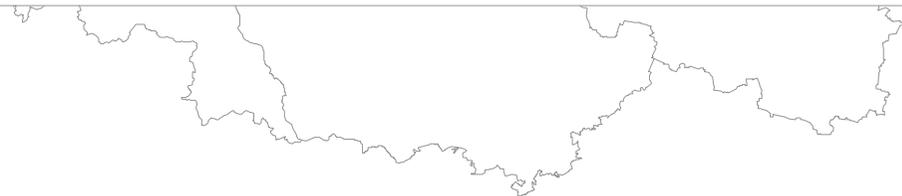


MAPPING WOLFSBURG





Mapping Wolfsburg

B.Sc. Landschaftsarchitektur und Umweltplanung

Vertiefungsprojekt

Wintersemester 2014/15

Leibniz Universität Hannover

Fakultät für Architektur und Landschaft

Institut für Umweltplanung

Abteilung Raumordnung und Regionalentwicklung

Betreuung

Prof. Dr. Frank Othengrafen

Dipl.-Ing. Meike Levin-Keitel

Dr. phil. Pia Steffenhagen-Koch

in Zusammenarbeit mit der Stadt Wolfsburg, Referat

Strategische Planung, Stadtentwicklung, Statistik

Bearbeitung (LUH-Team)

Sophie Beeskow

Sebastian Beutel

Nicolai Melcel

Victoria Semenova

Milan von Moeller

Layout und Grafik

Sebastian Beutel

Milan von Moeller

DANKSAGUNG

Eine wissenschaftliche Ausarbeitung, wie diese, braucht in vielerlei Hinsicht Unterstützung von internen und externen Personen, um einen erfolgreichen Abschluss zu finden. Demnach gilt unser Dank den Betreuern und allen Wegbegleitern, die uns sowohl in fachlicher als auch in organisatorischer Hinsicht unterstützt haben.

An dieser Stelle bedanken wir uns insbesondere bei Herrn Prof. Dr. Frank Othengrafen für seine Bereitschaft, das Vertiefungsprojekt „Mapping Wolfsburg“ zu betreuen und zu unterstützen. Darüber hinaus bedanken wir uns für die konstruktiven Hilfestellungen und Anmerkungen, die uns die Arbeit erleichtert haben. Außerdem möchten wir Frau Dipl.-Ing. Meike Levin-Keitel einen außerordentlichen Dank aussprechen, die uns mit ihrem Fachwissen über Raumentwicklung, Planungsstrukturen und Erfahrungen in vielen studentischen Projekten kompetent zur Seite stand. Mit gezielten und anregenden Ratschlägen hat sie uns während des Projektverlaufs geholfen, das Thema vertiefend zu bearbeiten.

Ebenfalls zu Dank verpflichtet sind wir Dr. phil. Pia Steffenhagen-Koch, die uns die Anforderungen des Projektes zu Beginn transparent gemacht und uns methodisch und inhaltlich in das Computerprogramm ArcGis eingeführt hat.

Ein besonderer Dank gilt auch den Mitarbeitern des Referats 21, Strategische Planung, Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Wolfsburg. Wir danken Herrn Dr. Uwe Meer, stellvertretender Referatsleiter und Fachverantwortlicher Statistik. Vor allem seine Bereitstellung aufbereiteter Daten hat unsere Arbeit unterstützt und stetig vorangetrieben. Neben den statistischen Auskünften haben wir auch von seinem breit gefächerten Fachwissen bezüglich Stadtforschung und räumlicher Informationssysteme profitiert. Zudem gebührt Frau Sabine Schulze, die uns einen herzlichen Empfang bei der Stadt Wolfsburg bereitet hat, unser Dank. Sie stand uns während der gesamten Projektzeit für Fragen zur Verfügung. Darüber hinaus danken wir Herrn Timm Bettels, der uns ebenfalls bei Fragestellungen zur Seite stand und uns entsprechende statistische Auskünfte geben konnte. Ganz herzlich bedanken wir uns des Weiteren bei Frau Verena Lichtenstein, ebenfalls Mitarbeiterin des Referat 21, Strategische Planung, Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Wolfsburg. Sie hat uns im Themenbereich „Wohnen“ mit ihrem Fachwissen geholfen, Begriffe zu definieren und die Daten auszuwerten. Die Termine in Wolfsburg waren sehr konstruktiv und aufschlussreich. Für die Bereitschaft bedanken wir uns herzlich.

INHALTE

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	06 07
ZUSAMMENFASSUNG/ABSTRACT ZIELSETZUNG	08
GRUNDLAGEN	10 15
Einführung	12
Stadtgeschichte Wolfsburg	13 15
HAUPTTEIL	16 151
Einführung	18
Methodik	19 23
Allgemein	24 37
Bevölkerung	38 73
Wohnen	74 99
Arbeit und Ökonomie	100 119
Mobilität	120 151
FAZIT	152 155
QUELLEN	156 163
Literaturverzeichnis	158
Internetquellen	159 161
Schriftliche Mitteilungen	162
Bildquellen	163



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abb. 01 Liniengrafik Wolfsburg, S. 12/13
Abb. 02 Zeitstrahl Wolfsburg, S. 14/15
Abb. 03 Beispielkarte ArcGIS, S. 18/19
Abb. 04 Beispiel Tabelle LSN, S.
Abb. 05 Beispiel Tabelle Thema Bevölkerung, S. 22
Abb. 06 Verortung Untersuchungsgebiet, S. 26
Abb. 07 Landnutzung 2012, S. 27
Abb. 08 Untersuchungsgebiet, S. 28
Abb. 09 Betrachtungsraum Thema Wohnen, S. 30
Abb. 10 Infrastruktur im Untersuchungsgebiet, S. 31
Abb. 11 Verkehrs- und Wohnfläche 2013, S. 32–35
Abb. 12 Bevölkerungsentwicklung auf Landkreisebene 2008–2013, S. 42
Abb. 13 Jährliche Wachstumsrate in Prozent für Landkreise und Kreisfreie Städte im Zeitraum (06/2000 bis 03/2011), S. 44
Abb. 14 Jährliche Wachstumsrate in Prozent für Landkreise und Kreisfreie Städte im Zeitraum (06/2011 bis 06/2014), S. 45
Abb. 15 Bevölkerungsentwicklung auf Gemeindeebene 2010–2013, S. 46
Abb. 16 Bevölkerungsentwicklung auf Gemeindeebene 2010–2013 – Zunahme der Bevölkerung, S. 47
Abb. 17 Bevölkerungsentwicklung auf Gemeindeebene 2010–2013 – Abnahme der Bevölkerung, S. 47
Abb. 18 Bevölkerungsentwicklung 2000–2014 – Wolfsburg, S. 50
Abb. 19 Bevölkerungsentwicklung 2000–2014 – Ingolstadt S. 51
Abb. 20 Saldo der Geburten und Todesfälle 2008, S. 52
Abb. 21 Saldo der Geburten und Todesfälle 2013, S. 53
Abb. 22 Piktogramm Mutter – Kind, S. 55
Abb. 23 Fertilitätsrate in kreisfreien Städten und Landkreisen 2008, S. 56
Abb. 24 Fertilitätsrate in kreisfreien Städten und Landkreisen 2013, S. 57
Abb. 25 Saldo der Fort- und Zuzüge 2008, S. 58
Abb. 26 Saldo der Fort- und Zuzüge 2013, S. 59
Abb. 27 Bevölkerungszusammensetzung in kreisfreien Städten und Landkreisen 2013, S. 62–65
Abb. 28 Bevölkerungsdichte 2008, S. 66
Abb. 29 Bevölkerungsdichte 2013, S. 67
Abb. 30 Bevölkerungsdichte 2013 und Infrastruktur, S. 68
Abb. 31 Baugebiet Klieversberg–Nordhang, S. 76
Abb. 32 Baugebiet Klieversberg–Nordhang, S. 76
Abb. 33 Wohngebäudebestand 2013, S. 77
Abb. 34 Anzahl Einfamilienhäuser in %, S. 78
Abb. 35 Anzahl Zweifamilienhäuser in %, S. 78
Abb. 36 Anzahl Mehrfamilienhäuser in %, S. 78
Abb. 37 Hauhalte nach Haushaltstypen in kreisfreien Städten und Landkreisen (Zensus 2011), S. 80
Abb. 38 Baugenehmigungen: Errichtung neuer Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden 2013, S. 82
Abb. 39 Baugenehmigungen: Errichtung neuer Wohn- und Nichtwohngebäuden in Wolfsburg 2008–2013, S. 84
Abb. 40 Baugenehmigungen: Summe der errichteten Wohngebäude im Zeitraum von 2008–2013 nach Bautypen, S. 84
Abb. 41 Baugenehmigungen: Errichtung neuer Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden 2013 und Infrastruktur, S. 85
Abb. 42 Gegenüberstellung: Baugenehmigungen und Baufertigstellungen in kreisfreien Städten und Landkreisen im Zeitraum von 2008–2013, S. 86
Abb. 43 Entwicklung der Baugenehmigungen neuer Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden im Zeitraum von 2008–2013, S. 87
Abb. 44 Wohnfläche in m² pro Einwohner 2013, S. 88
Abb. 45 Wohnfläche pro Einwohner 2013, S. 89
Abb. 46 Wohnflächenentwicklung von Ein- und Zweifamilienhäusern 2008–2013, S. 90
Abb. 47 Wohnfläche in kreisfreien Städten und Kreisstädten 2013, S. 92–95
Abb. 48 Wohnflächenanteil nach Kernstadt und Ortsteilen in Wolfsburg 2013, S. 93
Abb. 49 Luftbild Reislinger Markt, S. 97
Abb. 50 Volkswagenwerk Wolfsburg, S. 102
Abb. 51 Luftbild Volkswagenwerk Wolfsburg, S. 103
Abb. 52 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 2014, S. 104

- Abb. 53 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort 2014, S. 105
- Abb. 54 Erwerbstätige nach Wirtschaftssektoren 2012, S. 108
- Abb. 55 Erwerbstätige im tertiären Sektor in Prozent, S. 109
- Abb. 56 Erwerbstätige im sekundären Sektor in Prozent, S. 109
- Abb. 57 Erwerbstätige im primären Sektor in Prozent, S. 109
- Abb. 58 Arbeitslose und Arbeitslosenquote 2014, S. 110
- Abb. 59 Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt in Prozent, S. 111
- Abb. 60 Arbeitsplatzdichte 2012, S. 112
- Abb. 61 Bruttoinlandsprodukt je Einwohner in Euro 2012, S. 114
- Abb. 62 Vergleich: Bruttoinlandsprodukt/Einkommen pro Einwohner, S. 116
- Abb. 63 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 2014 und Infrastruktur, S. 117
- Abb. 64 Hauptbahnhof Wolfsburg bei Nacht, S. 122
- Abb. 65 ICE Haltepunkt Wolfsburg, S. 122
- Abb. 66 Luftbild B188 Vorsfelde, S. 123
- Abb. 67 Infrastruktur: Schienenverbindungen, S. 124
- Abb. 68 Zeitdistanzen ICE, S. 125
- Abb. 69 Zeitdistanzen RE, S. 125
- Abb. 70 Infrastruktur Autobahnen, S. 128
- Abb. 71 Zeitdistanzen Autobahnen und km/min, S. 129
- Abb. 72 Verkehrsfläche 2013, S.130-133
- Abb. 73 Verkehrsflächenanteil nach Kernstadt und Ortsteilen in Wolfsburg 2013, S. 131
- Abb. 74 Einpendler nach Wolfsburg 2013, S. 134
- Abb. 75 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 2014 und Einpendler, S. 136
- Abb. 76 Entwicklung der Einpendler 2008 bis 2013, S. 138
- Abb. 77 Zunahme der Einpendler 2008 bis 2013, S. 139
- Abb. 78 Abnahme der Einpendler 2008 bis 2013, S. 139
- Abb. 79 Entwicklung der Auspendler 2008 bis 2013, S. 140
- Abb. 80 Zunahme der Auspendler 2008 bis 2013, S. 141
- Abb. 81 Abnahme der Auspendler 2008 bis 2013, S. 141
- Abb. 82 Anzahl Pkw pro Kopf 2013, S. 142-145
- Abb. 83 Pkw Dichte 2013, S. 146
- Abb. 84 Pkw Dichte 2013 und Infrastruktur, S. 147
- Abb. 85 Pendlerbewegung am Hauptbahnhof Wolfsburg, S. 148
- Abb. 86 Luftbild VW-Parkplatz, S. 149

ZUSAMMENFASSUNG

Der Raum zwischen Stadt und Land verschwimmt zunehmend. Es gibt, abgesehen vom urbanen Stadtkern, keine klare geografische Abgrenzung der beiden Formen. Die Agglomeration von Stadt und Landschaft bringt neuen planerischen Handlungsbedarf und eine tiefgreifende Analyse des Raumgefüges mit sich.

Die Analyse, Ausarbeitung, Darstellung und Interpretation der räumlichen Verflechtung zwischen der Kernstadt Wolfsburg und ihrem Umland ist eine Methode, um räumliche Qualitäten und mögliche Handlungsfelder zu ermitteln und Aussagen über einen Ort treffen zu können, beziehungsweise eine Haltung gegenüber diesem zu entwickeln.

Der vorliegende Projektbericht des Vertiefungsprojekts Mapping Wolfsburg ist eine kartographische, infografische und textliche Ausarbeitung, anhand der vier Themenbereiche: Bevölkerung, Wohnen, Arbeit und Ökonomie sowie Mobilität.

Für das Referat 21, der Statistikabteilung der Stadt Wolfsburg, ist während des Bearbeitungszeitraumes ein Teilprodukt entstanden. Der Projektbericht beinhaltet das Produkt und dessen inhaltliche und methodische Ausarbeitung.

ABSTRACT

The space between city and landscape is becoming increasingly blurred. Apart from the town center, there is no clear geographical delimitation between the two. The agglomeration of city and landscape brings new requirements for the planning process and demands a more profound analysis of the structure of space. One method of determining spatial qualities, informing the planning process, and developing a statement of place, is through the use of tools of analysis, mapping, and representation in order to interpret the spatial integration between Wolfsburg's urbanized town center and the surrounding countryside.

The present report of the Advanced Bachelor Studio Project 'Mapping Wolfsburg' describes issues related to demographics, living conditions, employment and economics, as well as mobility, through the use of maps, infographics, and descriptive text.

During the studio research process, an interim report for the Statistical Department (Referral 21) of the City of Wolfsburg has been developed. This project report contains these results and describes its content and methodology.

ZIELSETZUNG

Zwischen Städten und Umland bilden sich angesichts veränderter gesellschaftlicher Bedingungen verschieden funktionale Verflechtungsräume. Daraus ergeben sich Herausforderungen, die genau analysiert werden müssen, um handlungsfähig bleiben zu können. Für die Stadt Wolfsburg und ihren suburbanen Raum ist ein stadtregi-onaler Verflechtungsraum zu erkennen, der sich anhand der Bevölkerungsentwicklung und den Pendlerströmen herausbildet. Statistische Jahrbücher zeigen den Trend der Suburbanisierung der Stadt Wolfsburg.

Ziel dieser Arbeit ist es, verschiedene räumlich-funktio-nale Beziehungen zwischen der Stadt Wolfsburg und dem Umland zu analysieren, diese kartographisch aufzuberei-ten und darzustellen. Diese studentische Arbeit betrach-tet dafür einzelne, selektive Themen. Damit soll eine „Re-gion Wolfsburg“ anhand ihrer funktionalen Beziehungen definiert und die Stärken und Schwächen der Zwischen-räume dargestellt werden. Als Orientierung dient dabei der Suburbia Atlas, herausgegeben von der Freien und Hansestadt Hamburg (2013), der durch explorative kar-tographische Annäherungen einen Beitrag für ein besse-res Verständnis des suburbanen Raums zu leisten vermag.

GRUNDLAGEN

EINFÜHRUNG

Das folgende Kapitel umfasst die Ergebnisse einer ersten essenziellen Annäherung an das Thema. Die im folgenden aufgeführten Themenblöcke dienen als Grundlage und zur Einordnung in den Gesamtzusammenhang des Projektes.

Zum einen wurde die Stadtgeschichte Wolfsburgs thematisiert. Das Verständnis über die Entstehung und die Geschichte der Stadt ist wichtig um erste grundlegende Eindrücke von Wolfsburg zu bekommen. Die Frage welche Faktoren und welche strukturellen Einflüssen Wolfsburg geprägt haben oder bis heute prägen ist für die Untersuchung des Raumes ein aussagekräftiger Indikator.

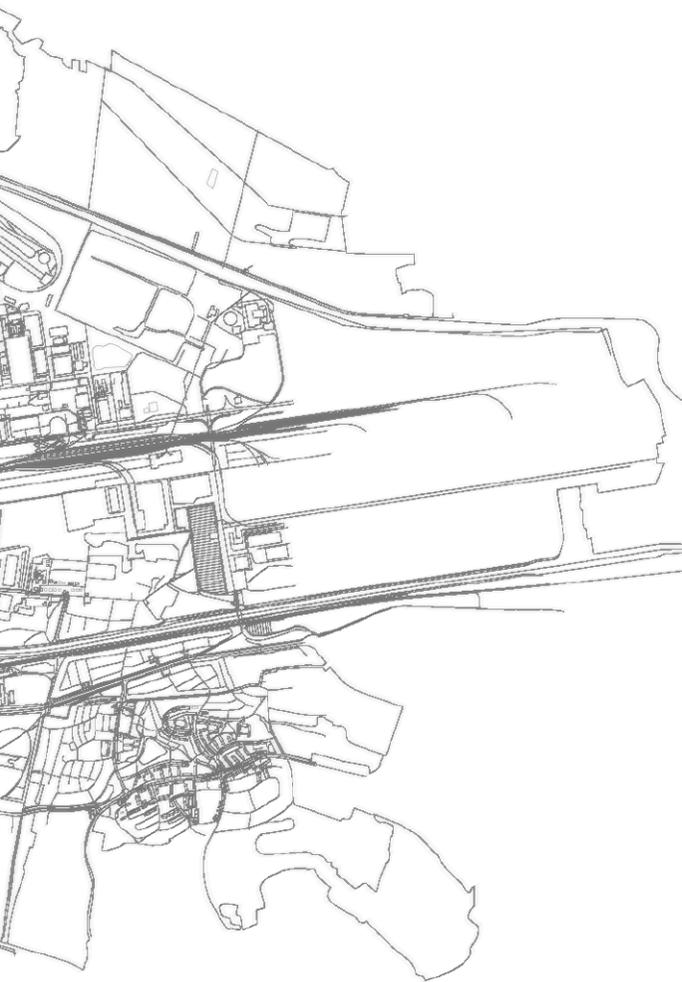
Ein weiterer Themenblock beschäftigt sich mit dem Thema Mapping. Tendenziell ist anhand von Planungspublikationen ein Trend in der Analyse von regionalen Verflechtungen ablesbar. In der Annäherung an das Thema wird der Frage nachgegangen warum sich verschiedene Darstellungsformen in Methoden der räumlichen Planung ändern und ob dieser Trend zukunftsweisend ist.

Der dritte Teil umfasst das Thema der Suburbanisierung, ein Prozess der in den 1960er Jahren begann und allgemein als Stadtfucht bekannt ist. Trotz der heute vermehrt auftretenden Reurbanisierungsprozesse ist die Suburbanisierung, besonders im Bereich der Wohnstandortwahl, noch immer aktuell.



Abb. 01

Liniengrafik Wolfsburg (LUH-Team)



STADTGESCHICHTE WOLFSBURG

Eine Stadt am Reißbrett entworfen

Mitten im ländlichen Idyll zwischen dem Landstädtchen bei Fallersleben und dem Flecken Vorsfelde entstand 1938 nach Billigung Adolf Hitlers die Gemeinde „Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben“ (HERLYN et al. 2012: 11). Der ungewöhnliche Name begründet sich, da die Organisation „Kraft durch Freude“ der Deutschen Arbeiterfront „Träger der Produktion und des Vertriebs sein sollte“ (REICHOLD 1998: 14).

Der alleinige Grund für die Entstehung der Stadt ist die Errichtung des VW-Werks. Ferdinand Porsches Ideen und Konstruktionen von einem Volkswagen sollten an diesem Ort umgesetzt werden. Dafür wurden Gemarkungen abgegeben und zu einer neuen Gemeinde zusammengefügt. Noch zwei Monate vor der offiziellen Gründung der Stadt wurde der Grundstein für das Werk gelegt.

Der beauftragte Architekt Peter Koller stellte sich für die agrarisch geprägte Gegend eine nach Hauptfunktionen gegliederte Stadt vor. Er trennte den Lebensbereich Freizeit und Wohnen deutlich vom Arbeitsbereich. Der Mittellandkanal diente dabei als räumliche Trennungslinie. Nördlich des Kanals sollte sich das Autowerk befinden, während der südliche Teil für Wohngebiete und Stadtteile vorgesehen war (BUDDE 1992: 30ff). Dank dieses städtebaulichen Grundkonzeptes ist der Anteil an Grünflächen, zusammengesetzt aus Landwirtschafts-, Wald- und Wasserflächen, bis heute überdurchschnittlich hoch.

Man entschied sich für genau diesen Standort aufgrund der zentralen Lage für das ehemalige Reichsgebiet.

Die verkehrsgünstige Lage am Mittellandkanal, der Anschluss an das Bahnnetz sowie die Nähe zu den Stahlwerken in Salzgitter und Peine waren weitere Argumente für den Standort. Die landschaftlich attraktive Lage sollte ebenfalls potenzielle Arbeiter anlocken (HERLYN et al. 2012: 11f).

Kriegsauswirkungen und rasante Entwicklungen

Während des Zweiten Weltkriegs fungierte das neu errichtete Autowerk als Rüstungsgüterproduzent, wurde derweil jedoch auch stark beschädigt. Der Gesamtzustand der Stadt war nach dem Kriegsende besorgniserregend. Die Barackenlager waren umgeben von zerstörten Straßen und offenen Gräben. Im Mai 1945 wurde die Stadt auf Drängen der britischen Besatzungsmacht in Anlehnung an das gleichnamige Schloss in „Wolfsburg“ unbenannt. Wenige Jahre später (1951) wurde die Auskreisierung der Stadt beantragt. Finanziell und auch verwaltungstechnisch war dieser Meilenstein ein Fortschritt für die junge Stadt. Dank des Wirtschaftswunders in den 1950er Jahren und der innovativen Entwicklung der Fließbandtechnik wuchsen das Volkswagenwerk und die Stadt rasant. Der Mauerbau verhinderte einen weiteren Zustrom von Flüchtlingen, die im Werk Arbeit fanden und einen entscheidenden Anteil am wirtschaftlichen Aufschwung hatten.

Da der stetig steigende Bedarf an Arbeitskräften nicht mehr mit den umliegenden Regionen zu decken war, wurden ausländische, vor allem italienische Arbeitskräfte angeworben (HERLYN et al. 2012: 19ff). Noch heute leben und arbeiten rund 5.400 italienische Bürger in Wolfsburg und bilden mit weitem Abstand den größten Anteil ausländischer Mitbürger der Wolfsburger Stadtbevölkerung (STADT WOLFSBURG 2013: www). Der Wirtschaftsgigant VW hat Art, Ausmaß und Dynamik sowie das gemeinschaftliche Zusammenleben wesentlich geprägt. Durch weitere Eingemeindungen erlangte Wolfsburg 1972 den Status einer Großstadt, denn die Einwohnerzahl stieg auf 131.000. Sechs Jahre später wurde die Stadt dem Regierungsbezirk Braunschweig zugeordnet. Nach dessen Auflösung im Jahr 2004 war die Regierungsvertretung Braunschweig und ab 2014 das Amt für regionale Landesentwicklung Braunschweig als Landesbehörde für die Stadt Wolfsburg zuständig. Seit mehr als zwei Jahrzehnten gehört Wolfsburg zum Zweckverband GroBraun

Braunschweig (ZGB), der für Raumordnung und Nahverkehrsplanung zuständig ist (ZGB 2014: www). In der Zeit von 1976 bis 1981 wurde die Porschestraße zur Fußgängerzone umgestaltet. Die ehemalige Hauptverkehrsstraße wurde somit auf die seitlichen Straßen umgeleitet und zu einem City-Ring zusammengeschlossen. Im südlichen Bereich der Porschestraße siedelten sich vor allem zahlreiche repräsentative Bauten, wie zum Beispiel das Planetarium oder das Kunstmuseum, an. Der mittlere Bereich entwickelte sich im Laufe der Jahre zu einem pulsierenden Geschäftszentrum. Neben den zahlreichen Geschäften wurden auch Aufenthaltsqualitäten, wie zum Beispiel kleinere Plätze mit Brunnen und Spielplätzen, geschaffen. Das Ziel war es, die Kaufkraft in diesem Bereich der Stadt zu binden und das urbane Stadtleben zu fördern. Der nördliche Bereich, bestehend aus Bahnhof und Busbahnhof, wurde durch einen ausgelobten Wettbewerb räumlich stärker mit der Innenstadt verknüpft.

Die Konjunkturerinbrüche in der Automobilindustrie der 70er und 80er Jahre zwang die Stadt in dieser Zeit erstmals zum Sparen. Großprojekte, wie zum Beispiel der Theaterbau, waren von Reduzierungen betroffen. Erst knapp 15 Jahre später war die Krise überwunden und neue Großprojekte konnten ins Leben gerufen werden (STADT WOLFSBURG 2001: www).

Im Jahr 1982 erfolgte der Anschluss an die Autobahn A 39, welcher viele infrastrukturelle Vorteile für die Stadt brachte. Aber auch die Tatsache, dass Wolfsburg 1988 zum Standort der Fachhochschule Braunschweig/Wolfenbüttel wurde, war ein positiver Faktor in der Stadtentwicklung (GORUMA 2013: www).

Strukturwandel Wolfsburg

Als Folge der VW-Krise zu Beginn der 90er Jahre erreichte die Zusammenarbeit von Stadt und Werk eine neue Stufe. Im Jahr 1999 gab die Gründung der Wolfsburg AG, eine Partnerschaft zwischen der Stadt Wolfsburg und der

Abb. 02

Zeitstrahl Wolfsburg (LWH-Team)



Volkswagen AG, den Anstoß für einen Strukturwandel. Die Volkswagen AG schenkte der Stadt das sogenannte AutoVision-Konzept. Dabei wurden wesentliche Impulse zur Arbeitsplatzsicherung und weiterer Stadtentwicklung gegeben. Das erklärte Ziel war es, die Arbeitslosenzahlen in fünf Jahren zu halbieren. Weiterhin war man ab sofort bemüht, Unternehmen aus dem Dienstleistungs- und Freizeitsektor anzusiedeln, um so die Attraktivität für Investoren, hoch qualifizierte Arbeitskräfte und Touristen zu steigern. Mit diesem Schritt wurde versucht, die bisherige industrielle Monostruktur aufzubrechen (STADT WOLFSBURG 2001: www).

Unterhaltungs- und Freizeitsektor

Die EXPO 2000 in Hannover war Anlass zum Bau der Autostadt auf dem Gelände des VW-Konzerns. Die Autostadt sollte als Themenpark funktionieren, welcher aus einer Wasserlandschaft, sieben Markenpavillons sowie einem

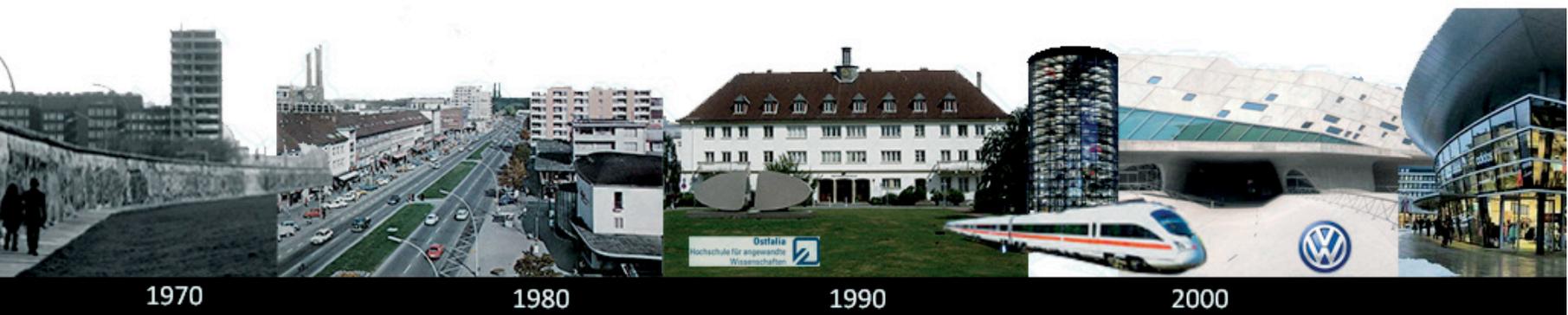
Kundenzentrum zur Auslieferung der Neufahrzeuge besteht. Ziel war und ist es, die Modellpalette des Konzerns zu präsentieren. Dieses moderne Dienstleistungszentrum soll neue Käufergruppen generieren und dauerhaft an die Marke VW binden. Etwa zur gleichen Zeit entstand auch eine neue Stadtbrücke, welche die Achse der Porschestraße über den Kanal nach Norden fortsetzt. Die strikte Trennung von Stadt und Werk war somit aufgehoben, da ein Teil des Werkgeländes dauerhaft für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde. 1998 wurde der Bahnhof in Wolfsburg zum ICE-Haltepunkt ausgebaut. Dies bedeutete eine Aufwertung des Bahnhofsvorbereichs, der neben der verbindenden Funktion zur Autostadt zum wichtigen Stadteingangsbereich wurde.

Im Jahr 2005 wurde das Großprojekt des Science Centers „Phaeno“ ins Leben gerufen. Im gleichen Zuge unterstrich ein Architekturwettbewerb zur Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes die gestiegene Bedeutung des Verkehrsmittels

Bahn in einer Stadt, die ehemals einzig auf das Auto ausgerichtet war (STADT WOLFSBURG 2001: www).

Mit der Eröffnung des Designer Outlets im Jahr 2007 wurde ein zusätzlicher Anziehungspunkt für weitere Käufergruppen im Bahnhofsbereich geschaffen. Somit erlangte dieser Stadtbereich eine noch größere Bedeutung für den Freizeitsektor in Wolfsburg.

Im Jahr 2012 feierte die Stadt Wolfsburg unter dem Motto „WOB 75 – WÄCHST MIT MIR“ ihr 75-jähriges Stadtjubiläum. Im Rahmen dieser Feierlichkeiten fand unter anderem die Sonderausstellung „Wolfsburger Geschichten in großen Formaten“ statt. Das Motto des Jubiläums wurde auch für den Titel des Jubiläumsbuches verwendet, in welchem über 300 Wolfsburgerinnen und Wolfsburger sich in Fotoshootings porträtieren ließen und ihre persönliche Wolfsburg-Geschichte erzählten (STADT WOLFSBURG 2012: www).



HAUPTTEIL

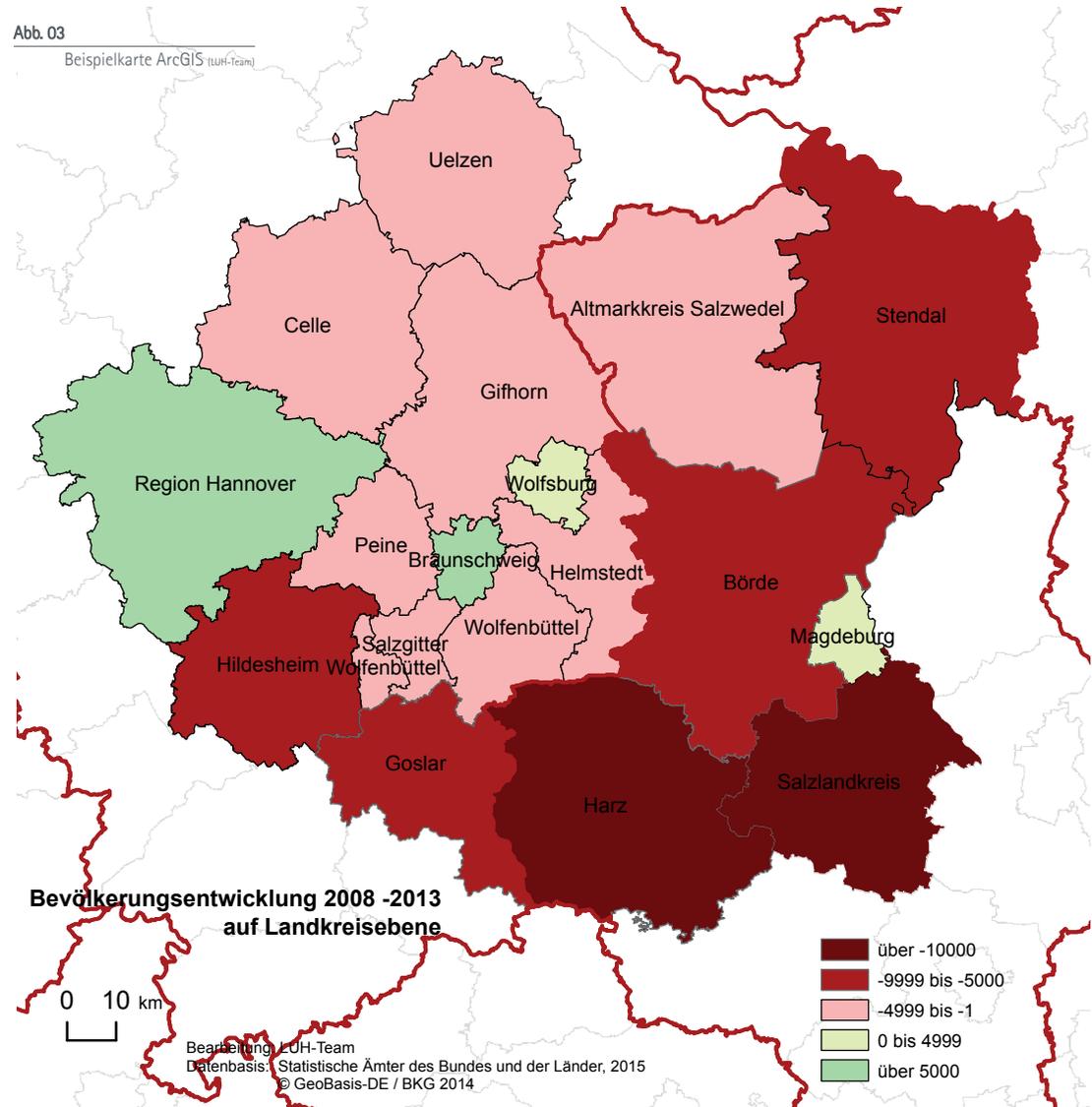
EINFÜHRUNG

Das folgende Kapitel bildet den Hauptteil dieser Projektarbeit und enthält eingangs die Beschreibung der fachspezifischen Methodik. Hier wird vordergründig auf das Vorgehen, in Bezug auf Datenrecherche, die Auswertung der statistischen Erhebungen, die Entwicklung der Karten und Infografiken, sowie die Erstellung des Projektberichtes, eingegangen. Im weiteren Verlauf folgt ein kurzer allgemeiner Teil, der an erster Stelle einen Überblick über das gewählte Untersuchungsgebiet geben soll. Zusätzlich werden hier aber auch essentielle Informationen zu den gewählten Maßstäben und somit zum Verständnis der Karten und Infografiken aufgeführt.

Im Anschluss folgt die detaillierte Darstellung der kartografisch und infografisch aufbereiteten Entwicklungen in den Handlungsfeldern Bevölkerung, Wohnen, Arbeit und Ökonomie sowie Mobilität.

Abb. 03

Beispielkarte ArcGIS (LUF-Team)



METHODIK

In der ausgegebenen Projektbeschreibung wurden Ziel, Methodik und Ergebnis bereits grob skizziert. Es erfolgte ebenfalls eine Vorgabe der zu bearbeitenden Handlungsfelder durch die Betreuer und Projektpartner. Außerdem wurde mit dem Verweis auf den „Suburbia-Atlas“ ein aktuelles Referenzbeispiel aus der Planung vorgestellt, an dessen Vorbild eine Orientierung möglich war. Zudem wurde von der Projektgruppe mit „Schichten einer Region“ eine zusätzliche Referenz eingebracht, die ebenfalls auf das Thema der Analyse und Abbildung räumlicher Strukturen eingeht.

Die gesamte Projektarbeit lässt sich grob in fünf Projektphasen unterteilen, die im Folgenden genauer betrachtet werden.

In der ersten Phase wurden innerhalb der Projektgruppe zwei Kleingruppen gebildet, die jeweils die Hauptzuständigkeit für zwei der vier übergeordneten Themenbereiche übernommen haben. Innerhalb dieser Kleingruppen gab es erste Datenrecherchen. Im Vordergrund standen hier die Fragen welche Datenquellen es gibt beziehungsweise welche Datenquellen für den weiteren Verlauf der Projektarbeit von Nutzen sein könnten. Des Weiteren wurde recherchiert, zu welchen Themenfeldern und auf welchen Verwaltungsebenen sich Daten finden lassen. Der dritte und wahrscheinlich wichtigste Schritt lag in der Analyse der möglichen Vergleichbarkeit dieser Daten. Auf Grundlage dieser Recherche wurden erste Inhalte für Karten

und Infografiken formuliert und mit den Betreuern, sowie den Projektpartnern in Wolfsburg diskutiert.

In der zweiten und dritten Phase der Projektarbeit standen detailliertere Datenrecherchen und die Erstellung der Karten und Infografiken im Vordergrund. Der Unterschied beider Phasen lag lediglich in der Bearbeitung unterschiedlicher Themen. Während der Fokus der zweiten Phase vorwiegend auf den Bereichen Arbeit und Ökonomie sowie Mobilität lag, galt das Hauptaugenmerk der Phase drei den Themen Bevölkerung und Wohnen. Die Entscheidung, die zu bearbeitenden Themen in zwei Blöcke aufzuteilen, wurde zugunsten der ausführlicheren Betrachtungsmöglichkeiten getroffen. Aufgrund der im Dreiwochenrhythmus stattfindenden Zwischenbesprechungen der Ergebnisse in Wolfsburg, wurde der Fokus auf vorerst zwei der vier Themen für sinnvoll erachtet, da hier ausführlichere Diskussionen und Ergebnisse erwartet wurden.

Bei der Ermittlung der Daten, die für die späteren Visualisierungen benötigt werden, gibt es drei wesentliche Punkte, die zu beachten sind. Von entscheidender Bedeutung sind hier die Aktualität, die Verwaltungsebene auf der die Datensätze erhoben werden und die Vergleichbarkeit. Ein großer Vorteil während der gesamten Bearbeitungszeit war die Zusammenarbeit mit der Statistikstelle der Stadt Wolfsburg. Auftretende Probleme bezüglich der Aktualität, der Vergleichbarkeit oder dem allgemeinen Verständnis der Datensätze konnten hier meist rasch gelöst werden.

Der unkomplizierteste Weg verlässliche Daten zu erhalten, ist der Bezug der Zahlen von den Statistischen Ämtern des Bundes und der Länder. Das statistische Bundesamt stellt eine interaktive Datenbank bereit, die es ermöglicht vergleichbare Daten verschiedenster Themenfelder auf Länder-, Kreis- und Gemeindeebene zu beziehen. Die Problematik dieser Zahlen liegt hier in der Aktualität. Die zur Verfügung gestellten Daten sind in der Regel je nach Handlungsfeld ein bis zwei Jahre alt.

Gegenwärtige Daten lassen sich deshalb in erster Linie auf den Internetseiten der Statistikämter der einzelnen Länder finden. Allerdings gibt es auch hier Unterschiede in der Aktualität. In Bezug auf die Projektarbeit spielen vor allem die Statistischen Landesämter von Niedersachsen und Sachsen-Anhalt eine übergeordnete Rolle, während auf die Zahlen des bayrischen Landesamtes für Statistik nur vereinzelt zurückgegriffen wurde.

Bei der länderübergreifenden Bearbeitung stellt sich die Vergleichbarkeit der Datensätze oftmals als Herausforderung heraus. Es kann der Fall eintreten, dass in Niedersachsen Daten erhoben werden, vergleichbares für Sachsen-Anhalt aber nicht direkt verfügbar ist, sondern auf gesonderte Anfrage bezogen werden muss. Außerdem kann es vorkommen, dass sich die Art der Erhebungen von Bundesland zu Bundesland unterscheidet. So stellt das Land Niedersachsen zum Beispiel Tabellen mit Flächen nach Art ihrer tatsächlichen Nutzung zur Verfügung, in denen Verkehrs- und Wohnfläche getrennt von einander betrachtet werden kann.

In Sachsen-Anhalt wiederum findet keine getrennte Betrachtung statt. Hier werden diese Flächen zur Siedlungs- und Verkehrsfläche zusammengefasst. In diesem speziellen Fall war eine gezielte Anfrage beim Statistischen Landesamt Sachsen-Anhalt notwendig, um eine Vergleichbarkeit herstellen zu können.

Da sich der Bearbeitungszeitraum des Projektes über den Jahreswechsel von 2014 auf 2015 erstreckt, trat hier ebenfalls die Problematik der Aktualität auf. Zu Beginn jeden Jahres werden von den Statistischen Ämtern viele Zahlen erneuert, was eine Alterung der bereits im Vorjahr recherchierten, aufbereiteten und visualisierten Daten zur Folge hat. Da eine Einbeziehung der aktuellsten Datenlage aber wünschenswert und sinnvoll ist, muss abgewogen werden, ob die Aktualität den Mehraufwand der Überarbeitung rechtfertigt. Gleichzeitig treten zu Beginn eines neuen Jahres häufig Gebietsveränderungen in Form von strukturellen Veränderungen in Städten und Gemeinden in Kraft. Diese haben wiederum Einfluss auf die Vergleichbarkeit der Daten, da sich aufgrund der Verschiebungen sichtbare Änderungen ergeben. Wird eine Gemeinde in eine Stadt eingemeindet, taucht diese in der Folgestatistik nicht mehr auf. Die Zahl der Einwohner wird dann beispielsweise aber der Stadt zugerechnet, was die Aussagekraft des Vergleiches mit den Bevölkerungszahlen der Vorjahre verzerren würde.

Betrachtet man die unterschiedlichen Datenquellen, die auftretenden Problematiken und die Art der Bereitstel-

lung, wird die Aufbereitung und Bündelung dieser Datensätze in einer neu erstellten Tabelle, unabdingbar. So liegt der nächste Schritt, zeitgleich zur Recherche, in der Erstellung von Attributtabelle mit Hilfe von Tabellenkalkulationsprogrammen, wie Microsoft Excel, Apple Numbers oder LibreOffice. Es ist sinnvoll für jeden Themenbereich eine eigenständige Tabelle anzulegen, welche alle notwendigen Informationen zur Erstellung der Karten und Infografiken zusammenfasst. Zusätzlich besteht die Möglichkeit der Berechnung von prozentualen Anteilen oder ähnlichem innerhalb dieser Tabellen. Für jede der zu erstellende Karten/Infografiken eines Themenbereiches wurde ein gesondertes Arbeitsblatt angelegt. Grundlegende Informationen, wie Bezeichnung, Verwaltungsform, Gemeindegrenzen und Zugehörigkeit, sowie Quellenangaben sind feste Bestandteile jedes Arbeitsblattes. Alle weiterführenden Angaben hingen dabei von der jeweils zu bearbeitenden Karte/Infografik ab und waren variabel.

Der weiterführende Schritt der zweiten und dritten Phase lag in der Visualisierung der aufbereiteten Datensätze. Auf Grundlage von Shape-Files, die auf der Homepage des Bundesamtes für Kartographie bereit gestellt sind, wurden Rohkarten mit dem Geoinformationssystem ArcGIS erstellt. Damit die entsprechenden Teile des Untersuchungsgebietes dargestellt werden konnten, musste eine Verknüpfung zwischen ArcGIS und den Attributtabelle hergestellt werden. Hierfür wurden die Gemeindegrenzen der einzelnen Gemeinden verwendet. Eine auftre-

tende Schwierigkeit ist hier, die nicht immer gegebene Deckungsgleichheit dieser Schlüssel. Einige Teile mussten deshalb manuell abgeglichen werden.

Bei der Erstellung der Rohkarten mit ArcGIS lag der Fokus nicht auf einer ansprechenden Optik, sondern viel mehr auf der eindeutigen Abbildung der Entwicklungen und räumlich-funktionalen Stadt-Umland-Beziehungen im Untersuchungsgebiet. Um die vorliegenden Sachverhalte und Entwicklungen möglichst deutlich, aber auch wertneutral abbilden zu können, bedarf es einer genau durchdachten Klassifizierung der vorliegenden Werte. Nur minimale Verschiebungen in der Klassifizierung verändern den Inhalt und die Aussage der jeweiligen Karte völlig. Bei der Einteilung der Klassen sollte darauf geachtet werden, dass sich die Werte möglichst gleichmäßig auf diese verteilen. In der Regel wurden bei der Erstellung der Rohkarten mit fünf verschiedenen Klassen gearbeitet. In manchen Fällen war es aber notwendig beziehungsweise sinnvoll die Anzahl der Klassen zu verringern oder zu erhöhen.

Der Betrachtungsraum Wohnen wurde mithilfe eines GIS-Werkzeugs definiert. Herausgefiltert wurden dabei alle Gemeinden, deren administrativen Grenzen in einem Umkreis von 30 Kilometer um Wolfsburg verlaufen. Sobald eine Gemeinde vollständig oder teilweise in diesem Radius liegt, wurde diese zu dem Betrachtungsraum hinzugezählt.

Aufgrund der bereits im voraus geplanten Weiterbearbeitung der Karten mit Adobe Illustrator, war es wichtig eine Grundlage zu schaffen, die eine Überarbeitung möglichst

einfach und zeitsparend ermöglicht. Aus diesem Grund wurden zum Beispiel kontrastreiche Farben zur Darstellung unterschiedlicher Klassifikationen gewählt.

ArcGis bietet zwar auch einen Layoutbereich an, dieser ist jedoch unübersichtlich angelegt, bietet verhältnismäßig wenig Optionen und ist nicht für die Herstellung von grafischen Karten und Grafiken ausgelegt. Aus diesem Grund wurde für die weitere Bearbeitung der Karten ein alternatives Programm, Adobe Illustrator genutzt. Adobe Illustrator ist ein vektorbasiertes Grafikprogramm und gilt als Standardprogramm in der Grafikbranche.

Es ist möglich die Rohkarten in ArcGis direkt als Adobe Illustrator Datei (.ai) zu exportieren. Aufgrund der unterschiedlich genutzten Typografiesätze der beiden Programme gibt es teilweise Kompatibilitätsprobleme.

Sobald die Rohkarten in Adobe Illustrator importiert sind, können die einzelnen Elemente der Karte in ihre Bestandteile aufgeteilt werden. So ist es möglich für jegliche in ArcGis erstellten Layer innerhalb der Karte eine Struktur anzulegen, die ein hohes Maß an Übersichtlichkeit, Genauigkeit und die Möglichkeit zur Bearbeitung bietet.

Anschließend gilt es zwischen Inhalt und Optik abzuwägen (siehe [Grundlagen Mapping](#)), sowie bestimmte Aussagen grafisch auszudrücken und zu überlagern. Aufgrund der hohen Handhabung der einzelnen Elemente ist es möglich, Daten schnell und genau in grafische Aussagen zu übersetzen. Ebenfalls fällt es so leichter, den Fokus auf bestimmte Inhalte zu lenken. Die Handhabbarkeit der Elemente vereinfacht auch die Anwendung von Gestaltungs-

gesetzen. Besonders im Hinblick auf die Farbverwendung innerhalb der Karten kann Adobe Illustrator als geeignetes Werkzeug fungieren. Außerdem spielt besonders das Thema Farbmanagement bei der Herstellung eines haptischen Produktes (Kartensammlung) eine wichtige Rolle. Innerhalb der Adobe Produktfamilie bietet das Zusammenspiel der einzelnen Programme (Photoshop, Illustrator, InDesign) gute Möglichkeiten um sicherzustellen, dass das Endprodukt die gewünschte Endform repräsentiert.

Anhand der erstellten und aufbereiteten Karten und Infografiken, wurden bei den betreuten und unbetreuten Projektsitzungen, sowie während den Treffen mit den Partnern in Wolfsburg, Entwicklungen und räumlich-funktionale Stadt-Umland-Beziehungen identifiziert und analysiert. Als Dokumentation dieses Arbeitsprozesses wurden die Ergebnisse stichpunktartig festgehalten, immer wieder ergänzt und verändert.

In der vierten Phase galt es, die Ergebnisse der vorherigen Phasen in Absprache mit dem Projektpartner zu überarbeiten. Weiterhin konnten themenspezifische Anregungen eingearbeitet und Karteninhalte ergänzt werden. Um tiefer in die Methodik einzusteigen wurde zwischen den Betreuern und den Projektteilnehmern ein Workshop organisiert. Dieser beinhaltete die Besprechung, Analyse und Diskussion der einzelnen Karten und Grafiken im Hinblick auf räumliche Verflechtungen und gesamtplanerische Sichtweisen.

Zusätzlich war es an dieser Stelle sinnvoll einen allgemeinen, von den Einzelthemen gelösten, Karten- und Grafikteil zu erarbeiten. Dieser beschreibt das Untersuchungsgebiet und zeigt generelle Informationen.

Die fünfte Phase enthielt im wesentlichen die Ausformulierung und Interpretation der Karten- und Grafiksammlung. Da dieser Schritt größtenteils nur die Karteninhalte beschreibt und im Anschluss rein interpretativ wirkt, wurden zudem Quellen recherchiert mit denen die Interpretationen teilweise bestätigt werden können. Wichtige Anregungen und Hinweise lieferten dazu das Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung, das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, die verschiedenen statistischen Bundesämter und einschlägige Literatur. In einer Abschlusspräsentation wurden die hier beschriebenen Methoden in einer Kurzfassung erläutert, die Zwischenergebnisse präsentiert und diskutiert. Damit mögliche Anregungen und Kritiken noch in das Endergebnis einfließen können, macht es Sinn die Präsentation vor der Abgabe des Endergebnisse zu halten.

Für die Erstellung des endgültigen Berichtes wurden die Karten und Infografiken zusammen mit den Textbausteinen in ein einheitliches Layout überführt. Hierbei wurde auf das Layoutprogramm Adobe InDesign zurückgegriffen. Bereits am Anfang des Projektes wurden Vorkehrungen getroffen, um die Form und die Bearbeitung des Endproduktes von Beginn an handhabbar und flexibel zu gestalten.

Dazu wurden die grundsätzlichen Maße des Berichtes ab-
gesprochen und darüber hinaus bestimmt welche Größen
die einzelnen Karten und Infografiken haben sollten.

So war es möglich auch in den anderen verwendeten Pro-
grammen Voreinstellungen zu treffen, die dem Endlayout
entsprechen. Nur so kann gewährleistet werden, dass
Maßstäbe, Schriftgrößen und Legenden einheitlich sind.
Dadurch, dass während des gesamtem Projektverlaufes
die Karten und Grafiken immer wieder in das Layout ein-
gefügt worden sind, ist eine dauerhafte Überarbeitung
der Teilergebnisse möglich. Außerdem ist dieses Vorgehen
wichtig, um nicht am Ende des Projektes unter Zeitdruck
zu geraten. Die prozessuale Einarbeitung der Ergebnisse
in den Bericht sorgt dafür, dass zum Ende der Projektar-
beit lediglich Teilbereiche eingefügt werden müssen.

Unter dem Gesichtspunkt, dass innerhalb des Projektes
zwei voneinander getrennte Produkte entstehen sollten
(Projektbericht und Kartensammlung für die Stadt Wolfs-
burg), war es sinnvoll die Kapitel innerhalb des Program-
mes voneinander zu trennen, um variabel beide Produkte
parallel und zeitsparend bearbeiten zu können.

© Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2001-2014.
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

LSN-Online: Tabelle K1020014

Landesamt für Statistik Niedersachsen
Bevölkerung in Niedersachsen (Gebietsstand: 1.1.2014)

30.06.2014*

Niedersachsen Statistische Region* Kreis* Einheits-/Samtgemeinde* Mitgliedsgemeinde*	Bevölkerung	Männlich	Weiblich	1) Fläche in qkm	1) Ein- wohner je qkm
	1	2	3	4	5
101 Braunschweig, Stadt	247795	121823	125972	-	-
102 Salzgitter, Stadt	98214	47960	50254	-	-
103 Wolfsburg, Stadt	122595	60530	62065	-	-
151 Gifhorn	171955	85723	86232	-	-
153 Goslar	137455	67438	70017	-	-
154 Helmstedt	90520	44673	45847	-	-
157 Peine	130284	64036	66248	-	-
158 Wolfenbüttel	120012	59101	60911	-	-
241 Hannover, Region	1122409	545266	577143	-	-
241001 Hannover, Landeshauptstadt	519942	251551	268391	-	-
254 Hildesheim	274194	132838	141356	-	-
351 Celle	175845	85960	89885	-	-
360 Uelzen	92443	45081	47362	-	-

Abb. 04

Beispiel Tabelle LSN (LANDESAMT FÜR STATISTIK NIEDERSACHSEN 2015: www)

2015_03_04-Tabelle Bevölkerung-BB.xlsx

Auf dem Blatt suchen

Start Layout Tabellen Diagramme SmartArt Formeln Daten Überprüfen

Bearbeiten Schriftart Ausrichtung Zahl Format Zellen Designs

Einfügen Löschen Calibri (Textkörper) 12 abc Zellenumbruch Standard Bedingte Formatierung Formatvorlagen Einfügen Löschen Format Designs

L28 fx

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
	Name	Verwaltung	Bundesland	Bevölkerung 2013	Bevölkerung 2011	Entwicklung 2011-2013		Bevölkerung 2011	Bevölkerung 2008	Entwicklung 2008-2011	Entwicklung 2008-2013	
1												
2	Altmarkkreis Salzwedel	Landkreis	Sachsen-Anhalt	86.312	87.624	-1.312		88.438	91.922	-3.484	-4.796	
3	Börde	Landkreis	Sachsen-Anhalt	172.955	175.198	-2.243		177.302	182.866	-5.564	-7.807	
4	Braunschweig	Kreisfreie Stadt	Niedersachsen	247.227	243.829	3.398		250.556	246.012	4.544	7.942	
5	Celle	Landkreis	Niedersachsen	175.552	176.054	-502		177.591	180.130	-2.539	-3.041	
6	Gifhorn	Landkreis	Niedersachsen	171.475	170.865	610		172.010	173.765	-1.755	-1.145	
7	Goslar	Landkreis	Niedersachsen	137.833	139.575	-1.742		142.111	146.187	-4.076	-5.818	
8	Hannover	Region	Niedersachsen	1.119.526	1.106.219	13.307		1.135.967	1.129.797	6.170	19.477	
9	Harz	Landkreis	Sachsen-Anhalt	221.043	225.191	-4.148		229.176	237.653	-8.477	-12.625	
10	Helmstedt	Landkreis	Niedersachsen	90.423	90.919	-496		92.062	94.870	-2.808	-3.304	
11	Hildesheim	Landkreis	Niedersachsen	274.519	276.383	-1.864		281.066	286.663	-5.597	-7.461	
12	Magdeburg	Kreisfreie Stadt	Sachsen-Anhalt	231.021	228.910	2.111		232.364	230.047	2.317	4.428	
13	Peine	Landkreis	Niedersachsen	130.147	130.165	-18		131.075	132.613	-1.538	-1.556	
14	Salzgitter	Kreisfreie Stadt	Niedersachsen	98.197	98.588	-391		101.750	104.423	-2.673	-3.064	
15	Salzlandkreis	Landkreis	Sachsen-Anhalt	198.715	203.785	-5.070		206.784	215.591	-8.807	-13.877	
16	Stendal	Landkreis	Sachsen-Anhalt	115.471	118.268	-2.797		120.182	125.429	-5.247	-8.044	
17	Uelzen	Landkreis	Niedersachsen	92.356	93.284	-928		93.564	94.940	-1.376	-2.304	
18	Wolfenbüttel	Landkreis	Niedersachsen	119.900	120.425	-525		121.639	123.663	-2.024	-2.549	
19	Wolfsburg	Kreisfreie Stadt	Niedersachsen	122.457	120.889	1.568		122.583	120.538	2.045	3.613	
20												
21	Quelle:											
22	Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015											
23	Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2015											
24	Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Halle (Saale), 2015											
25												
26												
27												
28												

Normalansicht Bereit Summe=0

Abb. 05

Beispiel Tabelle Thema Bevölkerung (UW-Team)

ALLGEMEINES

Ausgehend von dem Gedanken, Verflechtungsräume zwischen Wolfsburg und dem Umland aufzuzeigen, stellt sich die Frage, wie weit sich diese Räume ins Umland erstrecken. Wo fängt eine Verflechtung an, wo hört sie auf und hat solch ein Raum überhaupt klare Grenzen?

Eine weitere Schwierigkeit der Abgrenzung entsteht durch die Betrachtung unterschiedlicher Themenbereiche. Während sich Verflechtungen zum Thema Wohnen hauptsächlich im direkten Umkreis von Wolfsburg finden lassen, reichen die Pendlerverflechtungen bis in weite Teile Deutschlands.

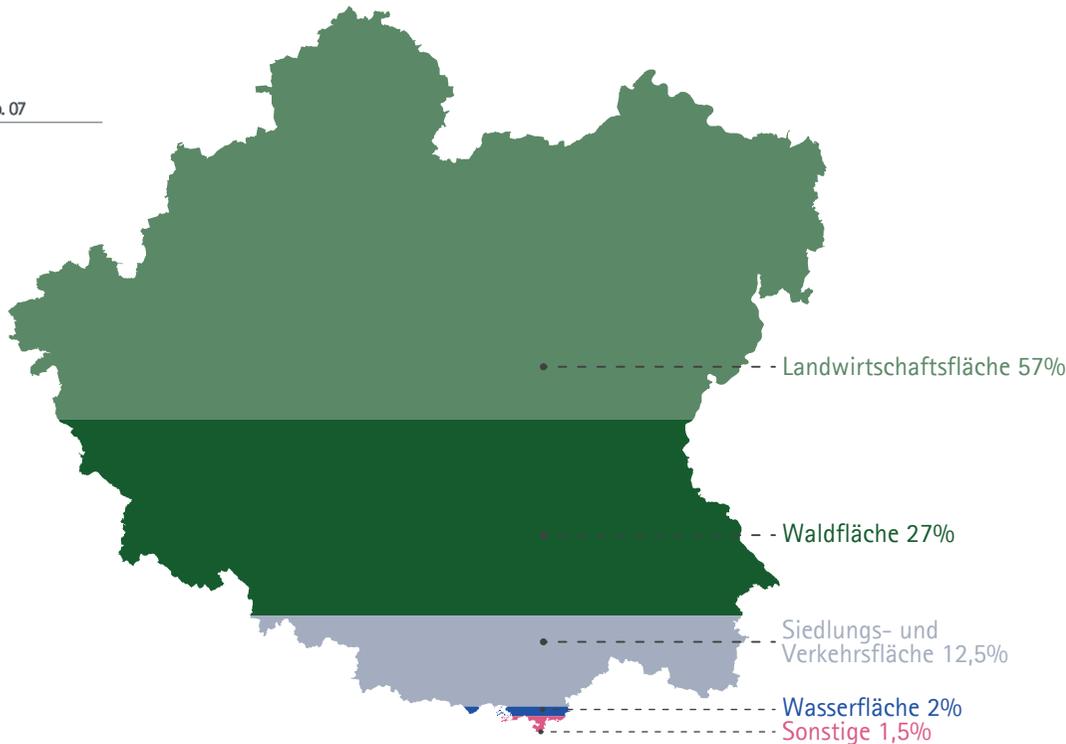
Für das Vertiefungsprojekt „Mapping Wolfsburg“ wurde ein Untersuchungsgebiet definiert, das sich klar an administrativen Grenzen orientiert. Auch wenn sich durch eine differenzierte Betrachtung womöglich detailliertere Aussagen treffen ließen, wurde auf Grund des festgelegten Bearbeitungszeitraums von fünfeinhalb Monaten und zugunsten der notwendigen Vergleichbarkeit der statistischen Daten darauf verzichtet.

Das Untersuchungsgebiet lässt sich im Norden Deutschlands (siehe Abb. 06) verorten. Es befindet sich bundeslandübergreifend zu einem Teil in Niedersachsen und zum anderen Teil in Sachsen-Anhalt. Die kreisfreie Stadt Wolfsburg bildet dementsprechend den Kern des Untersuchungsgebietes.

Abb. 06



Abb. 07



0 10 km

Landnutzung 2012

Bearbeitung und Berechnung: LUH-Team
Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015
© GeoBasis-DE / BKG 2014

In der Abbildung 07 wird die Landnutzung grafisch auf Basis der statistischen Daten zur Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder dargestellt. Das Untersuchungsgebiet umfasst eine Gesamtbodenfläche¹ von 22.390 Quadratkilometern. Unterteilt man es hinsichtlich seiner Flächennutzung gliedert es sich in 57 Prozent Landwirtschaftsfläche², 27 Prozent Waldfläche³, 12,5 Prozent Siedlungs- und Verkehrsfläche⁴, 2 Prozent Wasserfläche⁵ und 1,5 Prozent sonstige Flächen. Der größte Anteil der Landwirtschaftsflächen liegt dabei in den Landkreisen Sachsen-Anhalts. Im Salzlandkreis zum Beispiel betragen die landwirtschaftlich genutzten Flächen rund dreiviertel seiner gesamten Bodenfläche. Aber auch in den Landkreisen Börde, Stendal und dem Altmarkkreis Salzwedel liegt der Anteil der Landwirtschaftsfläche mit über 60 Prozent noch über dem Bundesdurchschnitt von 2012 (52,2%) (Statistisches Bundesamt 2014: www). Die größten zusammenhängenden Waldflächen lassen sich im Harz finden. Teil dieser Waldflächen ist unter anderem der „Nationalpark Harz“, der sich im Süden des Untersuchungsgebiets über die Landkreise Goslar und Harz erstreckt. Weitere große bewaldete Flächen finden sich in den nördlich gelegenen Landkreisen Celle und Uelzen.

Den höchsten Beitrag zur Siedlungs- und Verkehrsfläche leisten erwartungsgemäß die Ballungszentren Braunschweig, Magdeburg, Wolfsburg, Salzgitter und Hannover.

¹ siehe Glossar: Thema Allgemein/Bodenfläche

² siehe Glossar: Thema Allgemein/Landwirtschaftsfläche

³ siehe Glossar: Thema Allgemein/Waldfläche

⁴ siehe Glossar: Thema Allgemein/Siedlungs- und Verkehrsfläche

⁵ siehe Glossar: Thema Allgemein/Wasserfläche

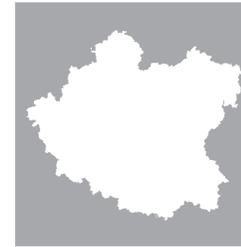
Abb. 08



Untersuchungsgebiet

Bearbeitung: LUH-Team
Datenbasis: © GeoBasis-DE / BKG 2014

- Untersuchungsgebiet
- Wolfsburg
- Ländergrenze
- Kreisgrenzen



- 2 Bundesländer
- 14 (Land-)Kreise
- 2 Landeshauptstädte
- 4 Kreisfreie Städte
- 352 Städte & Gemeinden

3.806.365 Einwohner
(Juni 2014)



Das Untersuchungsgebiet umfasst 14 (Land-)Kreise und neben Wolfsburg drei weitere kreisfreie Städte. Zusammen werden sie als geeigneten Rahmen für die Untersuchung räumlich funktionaler Beziehungen betrachtet (siehe Abb. 08).

Einige Bereiche des Untersuchungsgebiets liegen in direkter räumlicher Nähe zu Wolfsburg, wie zum Beispiel die Landkreise Gifhorn und Helmstedt. Andere Bereiche, wie Uelzen oder Stendal, liegen zwar nicht in unmittelbarer Nähe zu Wolfsburg, wurden aber ebenfalls untersucht, da eine Verbindung zu Wolfsburg nicht gänzlich auszuschließen ist. Die kreisfreien Städte Magdeburg, Braunschweig und Salzgitter sind aufgrund ihrer gleichen kommunalen Strukturen für verschiedene Vergleiche geeignet. Die Region Hannover mit der Landeshauptstadt Hannover wurde ebenfalls dem Untersuchungsgebiet zugerechnet.

Eine Ausdehnung des Untersuchungsgebiets in verschiedene Richtungen wurde kurzzeitig angedacht, aber nach einiger Datenrecherche als nicht sinnvoll erachtet. Der Einfluss großer Städte wie Berlin, Hamburg, Bremen oder Kassel ist in diesen Bereichen zu groß, als das noch von einer direkten Verflechtung mit Wolfsburg gesprochen werden kann. Es wurden allerdings in manchen Themenbereichen Vergleiche mit Ingolstadt, als ebenfalls durch die Automobilindustrie geprägte Stadt, angestellt.

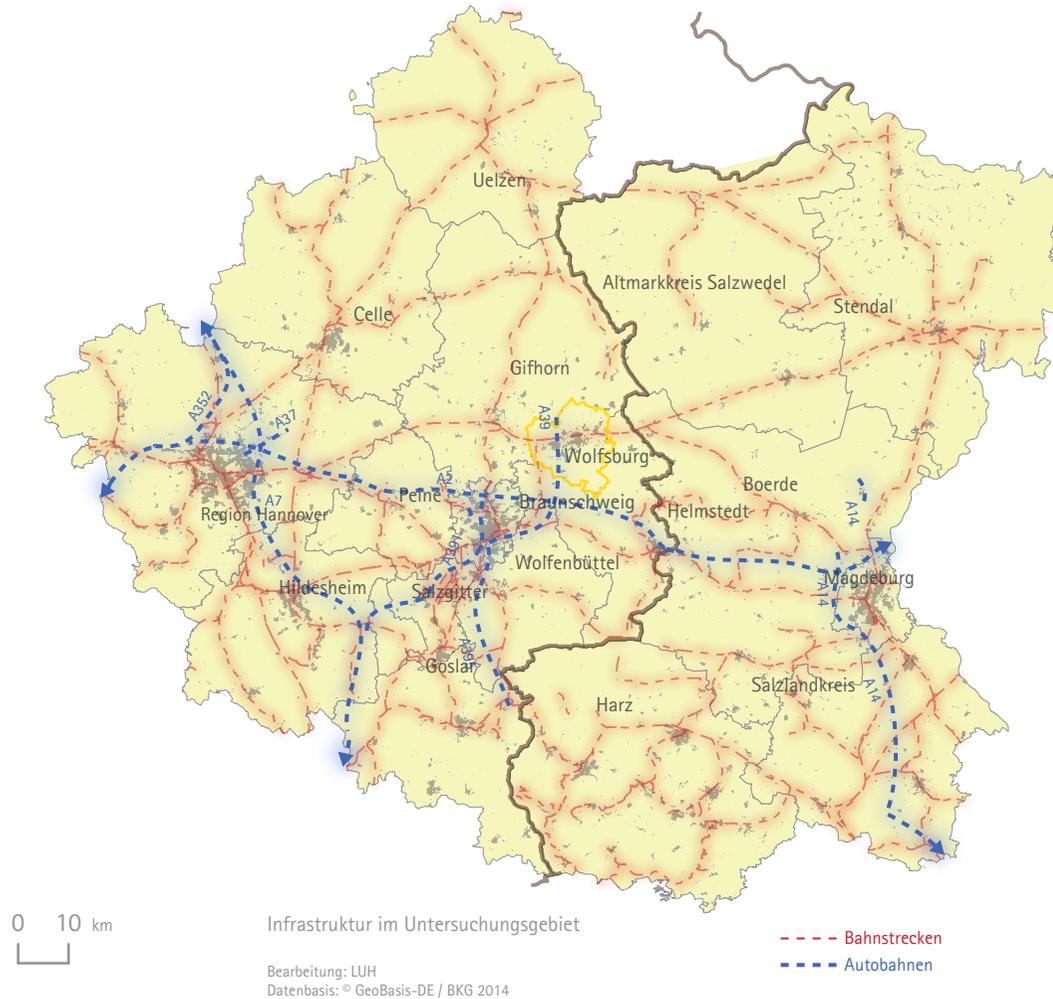
Der Landkreis Wolfenbüttel ist in der Übersichtskarte zweimal verortet, da er aus zwei räumlich von einander getrennten Flächenanteilen besteht. Zur besseren Übersicht und Klarheit der erstellten Karten, wird Wolfenbüttel in den folgenden Karten lediglich einmal verortet.

Abb. 09



Für das dargestellte Themenfeld Wohnen (Seite 74) wurde ein alternativer Betrachtungsraum definiert. Im Zentrum dieses Gebietes befindet sich die kreisfreie Stadt Wolfsburg. Davon ausgehend werden Verflechtungen aufgezeigt und erklärt. Um einen für die Analyse geeigneten Untersuchungsbereich festzulegen, wurde ein Radius von 30 Kilometern um Wolfsburg gezogen. Alle Gemeinden, die vollständig oder teilweise in diesem Radius liegen, zählen zum Betrachtungsraum. Auch hier gibt es klare administrative Grenzen (auf Gemeindeebene), die den „Betrachtungsraum Wohnen“ umfassen. Dieses Gebiet umfasst 154 Gemeinden, inklusive acht gemeindefreier Gebiete. Wohnstrukturen, die außerhalb des 30 Kilometerumkreises liegen unterscheiden sich nicht in ihrer Struktur oder haben für Wolfsburg keine relevante Bedeutung.

Abb. 10



Die nebenstehende Abbildung gibt eine Übersicht über die regional bedeutsamen Verkehrsinfrastrukturen im Untersuchungsgebiet. Diese ist als schematische Darstellung zu verstehen und beinhaltet lediglich die Schienenverbindungen des Regional- und Fernverkehrs sowie die Bundesautobahnen.

Mit dem Anschluss an die Bundesautobahn A39 im Jahr 1982 (KOPPENWALLNER 2013: www) und dem Ausbau zum ICE-Haltepunkt 1998 (STADT WOLFSBURG, www), stieg besonders für Wolfsburg mit über 75.000 Einpendlern im Jahr die Bedeutung dieser Verkehrsinfrastrukturen. Eine detailliertere und getrennte Betrachtung der Schienen- und Autobahnverbindungen im Untersuchungsgebiet befindet sich im Themenfeld Mobilität (Seite 120).

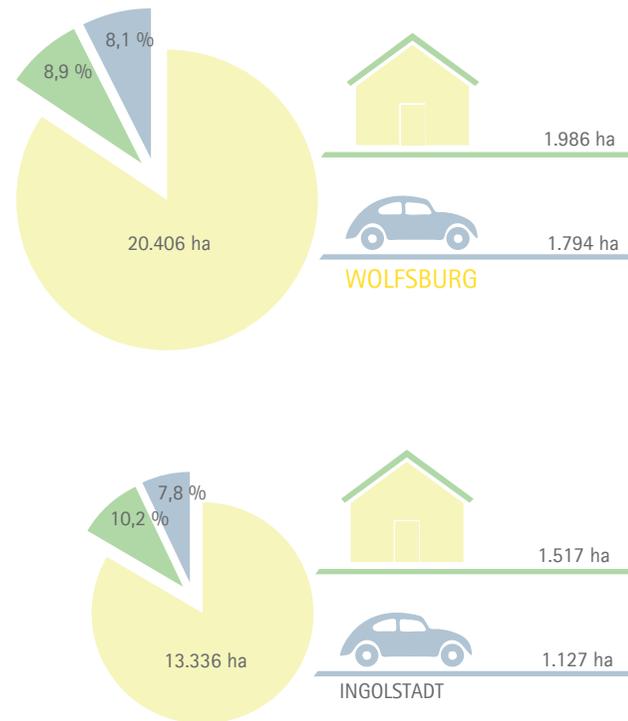
Die Grafiken geben einen Überblick über das Verhältnis von Wohn¹- und Verkehrsfläche² zur Gebietsfläche³ der kreisfreien Städte und Kreisstädte im Untersuchungsgebiet sowie Ingolstadt im Jahr 2013.

Da in den meisten statistischen Erhebungen die Wohn- und Verkehrsfläche zusammengefasst als Siedlungs- und Verkehrsfläche⁴ abgebildet wird, war es besonders in Bezug auf die Bearbeitungsthemen Wohnen und Mobilität ein Anliegen, diese auch getrennt voneinander betrachten zu können. Zumal in die Berechnung der Siedlungs- und Verkehrsfläche auch Flächen der Erholung, Betriebsflächen und Friedhofsflächen einfließen.

Diese Grafiken sollen also vorerst einen Überblick geben während die detaillierten Betrachtungen in den Themenfelder Wohnen (Seite 74) und Mobilität (Seite 120) stattfinden.

1 siehe Glossar: Thema Allgemein/ Gebäude- und Freiflächen Wohnen
 2 siehe Glossar: Thema Allgemein/ Verkehrsfläche
 3 siehe Glossar: Thema Allgemein/ Gebietsfläche
 4 siehe Glossar: Thema Allgemein/ Siedlungs- und Verkehrsfläche

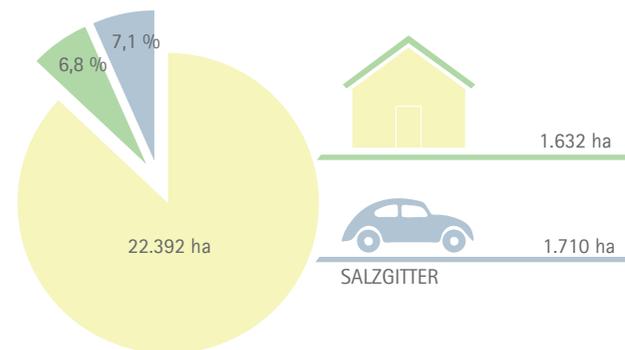
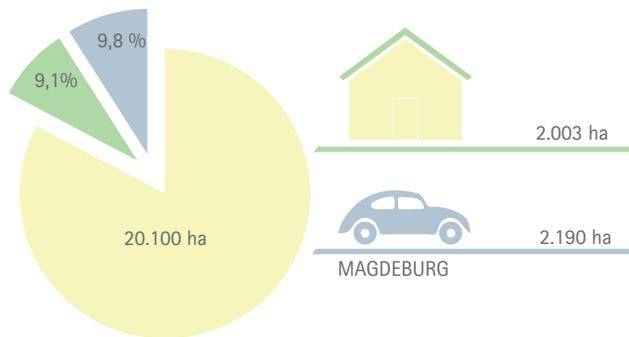
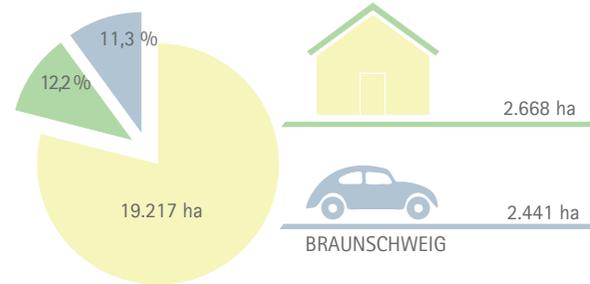
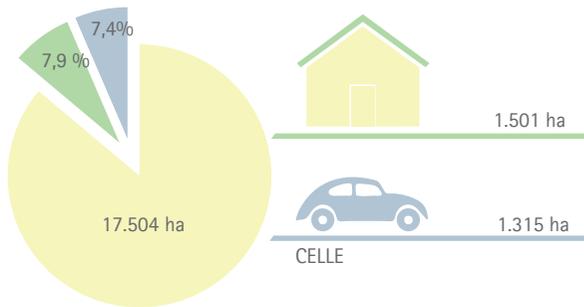
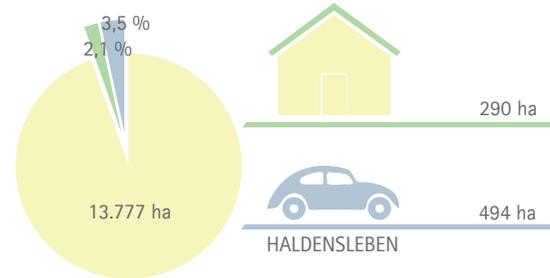
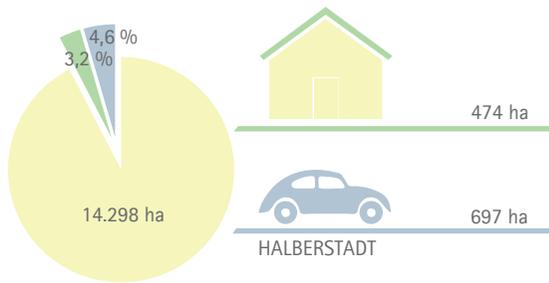
Abb. 11

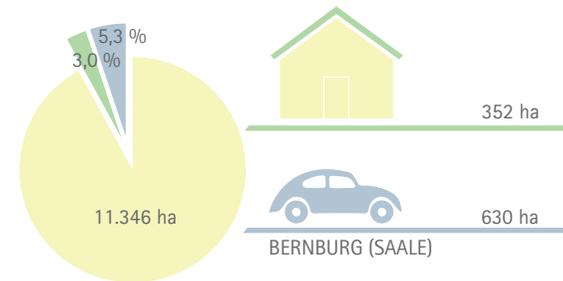
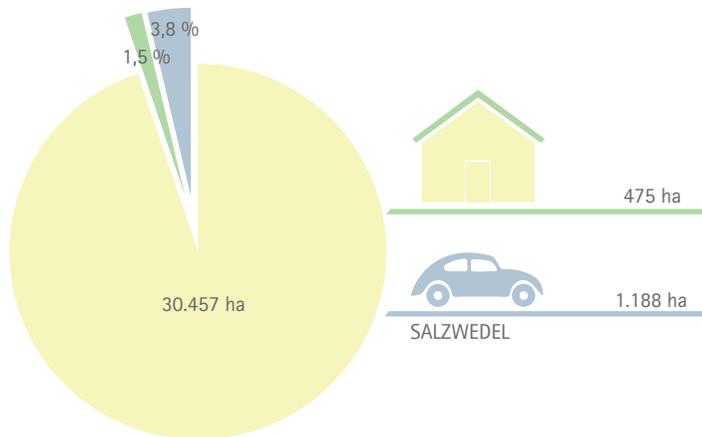
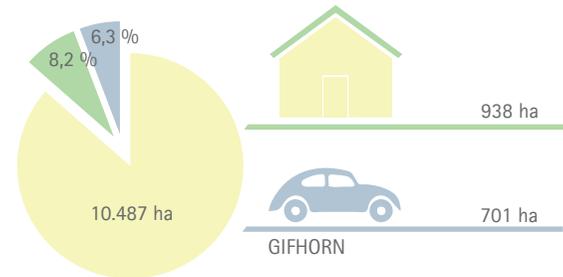
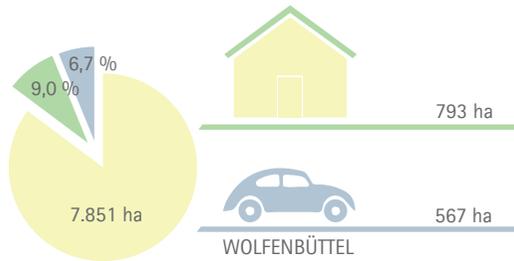
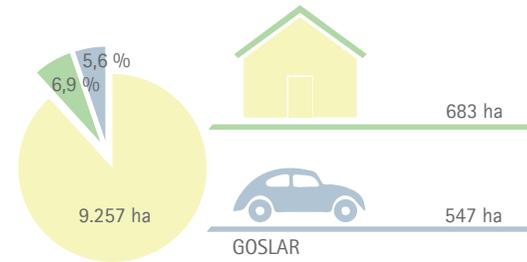
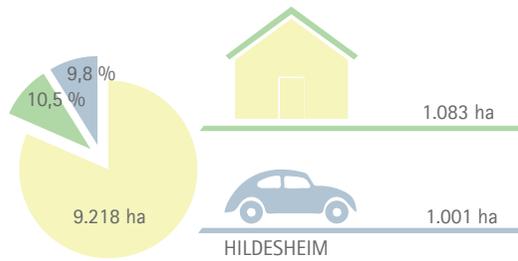


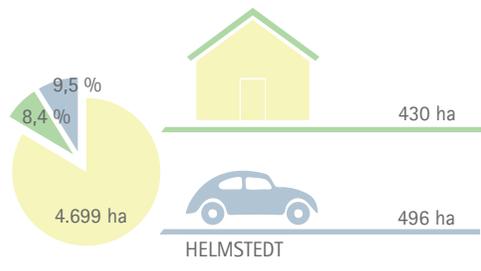
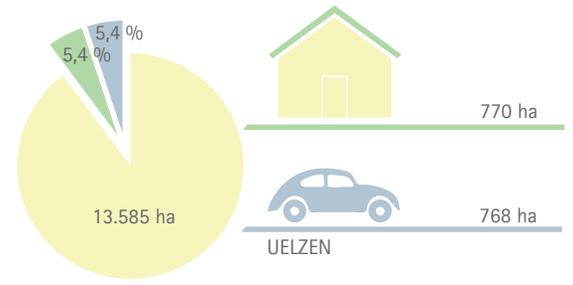
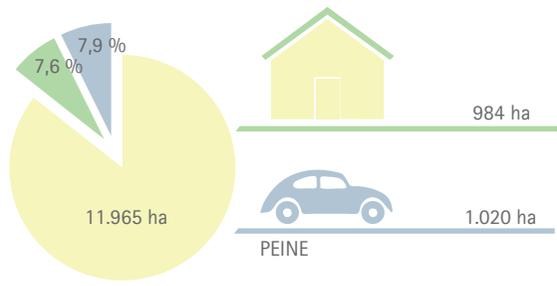
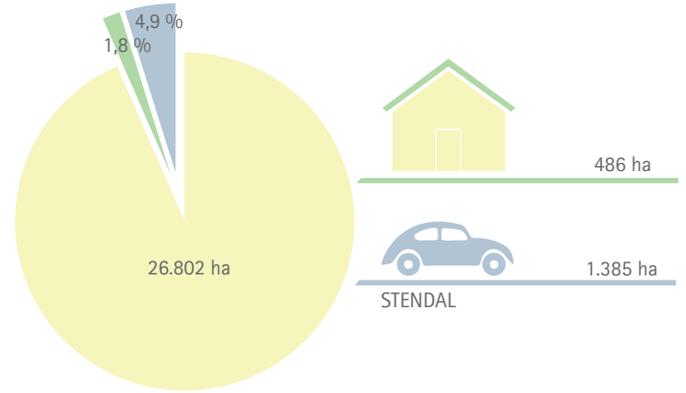
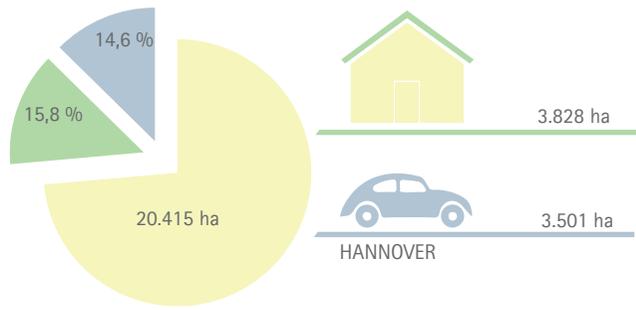
Verkehrs- und Wohnfläche 2013

Bearbeitung: LUH-Team
 Datenbasis: Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN), 2015
 Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Halle (Saale), 2015
 Bayrisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2015

Wohnfläche in ha
 Verkehrsfläche in ha
 Gebietsfläche in ha







GLOSSAR: THEMA ALLGEMEIN

Bodenfläche¹ (insgesamt) | Fläche bis zur sogenannten Küstenlinie – das ist die Grenze zwischen Meer und Festland bei einem mittleren Wasserstand – einschließlich der Binnengewässer (ohne Bodensee).

Gebäude- und Freifläche¹ | Flächen mit Gebäuden (Gebäudeflächen) und unbebaute Flächen (Freiflächen), die Zwecken der Gebäude untergeordnet sind.

Anmerkungen: Zu den unterzuordnenden Flächen zählen insbesondere Vorgärten, Hausgärten, Spielplätze, Stellplätze usw., die mit der Bebauung im Zusammenhang stehen. Getrennt liegende Flurstücksteile können als eigener Flurstücksabschnitt behandelt werden. Unbebaute Flächen bis circa 0,1 Hektar gelten als der Bebauung untergeordnet, darüber hinaus gewöhnlich auch unbebaute Flächen bis zum circa zehnfachen der bebauten Fläche. Größere Gebäude- und Freiflächen (z.B. 1.200 m²), bei denen die nicht überbauten Flächen einheitlich zum Beispiel als Haus-, Ziergarten und Grünfläche genutzt werden, sollen als ein Flurstück ausgewiesen werden. Mehrere Flurstücke, die örtlich und wirtschaftlich eine zusammenhängende Einheit bilden, erhalten sämtlich die vorherrschende Nutzungsart. Flächen werden auch dann mit der Nutzung „Gebäude- und Freifläche“ bezeichnet, wenn Gebäude noch im Bau oder die auf ihnen stehenden Gebäude noch nicht eingemessen sind. Flächen, die von

Nachbargebäuden geringfügig überbaut sind, sollen nur dann mit „Gebäude- und Freifläche“ bezeichnet werden, wenn die Überbauung nach Art und Größe von wirtschaftlicher Bedeutung für die Benutzung der beeinträchtigten Fläche ist, ansonsten gilt das Dominanzprinzip.

Gebäude- und Freifläche Wohnen¹ | Gebäude- und Freiflächen, die vorherrschend Wohnzwecken dienen.

Gebietsfläche² | Die Angaben über die Gebietsfläche (Landfläche bis zur sogenannten Küstenlinie – d.h. der Grenze zwischen Meer und Festland bei einem mittleren Wasserstand – einschließlich der Binnengewässer, aber ohne den Bodensee) beruhen auf Unterlagen der Vermessungs- bzw. Katasterämter. Flächenänderungen ohne Grenzänderungen gehen auf Neuvermessungen zurück.

Landwirtschaftsfläche¹ | Unbebaute Flächen, die dem Ackerbau, der Wiesen- und Weidewirtschaft, dem Garten-, Obst- oder Weinbau dienen sowie Moor und Heide.

Siedlungs- und Verkehrsfläche¹ | Summe mehrerer sehr heterogener Flächennutzungsarten, die durch eine überwiegend siedlungswirtschaftliche beziehungsweise siedlungswirtschaftlichen Zwecken dienende Ergänzungsfunktion gekennzeichnet sind. Sie setzt sich aus

der Gebäude- und Freifläche, der Betriebsfläche (ohne Abbauland), der Erholungsfläche, der Verkehrsfläche und der Fläche für Friedhöfe zusammen. Sie kann keineswegs mit dem Begriff „versiegelt“ gleichgesetzt werden, da sie einen nicht quantifizierbaren Anteil von nicht bebauten und nicht versiegelten Frei- und Grünflächen enthält.

Waldfläche¹ | Unbebaute Flächen, die mit Bäumen oder Sträuchern bewachsen sind.

Wasserfläche¹ | Flächen, die ständig oder zeitweilig mit Wasser bedeckt sind, gleichgültig, ob das Wasser in natürlichen oder künstlichen Betten abfließt oder steht.

Anmerkung: Hierzu gehören in der Regel auch Böschungen, Uferbefestigungen und dergleichen.

Verkehrsfläche¹ | Unbebaute Flächen, die dem Straßen-, Schienen- oder Luftverkehr sowie Landflächen, die dem Verkehr auf den Wasserstraßen dienen.

Anmerkung: Hierzu gehören in der Regel auch die Trenn-, Seiten- und Schutzstreifen, Brücken, Gräben und Böschungen, Rad- und Gehwege, Parkstreifen und ähnliche Einrichtungen.

¹ Statistisches Bundesamt, 2013

² Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015

BEVÖLKERUNG





Wie stark nimmt der demographische Wandel Einfluss auf die Bevölkerung des Untersuchungsgebietes? Wo findet Wachstum statt? Wo stagniert oder sinkt die Bevölkerungszahl? Wie verteilen sich Altersgruppen und wie verhält es sich mit dem Anteil der ausländischen Bevölkerung? Sind gewisse Tendenzen auf alle Bereiche gleichermaßen übertragbar oder muss man diese teils räumlich differenziert betrachten? Gibt es unterschiedliche Entwicklungen in den alten und neuen Bundesländern? Wer ist Profiteur und wer Verlierer? Welche Gründe gibt es dafür und welche Rolle nimmt Wolfsburg dabei ein?

Im folgenden Kapitel werden die Fragen anhand der abgebildeten Karten und Infografiken schematisch beantwortet. Dargestellt werden Bevölkerungsentwicklungen in verschiedenen Zeiträumen und Verwaltungsebenen, natürliche Bevölkerungsentwicklungen und Wanderungen sowie Bevölkerungszusammensetzungen und die Bevölkerungsdichte im Untersuchungsgebiet.

WOLFSBURG
WACHSTUM
BEVÖLKERUNG
NIEDERSACHSEN
STAGNATION

DEMOGRAFISCHER

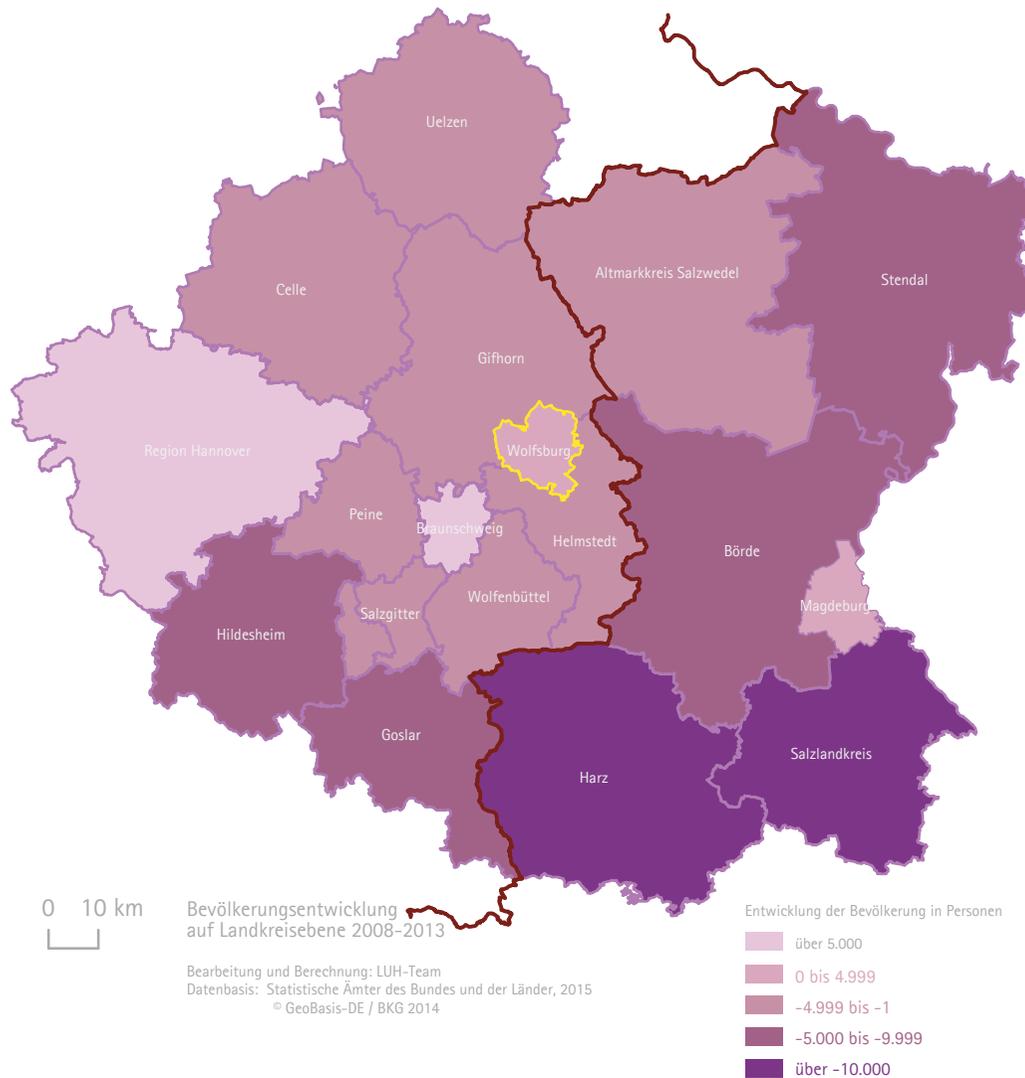
SCHRUMPfung
ENTWICKLUNG

ALTER
MENSCHEN

SACHSEN-ANHALT

WANDEL GEBURTENRATE

Abb. 12



WACHSENDE KERNE, SCHRUMPFENDES UMLAND

Die Abbildung 12 zeigt die Bevölkerungsentwicklung¹ der kreisfreien Städte und Landkreise des Untersuchungsgebietes im Zeitraum von 2008 bis 2013. Die Bevölkerungsentwicklung errechnet sich dabei aus den Bevölkerungszahlen der Jahre 2008 bis 2011 und 2011 bis 2013.

Die Zahlen der Jahre 2008 bis 2011 basieren auf den Ergebnissen der Volkszählung 1987 in den alten Bundesländern und der 1990 festgestellten amtlichen Einwohnerzahl in den neuen Bundesländern, auf deren Grundlage die Bevölkerungszahlen fortgeschrieben wurden. Grundlage für die Zahlen 2011 bis 2013 ist der Zensus 2011².

Erkennbar ist ein Wachstum der Bevölkerungszahlen in den Ballungsräumen Wolfsburg (+3.613), Magdeburg (+4.428), Braunschweig (+7.942) und der Region Hannover (+19.477).

Die umliegenden Landkreise, insbesondere im Süden und Osten des Untersuchungsgebiets weisen alle eine negative Entwicklung auf. Exemplarische Beispiele für diese

Entwicklung sind Hildesheim (-7.461), Stendal (-8.044) oder der Salzlandkreis (-13.877).

Die negative Tendenz lässt sich nicht auf alle Gebiete der jeweiligen Landkreise übertragen und muss kleinräumiger betrachtet werden. Eine teilräumliche Differenzierung der Bevölkerungsentwicklung innerhalb der Landkreise im Zeitraum 2010 bis 2013 lässt sich der Karte Bevölkerungsentwicklung auf Gemeindeebene 2010-2013 (Seite 46ff) entnehmen.

¹ siehe Glossar: Thema Bevölkerung/Bevölkerungsentwicklung

² siehe Glossar: Thema Bevölkerung/Zensus 2011

POSITIVES BEVÖLKERUNGSWACHSTUM VORWIEGEND IN KREISFREIEN STÄDTEN

Die Abbildungen 13 und 14 geben einen Überblick über die jährliche Wachstumsrate¹ der kreisfreien Städte und Landkreise des Untersuchungsgebiets sowie Ingolstadt im Zeitraum von 2000 bis 2014.

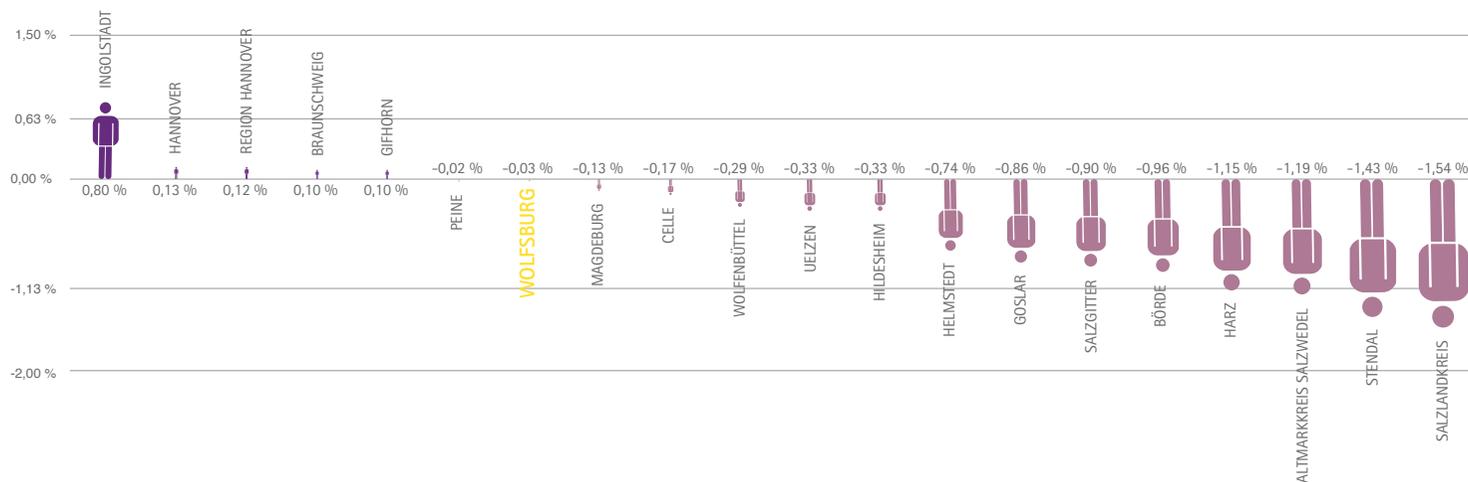
Dieser Zeitraum wird aufgrund des Zensus 2011 geteilt und gesondert betrachtet. Die erste Grafik zeigt den Zeitraum von 06/2000 bis 03/2011, während die zweite Gra-

fik den Zeitraum 06/2011 bis 06/2014 umfasst.

Betrachtet man beide Abbildungen, fällt auf, dass auch über einen Zeitraum von 14 Jahren die Bevölkerungsentwicklung nur in den kreisfreien Städten und der Region Hannover einen positiven Wert aufweist. Ausnahme ist in diesem Fall der Landkreis Gifhorn, der ebenfalls ein positives Bevölkerungswachstum (+0,10% und +0,13%)

¹ siehe Glossar: Thema Bevölkerung/Jährliche Wachstumsrate

Abb. 13



Jährliche Wachstumsrate in Prozent
für Landkreise und kreisfreie Städte (06/2000 bis 03/2011)

Bearbeitung und Berechnung: LUH-Team

Datenbasis: Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2015

Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Halle (Saale), 2015

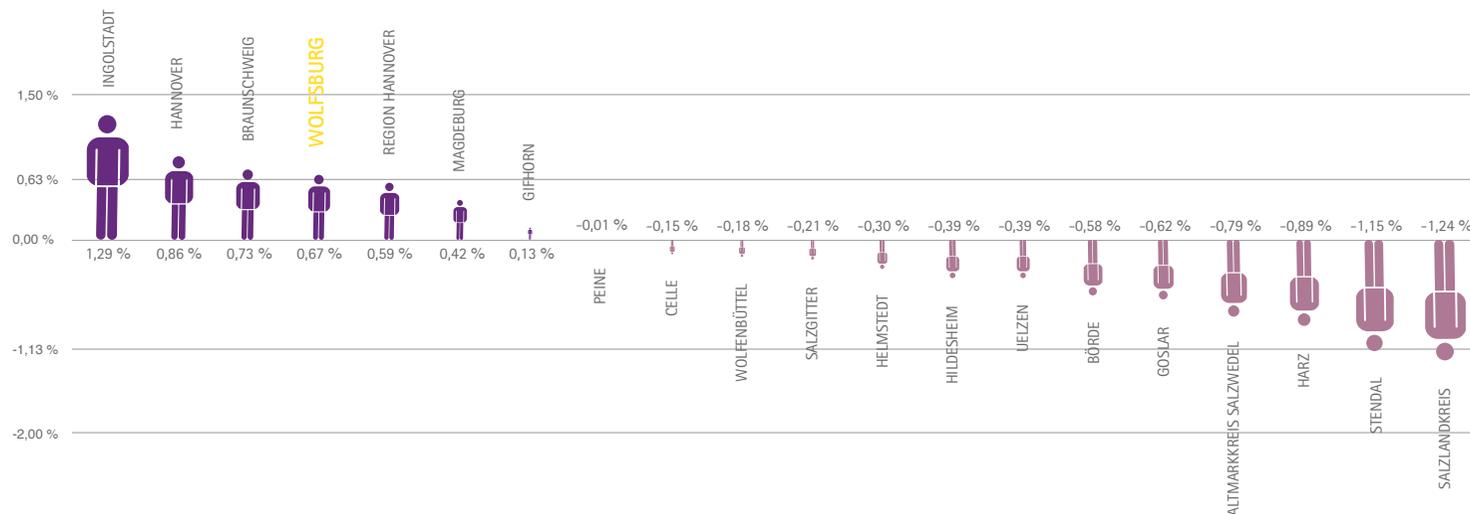
Bayrisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2015

vorweisen kann. Eine weitere Ausnahme ist Salzgitter, die als einzige kreisfreie Stadt im Zeitraum 06/2011 bis 06/2014 eine negative Entwicklungstendenz zeigt. Wobei man hier von einer Verbesserung dieser Tendenz sprechen kann, da der Negativtrend von -0,90 Prozent auf -0,21 Prozent gesunken ist. Hervorzuheben sind Wolfsburg und Magdeburg, die von einer Abwanderungstendenz im Zeit-

raum 06/2000 bis 03/2011 auf ein positives Wachstum (06/2011 bis 06/2014) übergehen konnten. Ein rückläufiges Bevölkerungswachstum ist in beiden Zeiträumen in den südlichen und östlichen Bereichen des Untersuchungsgebietes und besonders in den Landkreisen Sachsen-Anhalts erkennbar.

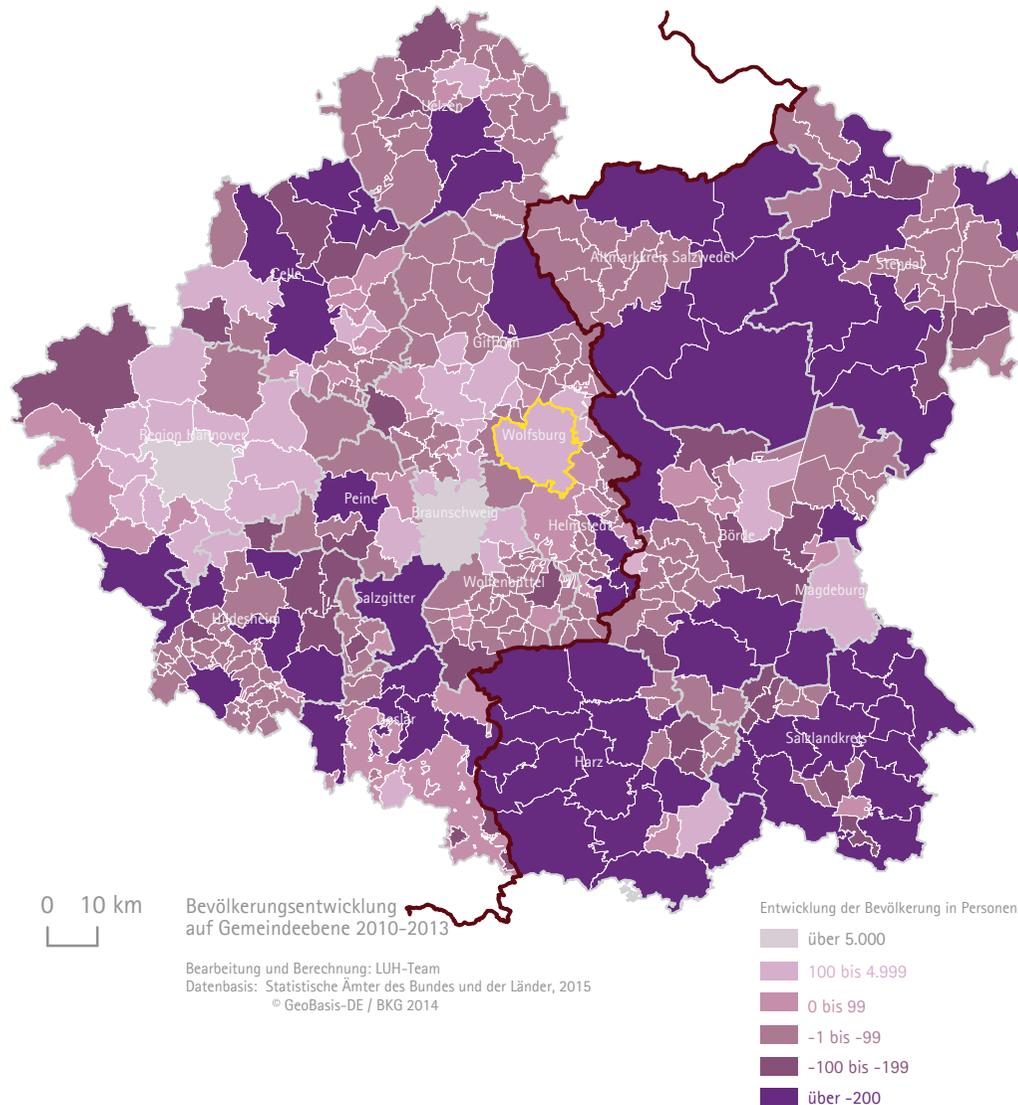
Deutlich hervor sticht Ingolstadt, welches durchweg eine positive Entwicklung verzeichnet. Vergleicht man die beiden Zeiträume ist ein Anstieg der Wachstumsrate von +0,80 Prozent auf +1,29 Prozent zu erkennen.

Abb. 14



Jährliche Wachstumsrate in Prozent für Landkreise und kreisfreie Städte (06/2011 bis 06/2014)

Bearbeitung und Berechnung: LUH-Team
 Datenbasis: Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2015
 Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Halle (Saale), 2015
 Bayrisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2015



GEMEINDEN IN STADTNÄHE VERZEICHNEN POSITIVE BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Die nebenstehende Abbildung zeigt die Bevölkerungsentwicklung auf Gemeindeebene im Zeitraum 2010 bis 2013. Die Bevölkerungsentwicklung ergibt sich aus der Differenz der Bevölkerungszahlen von 2010 und 2011¹, summiert mit der Differenz der Zahlen von 2011 und 2013². Eine Einbeziehung der Jahre 2008 und 2009 wurde als nicht zweckmäßig erachtet, da besonders in diesem Zeitraum viele Gebietsveränderungen in Form von Eingemeindungen und Zusammenlegungen in Sachsen-Anhalt stattgefunden haben, die zu einer Verfälschung der Ergebnisse führen könnten. Eine genaue Übersicht der Gebietsveränderungen findet sich auf der Homepage des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt (www.stala.sachsen-anhalt.de/gk/fms/fms110112.htm).

Wie bereits bei der Bevölkerungsentwicklung der Landkreise zu erkennen ist, wird auch hier der Trend der wachsenden Ballungsräume und des schrumpfenden Umlands deutlich. Zusätzlich ist erkennbar, dass direkt an Ballungsräume angrenzende Gemeinden ebenfalls eine positive Bevölkerungsentwicklung vorweisen können.

Der Anstieg der Bevölkerung in den Gemeinden Rühen (+242) und Sassenburg (+194) im Landkreis Gifhorn

¹ auf Grundlage der Volkszählung 1987, bzw. der amtlich festgestellten Einwohnerzahl 1990
² auf Grundlage des Zensus 2011

lässt zum Beispiel vermuten, dass in den letzten Jahren Personen zugezogen sind, die dort leben, aber in Wolfsburg arbeiten.

Ähnliches gilt wohlmöglich für die nördlich von Braunschweig gelegenen Gemeinden Meine (+168) und Schwülper (+123) und Braunschweig als Arbeitsort.

Die größten Bevölkerungsabnahmen werden in den südlichen und östlichen Bereichen des Untersuchungsgebietes deutlich. Wobei auffällig ist, dass die kreisfreie Stadt Salzgitter (-1.035) und Kreisstädte wie Goslar (-972), Halberstadt (-1.157), Stendal (-1.208) und Bernburg (Saale) (-1.251) am stärksten verlieren.

Abb. 16

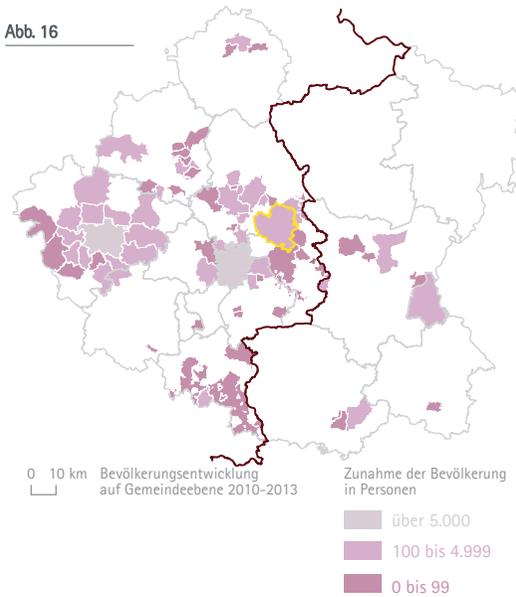
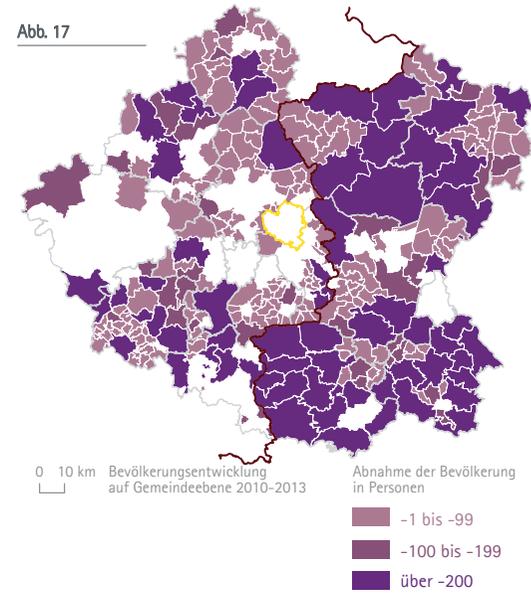


Abb. 17



Betrachtet man die Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet seit Beginn der 2000er Jahre, wird deutlich, dass diese fast ausschließlich in den kreisfreien Städten Wolfsburg, Braunschweig, Magdeburg, Hannover und einigen umliegenden Gemeinden positiv verläuft.

Das direkte Umland profitiert dabei von der Wirtschaftsstärke der Städte und deren Attraktivität als Arbeitsstandort. Zwar bieten die Städte einen stabilen Arbeitsmarkt, erfüllen aber in vielen Fällen nicht den Anspruch der Bevölkerung an das Wohnen, was wiederum eine Abwanderung von der Kernstadt in den suburbanen Raum zur Folge hat.

Gründe hierfür können zum einen der Wunsch nach einem Eigenheim und dem „Wohnen im Grünen“ sein, welcher aufgrund von Flächenengpässen in der Kernstadt oft nicht realisierbar ist. Hinzu kommen die hohen Immobilienpreise, besonders in attraktiven Regionen mit angespannten Boden- und Wohnungsmärkten. Weiter spielen auch subjektive Einschätzungen, wie gefährliche Umweltbelastungen oder kein angemessenes bauliches, soziales und schulisches Umfeld für Kinder in Kernstädten eine Rolle. Weitere Faktoren, die die Attraktivität des Wohnens in den suburbanen Räumen steigert, sind die moderne Infrastruktur in jüngeren Siedlungsbereichen des Umlands, aber auch politisch-diskursive Förderungen, wie die Eigenheimzulage. Gleichzeitig ist in Zeiten der Informationstechnologie eine physische Präsenz in der Kernstadt nicht mehr grundsätzlich notwendig. Und falls doch, ist die Kernstadt aufgrund moderater Mobilitäts-

kosten des Individualverkehrs oder des gut ausgebauten öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) kein großes Hindernis (DANIELZYK et al. 2012: 32).

Am Beispiel Wolfsburg wird deutlich, inwieweit das direkte Umland profitieren kann. So pendelten 25.744 Personen¹ (47,5% der Auspendler), die im Landkreis Gifhorn wohnen, im Jahr 2013 nach Wolfsburg ein. Aus dem Landkreis Helmstedt waren es im gleichen Jahr 12.209 Personen¹ (45,4% der Auspendler).

Beim Blick auf das gesamte Untersuchungsgebiet lassen sich einzelne Stadtregionen für Wolfsburg, Braunschweig, Hannover und das direkte Umland erkennen, die eine starke Vernetzung zwischen Stadt und ländlichem Raum vermuten lassen. Merkmale dieser Regionen sind stabile und wachsende Bevölkerungszahlen (siehe Abb. 16).

Bereiche mit einer negativen Bevölkerungsentwicklung verteilen sich um die wachsenden Stadtregionen. Besonders schrumpfende Bereiche sind im Süden und Osten des Untersuchungsgebietes zu finden (siehe Abb. 17). Der Vergleich dieser Tendenz mit den Fort- und Zuzügen (siehe Abb. 25 und 26) lässt die Vermutung entstehen, dass das Wachstum der Kerne in direkter Verbindung mit dem Schrumpfen des Umlands steht.

Grund für die rückläufigen Bevölkerungszahlen in Sachsen-Anhalt sind vor allem der negative Wanderungssaldo in den ländlichen Räumen. Dieser ergibt sich hier zu großen Teilen aus den Abwanderungen von Jugendlichen und jungen Erwachsenen in der Zeit zwischen ihrem Schulabschluss und der Familiengründung. Ziele sind die Ausbildung, das Studium, die Arbeitsstelle oder die eigene Wohnung in den Groß- und Mittelstädten, wie zum Beispiel Magdeburg. Dies führt aber gleichzeitig zur Ausdünnung der ländlichen Räume, da sich Rück- bzw. Zuwanderungen unterproportional zu den Abwanderungen verhalten. Hinzu kommt das anhaltende Geburtendefizit, welches auch in Zukunft bestehen und sogar stärker ausfallen wird, da nach 2015 die geburtenschwachen Jahrgänge nach 1990 in die Zeit der Familiengründung eintreten (MLV SACHSEN-ANHALT 2010: www).

Die Vorgänge in Sachsen-Anhalt sind nicht nur dem Bundesland zuzuweisen, sondern lassen sich ebenso auf die ländlichen Räume in Niedersachsen übertragen.

¹ Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, 2013

ZWEI AUTOSTÄDTE IM VERGLEICH

In den Abbildungen 18 und 19 wird die Bevölkerungsentwicklung von Wolfsburg und Ingolstadt dargestellt. Als Grundlage zur Betrachtung der Entwicklungen dienen die Bevölkerungszahlen im Zeitraum von 2000 bis 2014.

Ein Vergleich dieser beiden Städte lässt sich aufgrund ihrer annähernd identischen Bevölkerungszahlen und dem starken Einfluss der Automobilindustrie auf beide Städte anstellen. Wolfsburg ist Standort der Volkswagen AG und Ingolstadt ist Hauptsitz der Audi AG.

Auf den ersten Blick ist eine unterschiedlich verlaufende Bevölkerungsentwicklung der beiden Städte zu erkennen. Die Bevölkerungsentwicklung von Wolfsburg verläuft über den Zeitraum der betreffenden 14 Jahre eher schwankend mit Höhen und Tiefen. Der schwankende Verlauf kann aber nicht explizit bestimmten Ereignissen zugeordnet werden, da die Stadt immer wieder sehr unterschiedliche Phasen der Bevölkerungsentwicklung durchläuft.

Auffällig ist jedoch, dass die Entwicklung, lässt man den Zensus 2011¹ einmal unbeachtet, seit dem Jahr 2009 positiv verläuft. Gründe für die positive Entwicklung sind steigende Geburtenzahlen in den letzten Jahren, trotz Einwohnerverluste an das direkte Umland sowie mehr Zu- als Fortzüge und ein hoher Zuzug aus dem Ausland (STADT WOLFSBURG 2015: www).

Eine weitere Begründung könnte im vollzogenen Strukturwandel Wolfsburgs der letzten Jahre liegen. Weg vom

Image der Industriestadt hin zu mehr Attraktivität. Mit dem Bekenntnis zum Konzernsitz der Volkswagen AG in Wolfsburg und Maßnahmen, wie dem Bau des Phaeno (2005), dem Designer Outlet Wolfsburg (2007) und der Entwicklung der Erlebniswelt Allerpark, wurde die Attraktivität Wolfsburgs nicht nur für Touristen enorm gesteigert. Mit der momentan laufenden Wohnbauoffensive, die mindestens 6.000 neue Wohneinheiten bis zum Jahr 2020 schaffen soll, könnte sich dieser Trend noch weiter fortsetzen.

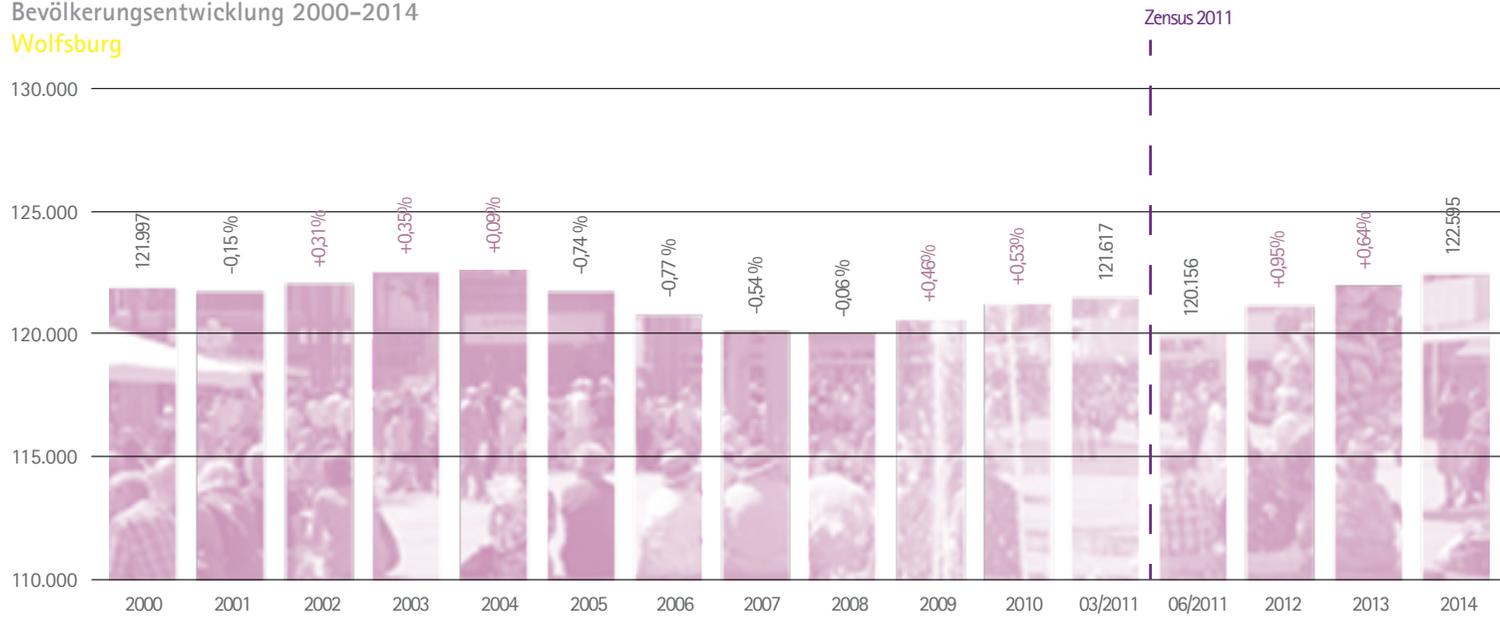
Ingolstadt hingegen verzeichnet innerhalb des gesamten Zeitraums ein konstantes Bevölkerungswachstum. Die Bevölkerungszahl stieg von 115.069 im Jahr 2000 bis auf 129.992 im Jahr 2014. Der einzige Bevölkerungsabfall ist durch den Zensus 2011¹ begründet, welcher aber auf die meisten Städte Deutschlands ebenso zutrifft.

¹ siehe Glossar: Thema Bevölkerung/Zensus 2011

Abb. 18

Bevölkerungsentwicklung 2000-2014

Wolfsburg



Bearbeitung und Berechnung: LUH-Team
Datenbasis: Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2015

Abb. 19

Bevölkerungsentwicklung 2000-2014 Ingolstadt



Bearbeitung und Berechnung: LUH-Team
Datenbasis: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2015

Abb. 20

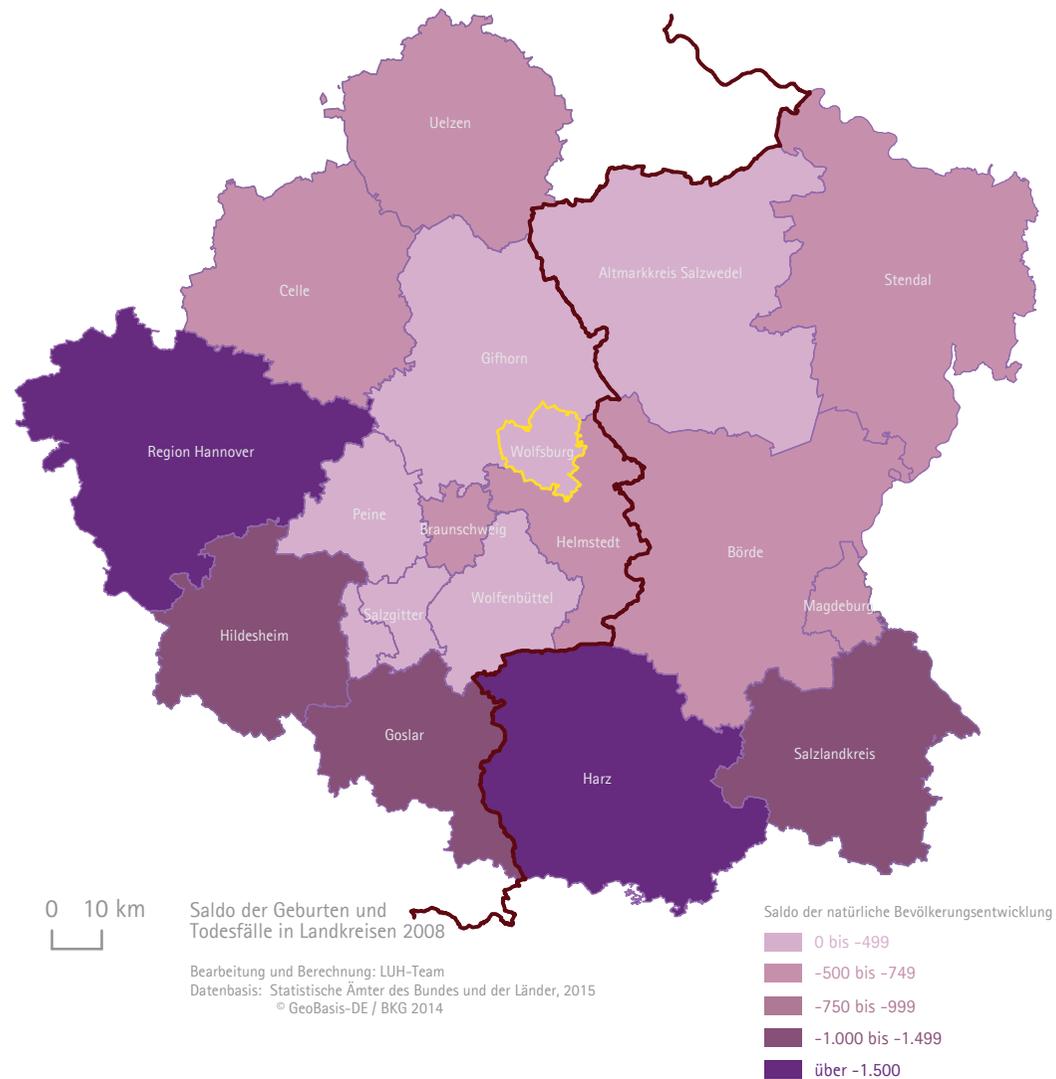
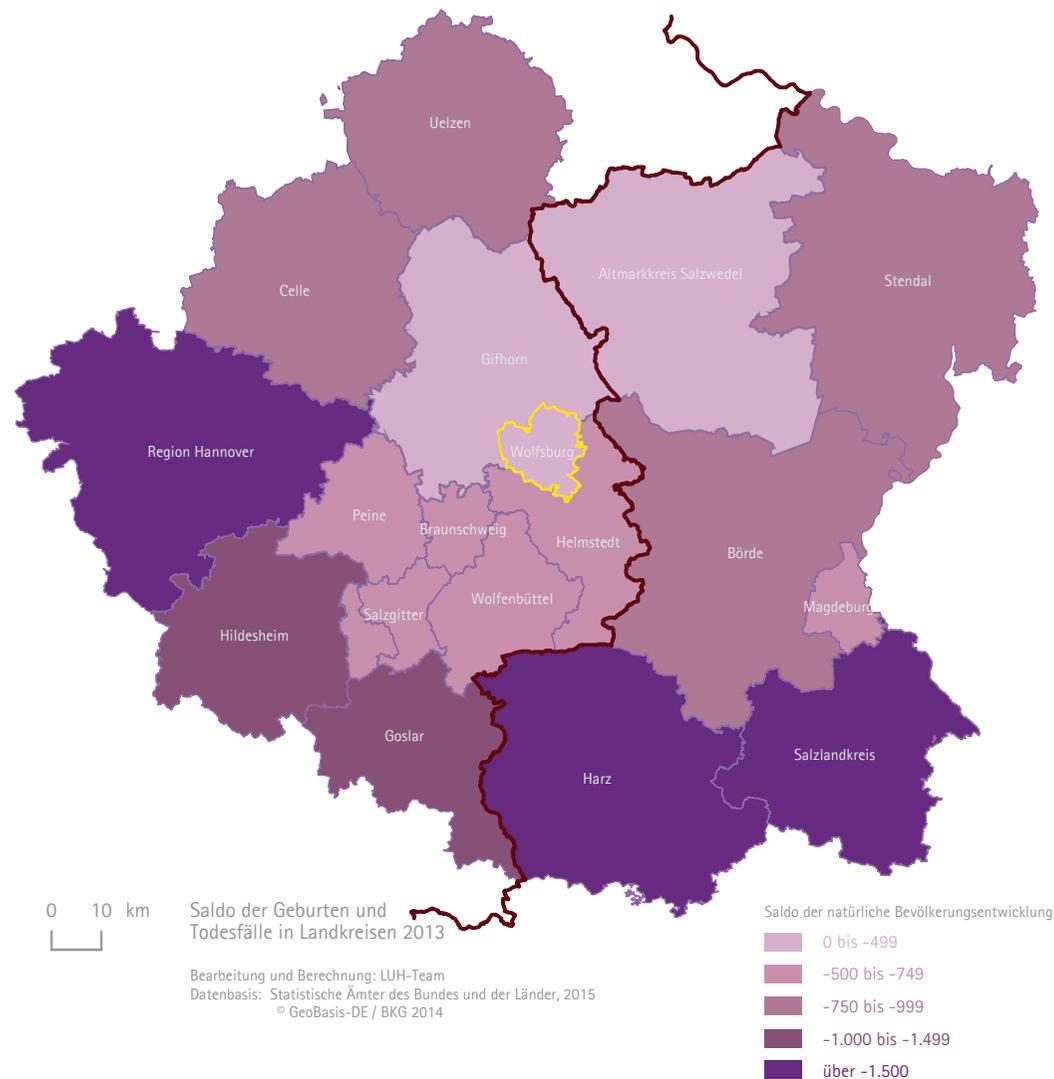


Abb. 21



RÜCKLÄUFIGES GEBURTENNIVEAU IM GESAMTEN UNTERSUCHUNGSGEBIET

Die Abbildungen 20 und 21 zeigen den natürlichen Saldo der Geburten und Todesfälle in den Jahren 2008 und 2013 in den kreisfreien Städten und Landkreisen des Untersuchungsgebiets.

Der natürliche Saldo ergibt sich dabei aus der Differenz der Geburtenzahl und der Zahl der Todesfälle eines Jahres. Als Grundlage für die Berechnung dienen hier die Daten der Lebendgeborenen¹ und Todesfälle² für die Jahre 2008 und 2013.

Insgesamt verzeichnet das Untersuchungsgebiet im Jahr 2008 einen negativen Saldo der Geburten und Todesfälle, welcher aber unterschiedlich stark ausfällt. Vor allem in den südlich und südwestlich gelegenen Landkreisen ist eine höhere negative Bilanz zu erkennen. Zu diesen Bereichen zählen unter anderem die Region Hannover und der Landkreis Harz mit einem Saldo von über -1.500. Die im Untersuchungsgebiet nördlich und zentral gelegenen kreisfreien Städte Wolfsburg und Salzgitter sowie die Landkreise Gifhorn, Peine, Wolfenbüttel und der Altmarkkreis Salzwedel weisen dagegen den niedrigsten negativen Saldo auf (von 0 bis -449).

¹ siehe Glossar: Thema Bevölkerung/Lebendgeborene

² siehe Glossar: Thema Bevölkerung/Todesfälle

Vergleicht man das Jahr 2008 und mit den Ergebnissen des Jahres 2013, fällt auf, dass sich der Negativtrend des natürlichen Saldos fortsetzt. In allen Teilen des Untersuchungsgebiets ist der negative Saldo annähernd gleichbleibend oder sogar sinkend. In Wolfsburg oder dem Landkreis Gifhorn gab es in diesem Zeitraum von fünf Jahren keine wesentlichen Verschiebungen, wohingegen sich die negative Bilanz in Landkreisen wie Uelzen oder Celle fortgesetzt hat. Dies bedeutet, dass auch im Jahr 2013 kein Bevölkerungswachstum durch eine natürliche Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet stattgefunden hat.

Da sich das Geburtenniveau in Westdeutschland seit den 1970er Jahren kaum verändert und in Ostdeutschland seit der Wende trotz eines immer noch negativen Geburtenniveaus, nahezu kontinuierlich erhöht hat, spielen also die Todesfälle in der Entwicklung eine ebenso wichtige Rolle, wie die Geburten (BUNDESINSTITUT FÜR BEVÖLKERUNGSFORSCHUNG 2013: www). Gründe für den anhaltenden und sich fortsetzenden Negativtrend sind regional unterschiedlich. So lässt sich vermuten, dass in Ballungszentren eine geringe Geburtenzahl und in strukturschwachen ländlichen Regionen die Todesfälle den limitierenden Faktor ausmachen. Aufgrund des höheren Angebots an Bildungseinrichtungen, Arbeitsplätzen und

Freizeitmöglichkeiten sind Städte vor allem für jüngere Menschen attraktiver und führen tendenziell zur Landflucht. Dies führt zwangsläufig zur Alterung der ländlichen Bereiche, da der Anteil junger Menschen sinkt und mit ihnen gleichzeitig die Zahl potentieller Mütter.

Die Gründe für die negative natürliche Bevölkerungsentwicklung müssen also regional differenziert betrachtet werden. Festzustellen ist dabei aber, dass die städtischen Zentren mit hoher Wachstumsdynamik in Bezug auf ihre Bevölkerung und Wirtschaftskraft, den strukturschwachen Regionen die von Alterung und Abwanderung betroffen sind, gegenüber stehen (BUNDESINSTITUT FÜR BEVÖLKERUNGSFORSCHUNG 2013: www).

Abb. 22

Piktogramm Mutter - Kind (UH-Team)

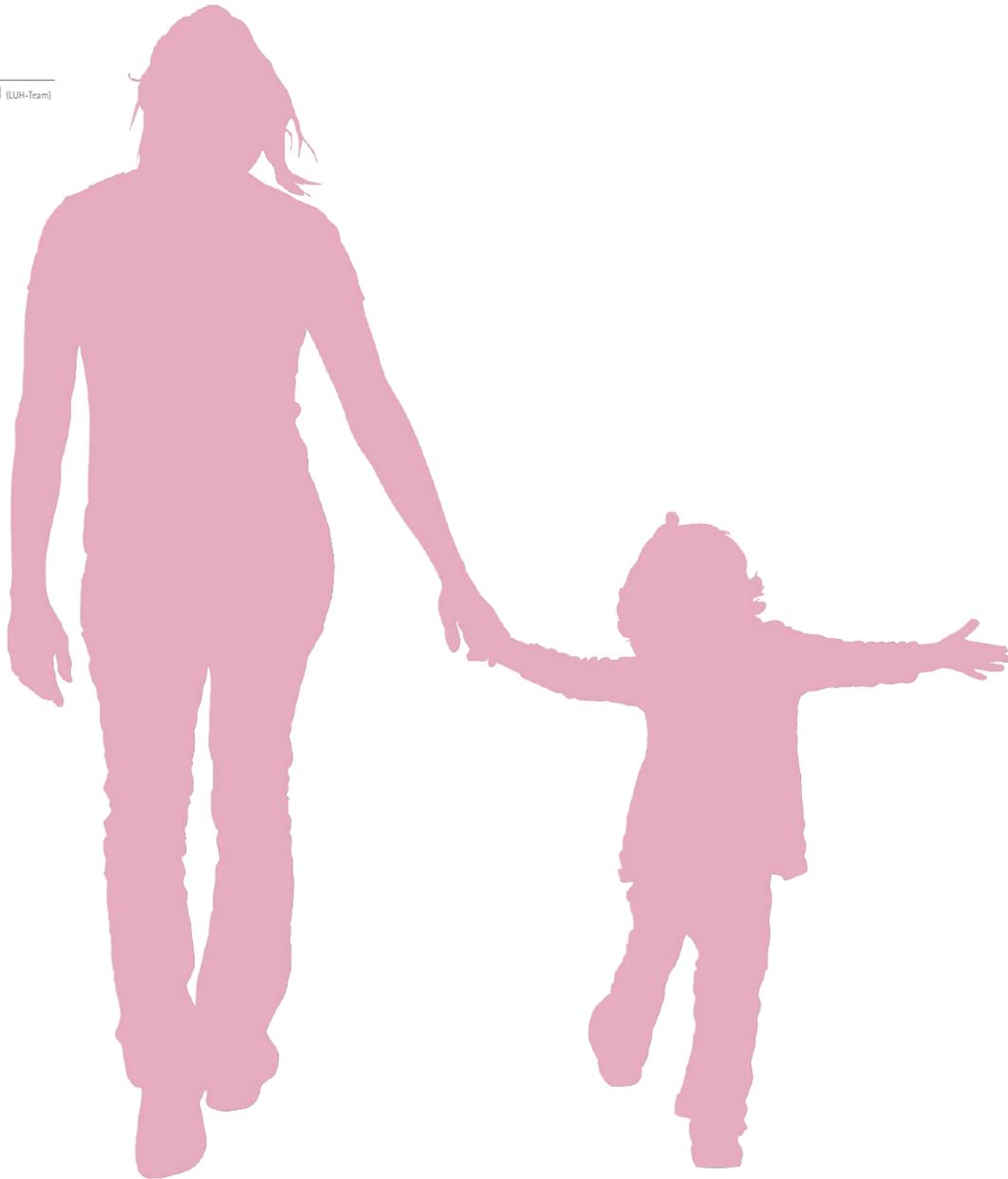
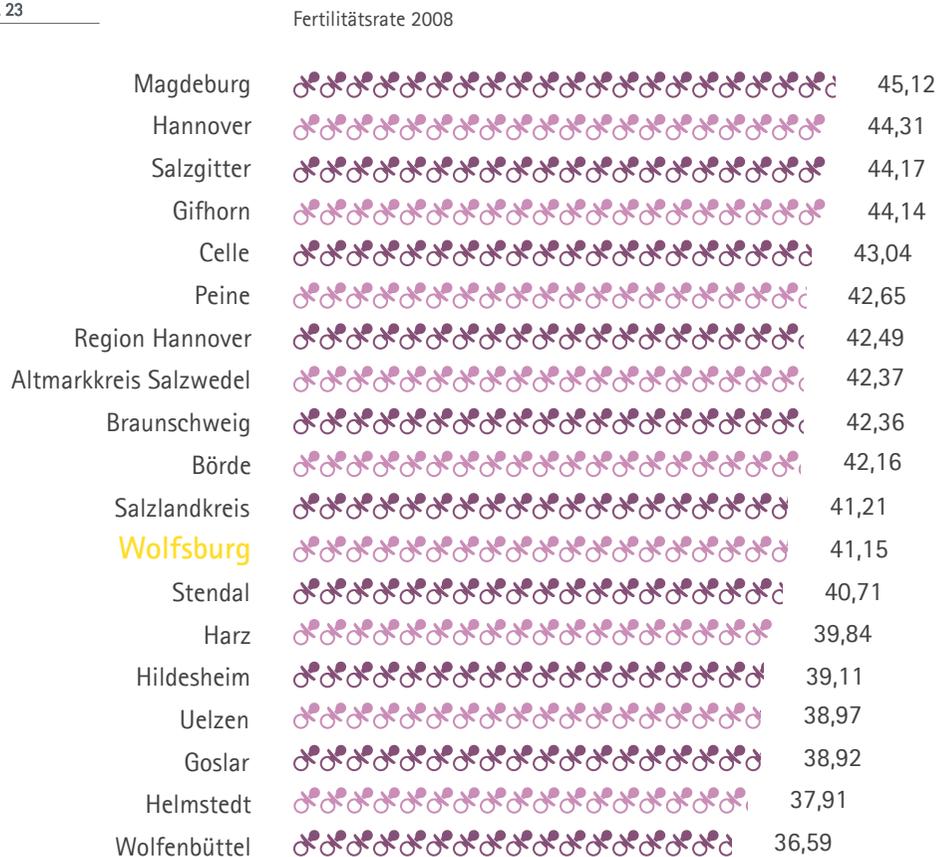


Abb. 23



Fertilitätsrate in kreisfreien Städten und Landkreisen 2008 und 2013

Bearbeitung und Berechnung: LUH-Team
 Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015

ZUKÜNFTIGE GENERATIONEN SIND VERMEHRT VON KINDERLOSIGKEIT GEPRÄGT

Die Abbildungen 23 und 24 zeigen die Fertilitätsrate¹ der kreisfreien Städte und Landkreise des Untersuchungsgebiets in den Jahren 2008 und 2013.

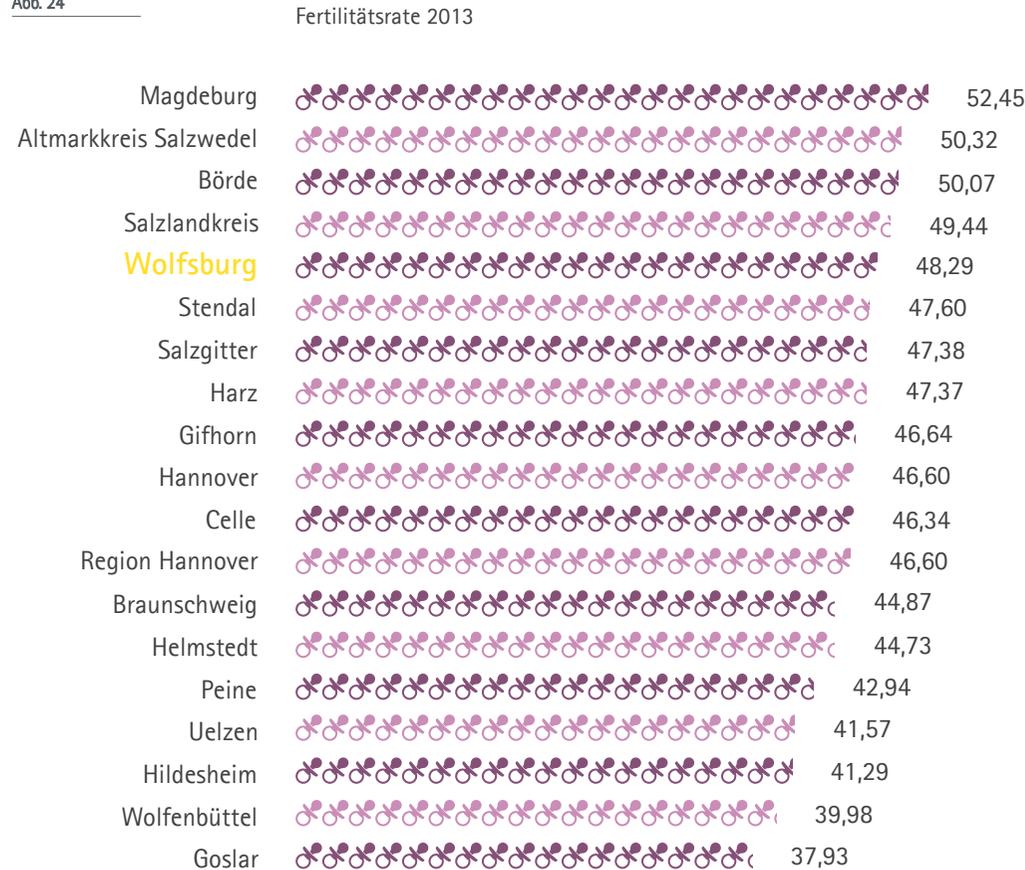
Die höchsten Fertilitätsraten verteilen sich im Jahr 2008 auf die Städte des Untersuchungsgebiets. Beispielsweise hat die kreisfreie Stadt Salzgitter im Jahr 2008 die dritthöchste Rate nach der Stadt Hannover und Magdeburg. Vergleicht man die beiden Jahre 2008 und 2013, sind drei wesentliche Veränderungen zu erkennen. Zum einen ist ein Anstieg in allen kreisfreien Städten und Landkreisen des Untersuchungsgebiets zu verzeichnen. So lag der Höchstwert 2008 in Magdeburg bei 45,12 Geburten pro 1.000 Frauen im gebärfähigen Alter und im Jahr 2013 ebenfalls in Magdeburg bei 52,45. Bedenkt man dabei, dass im Jahr 2011 so wenige Kinder wie noch nie in Deutschland seit dem Zweiten Weltkrieg geboren wurden, ist dies eine erstaunliche Entwicklung.

Der zweite auffällige Punkt ist der Anstieg der Fertilität besonders in den Landkreisen Sachsen-Anhalts. Zu den Gebieten mit der höchsten Fertilitätsrate zählen im Jahr 2013 die Stadt Magdeburg (52,45) und die Landkreise Altmarkkreis Salzwedel (50,32), Börde (50,07) und der Salzlandkreis (49,44). Betrachtet man allerdings die zusammengesetzte Geburtenziffer² (TFR) in Deutschland, so

¹ siehe Glossar: Bevölkerung/Fertilitätsrate

² siehe Glossar: Bevölkerung/Zusammengesetzte Geburtenziffer

Abb. 24



wird deutlich dass es in Zukunft dennoch Probleme mit der Anzahl nachkommender Generationen geben könnte. Mit 1,4 Kindern je Frau, weist Deutschland eine Fertilität auf, die langfristig dazu führen wird, dass nachfolgende Kindergenerationen ihre Elterngeneration nur zu zweidritteln ersetzen können. Das bedeutet wiederum, dass sich auch die Zahl potenzieller Mütter kontinuierlich verringert.

Die unterschiedlichen Entwicklungen in Niedersachsen und Sachsen-Anhalt könnten sich durch das Phänomen der Kinderlosigkeit erklären lassen. So gelten in der Bundesrepublik 20,7 Prozent der Frauen als kinderlos, wobei Westdeutschland mit einem kontinuierlich steigenden Wert von 22,4 Prozent den größten Anteil dazu beiträgt. In Ostdeutschland liegt dieser Wert mit 10,7 Prozent deutlich darunter (BUNDESINSTITUT FÜR BEVÖLKERUNGSFORSCHUNG 2013: www).

Beim Blick auf Wolfsburg wird die dritte Veränderung deutlich. Wolfsburg hat im Zeitraum von 2008 bis 2013 einen starken Anstieg der Fertilitätsrate zu verzeichnen. Lag der Wert im Jahr 2008 noch bei 41,15 Geburten pro 1.000 Frauen, so stieg er bis zum Jahr 2013 auf 48,29 an. Hier könnten vor allem die Zuwanderungen aus dem Ausland, besonders seit dem Jahr 2011, eine elementare Rolle spielen. Aufgrund der Stadtgeschichte Wolfsburgs (vgl. Grundlagen Stadtgeschichte Wolfsburg) kommt auch heute noch ein großer Teil der Zuwanderer aus Italien. Da südeuropäische Familien in der Regel größer und kinderreicher sind als deutsche Familien, haben sie somit auch direkten Einfluss auf die Fertilitätsrate der Stadt.

Abb. 25

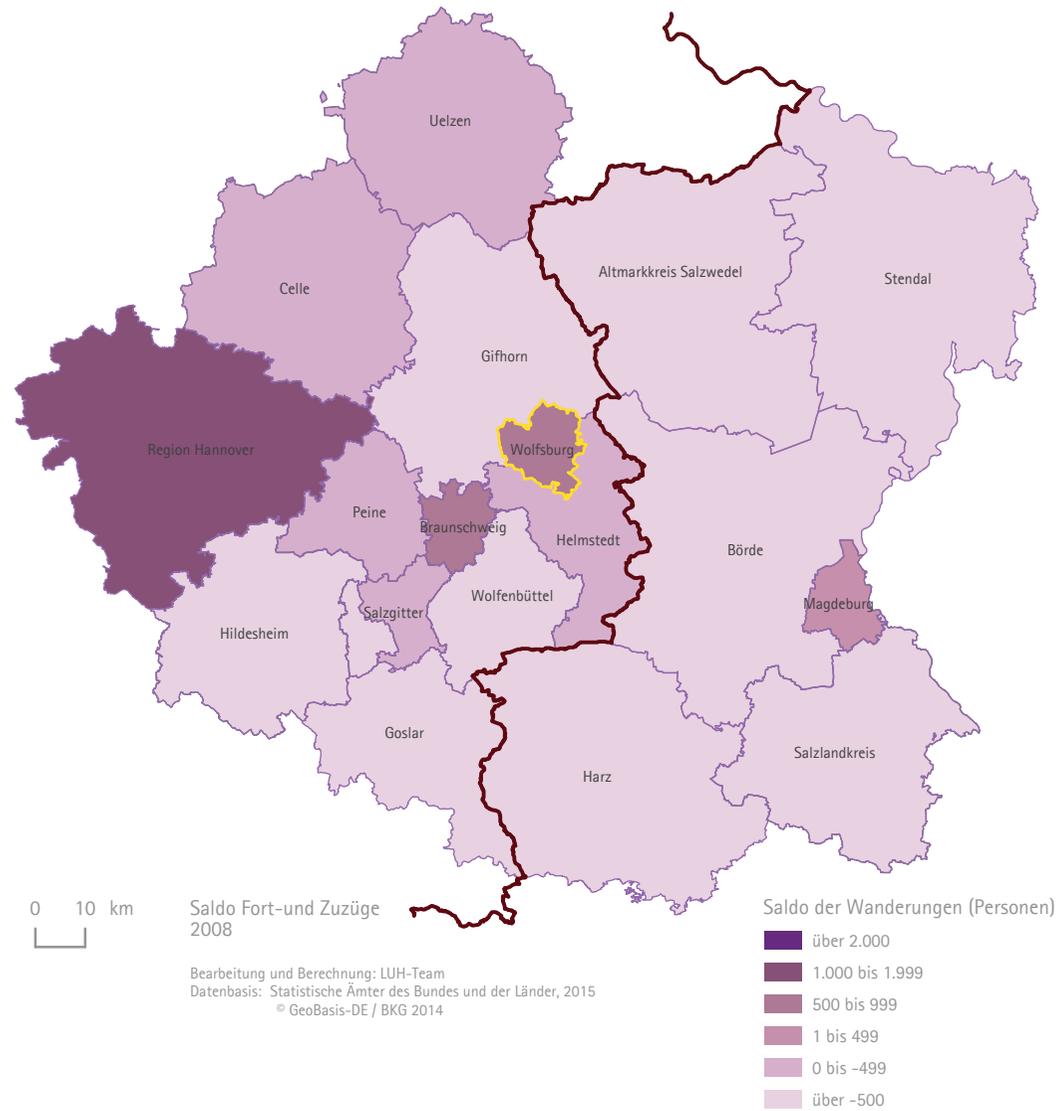
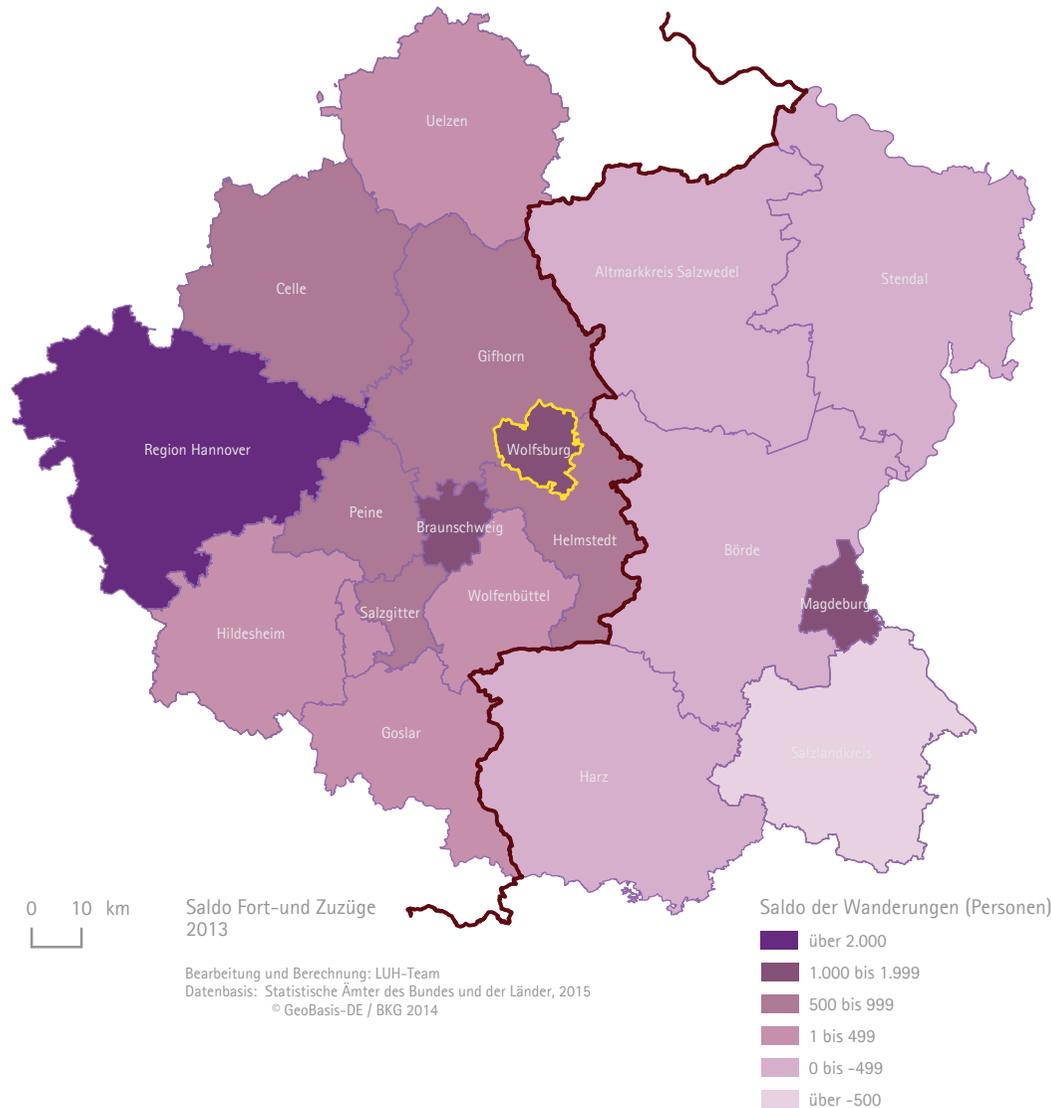


Abb. 26



UNTERSUCHUNGSGEBIET WÄCHST INSGESAM DURCH ZUZÜGE

Die nebenstehenden Abbildungen zeigen den Saldo der Fort- und Zuzüge über die Landkreisgrenzen in den Jahren 2008 und 2013, welcher auch als Wanderungssaldo¹ bezeichnet wird.

Betrachtet man die Karte von 2008, bestätigt sich auch hier der bereits am Anfang des Kapitels erwähnte Trend der wachsenden Kerne und der schrumpfenden ländlichen Regionen. Die Städte Wolfsburg (+843), Braunschweig (+874), Magdeburg (+458) und die Region Hannover (+1.531) weisen in diesem Jahr alle ein plus an Zuzügen auf, während die Landkreise im Süden und Osten des Untersuchungsgebiets einen negativen Wanderungssaldo von über -500 Personen verzeichnen.

Vergleicht man das mit dem Jahr 2013, ist ein Gesamtanstieg der Zuzüge in allen Teilen des Untersuchungsgebiets erkennbar. Dennoch bleibt das Mehr an Fortzügen vor allem in den Landkreisen Sachsen-Anhalts bestehen. Auffällig ist allerdings, dass die an die Ballungszentren angrenzenden Landkreise einen hohen Zuzug gegenüber dem Jahr 2008 zu verzeichnen haben. Der Landkreis Gifhorn hatte zum Beispiel im Jahr 2008 noch einen negativen Saldo von -587 Personen, im Jahr 2013 aber bereits ein plus an Zuzügen gegenüber den Fortzügen (+701).

¹ siehe Glossar: Bevölkerung/Wanderungssaldo

Raumforschungen des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR) haben ergeben, dass die meisten Menschen Wanderungen tendenziell vermeiden oder wenigstens versuchen Wanderungen über größere Distanzen zu umgehen. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass der Entscheidung für eine Wanderung gute und triftige Gründe vorausgehen.

Diese Wanderungsmotive sind von Altersgruppe zu Altersgruppe verschieden. Während unter 18-Jährige eher aufgrund familiärer Veränderungen wandern, lassen sich die Gründe der Wanderungen der zwischen 18 und 30-Jährigen eher Bildung und Beruf zuordnen. Hauptmotive der Altersgruppe der 30 bis 50-Jährigen liegen ebenfalls bei familiären Veränderungen und bei den 50 bis 65-Jährigen haben sie oft altersbedingte Gründe (SCHLÖMER 2004: www).

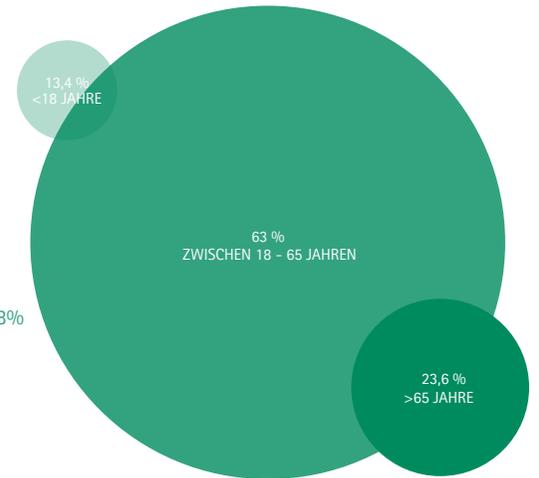
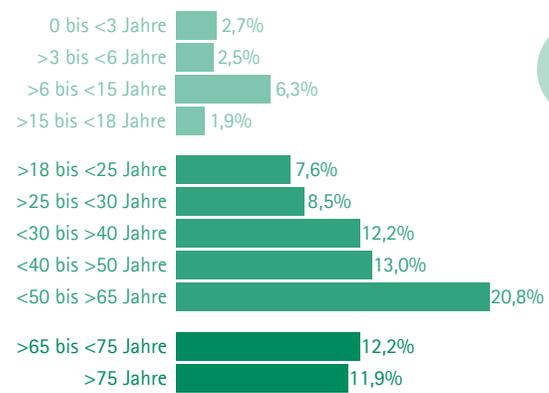
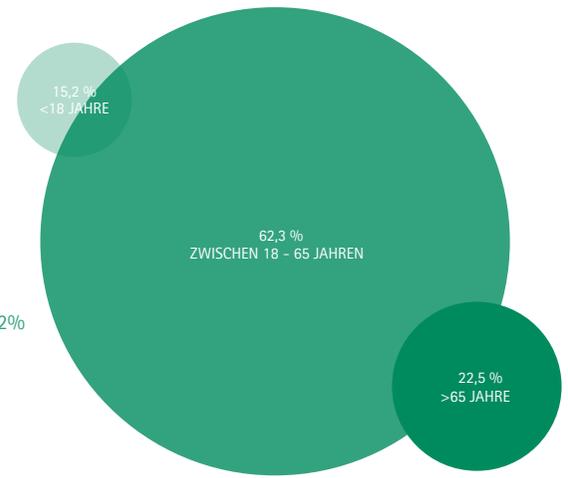
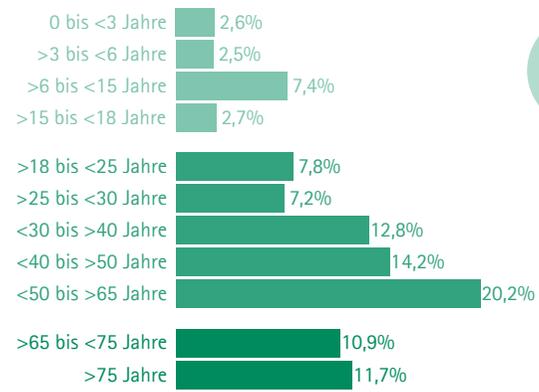
Der positive Wanderungssaldo in den stadtnahen Gebieten könnte sich demnach durch das gute Angebot an Bildungseinrichtungen und Arbeitsplätzen und die allgemeine Wirtschaftsstärke in den Städten erklären lassen. Der Wunsch nach Eigenheim, „Wohnen im Grünen“ oder der Wohnraumangel und hohe Mietpreise in der Stadt ziehen die Menschen deshalb ins direkte Umland (vgl. Seite 48).

Nimmt man hier den Landkreis Gifhorn als Beispiel, lässt sich davon ausgehen, dass viele Menschen die in Wolfsburg arbeiten, aber aufgrund des Wohnflächenmangels in der Stadt adäquaten Ersatz im direkten Umland gefunden haben. Neuste Presseinformationen der Stadt Wolfsburg zeigen, dass es trotz steigender Bevölkerungszahlen in

Wolfsburg Einwohnerverluste an das Umland, insbesondere an die Landkreise Gifhorn und Helmstedt, gibt (STADT WOLFSBURG 2015: www).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Zahl der Fort- und Zuzüge maßgebend für die Bevölkerungsentwicklung einer Stadt oder eines Landkreises ist. Da die natürliche Entwicklung in allen Teilen des Untersuchungsgebiets durchweg negativ verläuft, ist folglich ein Wachstum nur durch Zuzüge möglich.





Bevölkerungszusammensetzung in kreisfreien Städten und Landkreisen 2013

Bearbeitung und Berechnung: LUH-Team
Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015

Abb. 27

BUNDESWEITER TREND: ÜBERALTERUNG DER BEVÖLKERUNG

Die folgenden Abbildungen zeigen die Bevölkerungszusammensetzung ausgewählter Landkreise und kreisfreier Städte im Jahr 2013. Die Bevölkerung des jeweiligen Gebietes wurde aufgeteilt in Geschlecht, Herkunft (Deutsch/Ausländer) und Altersgruppen.

Der erste Blick auf die Abbildungen der Bevölkerungszusammensetzung einzelner Städte und Landkreise lässt keine wesentlichen Unterschiede erahnen. Betrachtet man zunächst die Aufteilung in den weiblichen und männlichen Teil der Bevölkerung ergibt sich durchweg ein völlig ausgeglichenes Bild. In Wolfsburg bestand im Jahr 2013 die Gesamtbevölkerung zu 50,7 Prozent aus Frauen und zu 49,3 Prozent aus Männern. In Magdeburg waren es zum Beispiel 51,3 Prozent Frauen und 48,7 Prozent Männer.

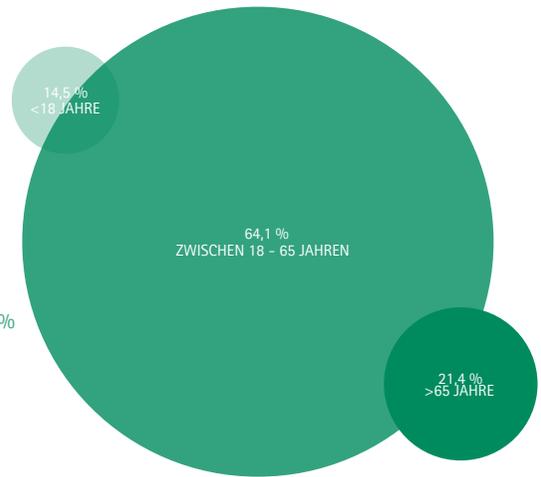
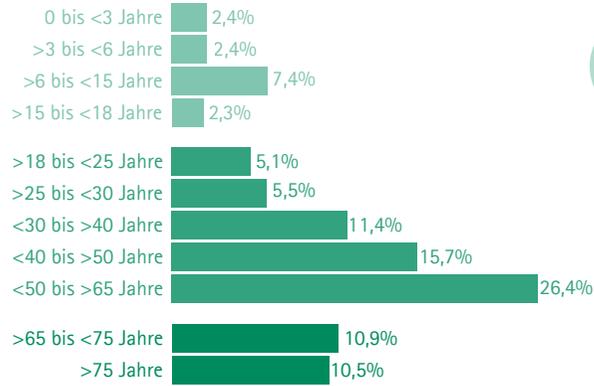
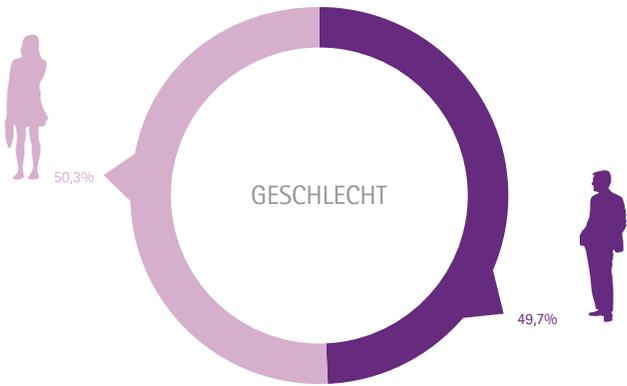
Beim Blick auf die Altersgruppen lassen sich ebenfalls keine erheblichen Unterschiede feststellen. In allen Fällen macht die Altersgruppe der unter 18-Jährigen den kleinsten Teil der Bevölkerung aus, was in Hinblick auf die bereits erwähnte Fertilität (vgl. Seite 56f) nicht verwunderlich ist. In Wolfsburg umfasst diese Altersgruppe 15,2 Prozent und in Braunschweig 14,5 Prozent. Auffällig ist jedoch das die Altersgruppe der 50 bis unter 65-Jährigen in allen abgebildeten Landkreisen und kreisfreien Städten bei 18 Prozent und mehr liegt. Im Landkreis Börde beträgt der Anteil dieser Altersgruppe sogar 26,4 Prozent der Gesamtbevölkerung.

Anhand dieser Zahlen lässt sich auch die Verschiebung in der Altersstruktur der Bundesrepublik auf das Untersuchungsgebiet übertragen, sodass heutzutage von einer „Überalterung der Bevölkerung“ gesprochen werden kann. Wie die dargestellten Zahlen belegen, geht der Trend, der sich schon seit dem 19. Jahrhundert vollzieht, dahin, dass der Anteil der älteren Bevölkerung zunimmt, während es immer weniger junge Leute gibt (BUNDESINSTITUT FÜR BEVÖLKERUNGSFORSCHUNG 2013: 12).

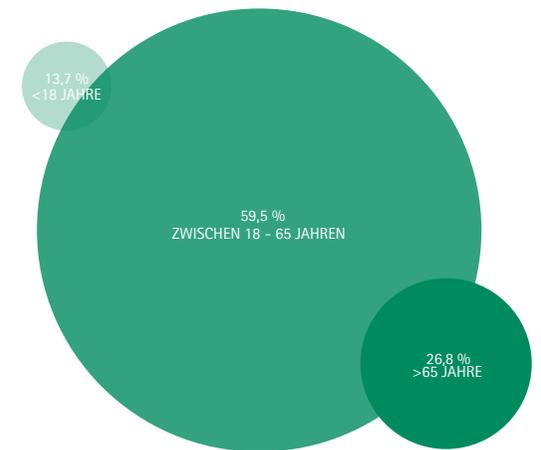
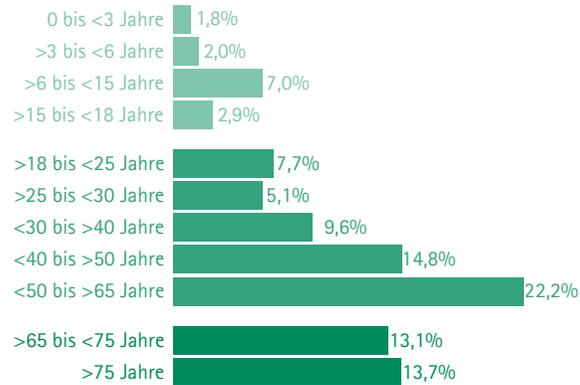
In der Zusammensetzung von Deutschen und Ausländern sind größere Unterschiede innerhalb der dargestellten Landkreise und kreisfreien Städten ersichtlich. Der in Sachsen-Anhalt gelegene Landkreis Börde hat mit 1,3 Prozent den geringsten Ausländeranteil. Dem gegenüber stehen die Region Hannover (14,0%) und Wolfsburg (10,8%) mit dem größten Teil an ausländischer Bevölkerung im Untersuchungsgebiet. Diese Ost-West-Verschiebung ist exemplarisch für das gesamte Bundesgebiet. Rund 89 Prozent der in Deutschland lebenden Ausländer findet sich in den westdeutschen Bundesländern, sechs bis sieben Prozent leben in Berlin und nur knapp vier Prozent in Ostdeutschland (BUNDESINSTITUT FÜR BEVÖLKERUNGSFORSCHUNG 2013: 48).

Diese bundesweite Verteilung und die Tatsache, dass ab 1960 vermehrt ausländische Arbeitskräfte nach Wolfsburg eingewandert sind, um im VW-Werk zu arbeiten,

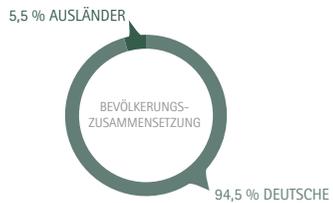
führt zu der heutigen Bevölkerungszusammensetzung der Stadt (HERLYN et al. 2012: 41). Der Anteil der ausländischen Bevölkerung in Wolfsburg wird weiter zunehmen, da weiterhin viele Zuzüge aus dem Ausland verzeichnet werden.



BÖRDE



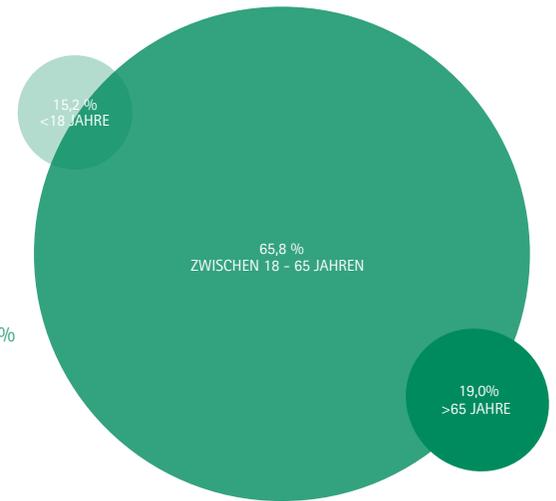
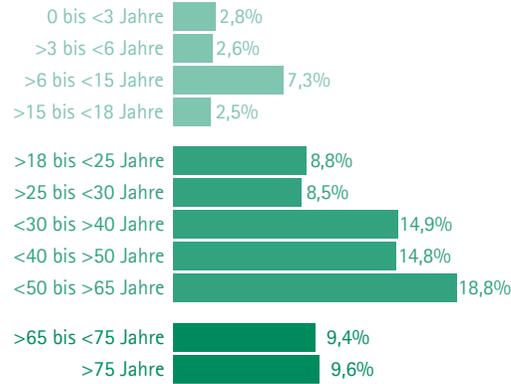
GOSLAR





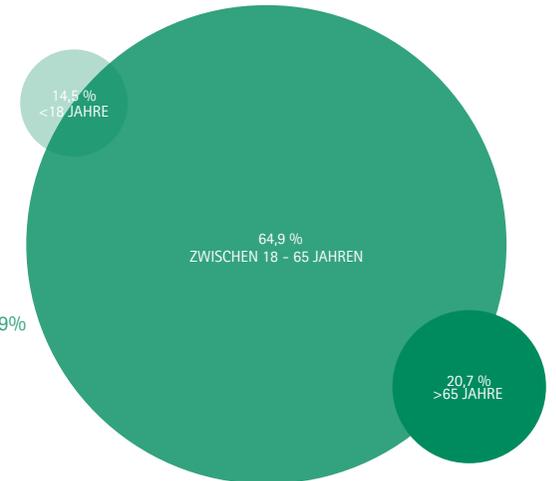
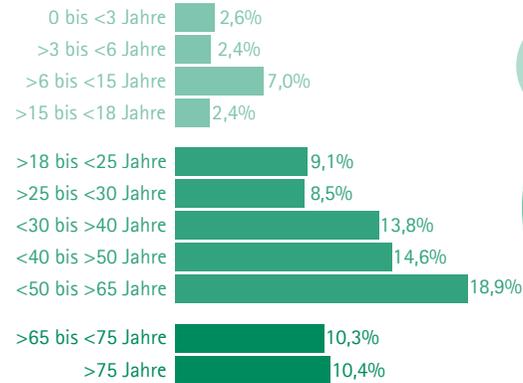
REGION HANNOVER

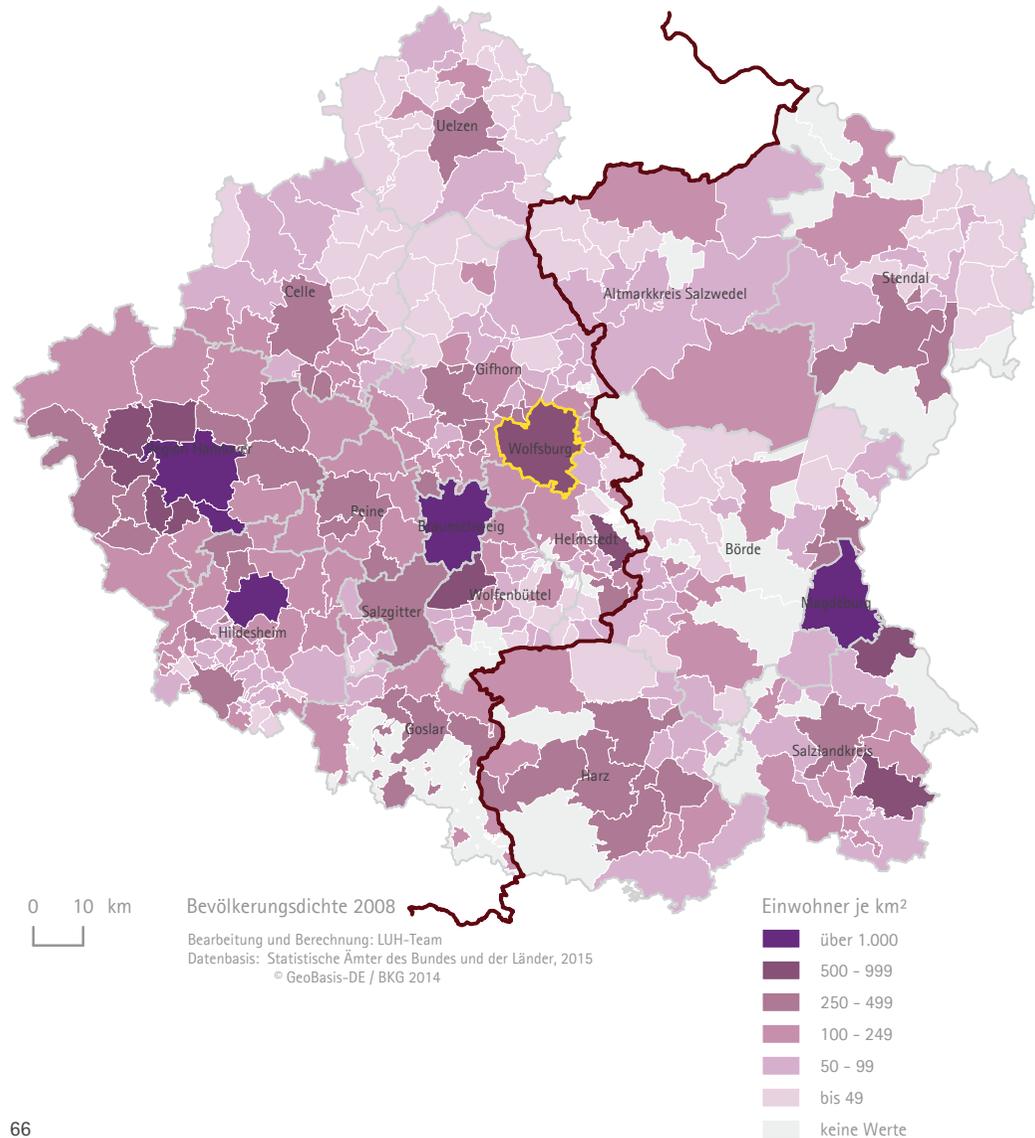
14,0% AUSLÄNDER



BRAUNSCHWEIG

7,9% AUSLÄNDER



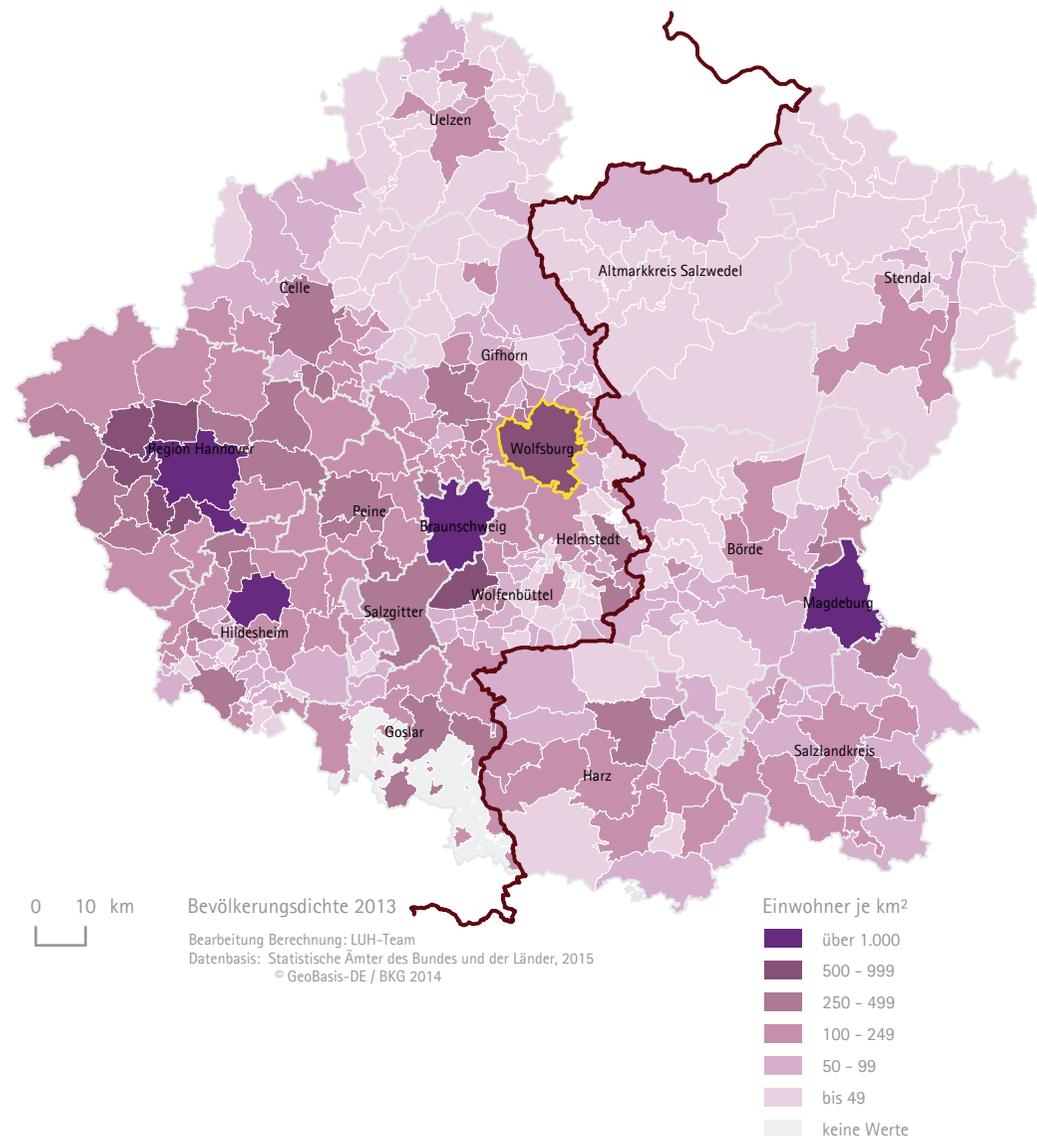


STADTREGIONEN ALS ZENTRUM STABILER BEVÖLKERUNGSDICHTEN

Die Abbildungen geben eine Übersicht der Einwohnerzahl je Quadratkilometer, die auch als Bevölkerungsdichte bezeichnet wird. Abgebildet sind die einzelnen Städte und Gemeinden des Untersuchungsgebiets in den Jahren 2008 und 2013. Als Grundlage zur Berechnung der Dichte dienen die Bevölkerungszahlen von 2008 und 2013 sowie die jeweilige Gebietsfläche der einzelnen Städte und Gemeinden.

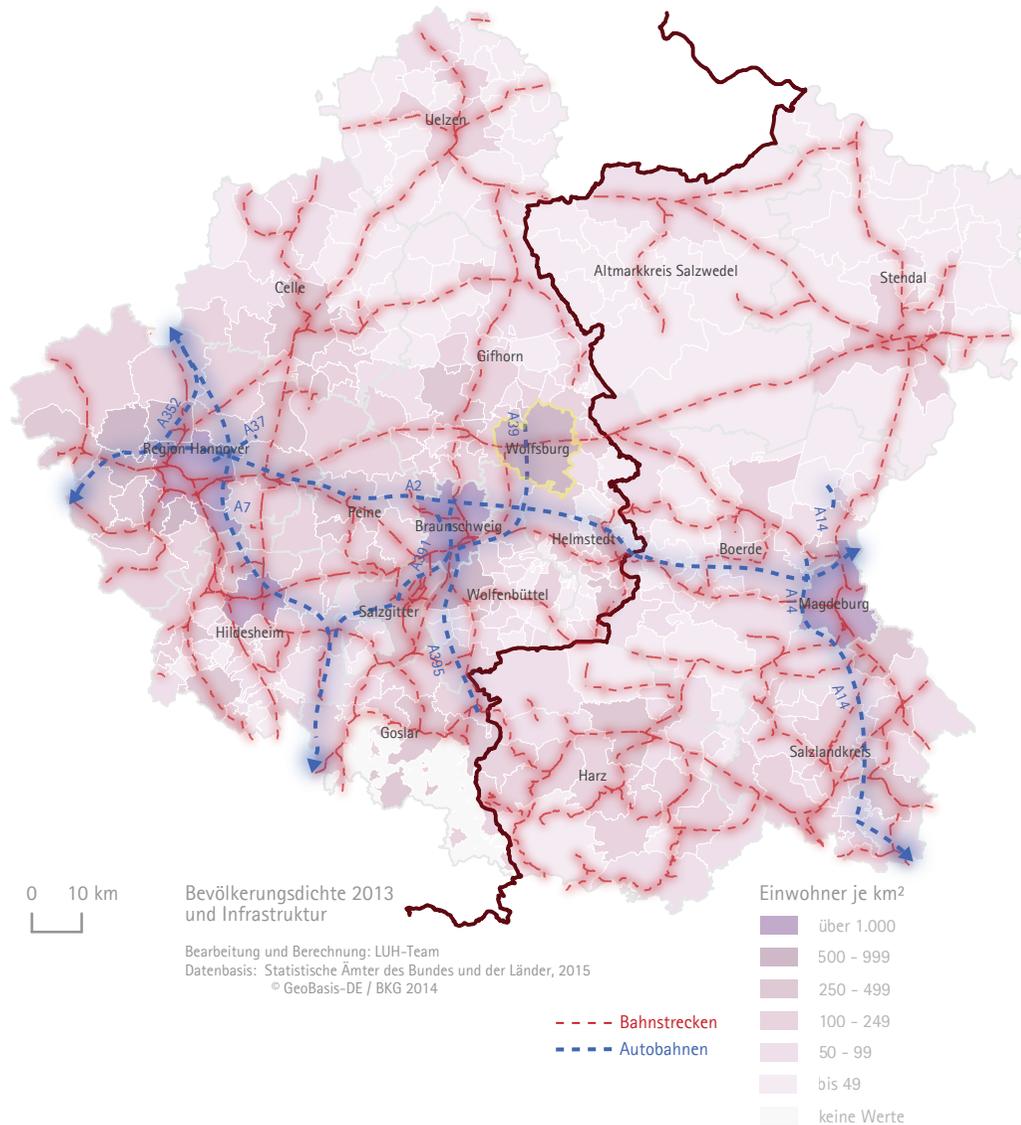
Wie erwartet, weisen die größeren Städte Wolfsburg, Braunschweig, Magdeburg, Hildesheim und Hannover in beiden abgebildeten Jahren mit über 1.000 Einwohner je Quadratkilometer die höchste Bevölkerungsdichte im Untersuchungsgebiet auf. Kreisstädte wie Uelzen, Celle, Stendal oder Bernburg (Saale) fallen, aufgrund ihrer hohen Dichte ebenfalls ins Auge. Deutlich wird zudem, dass die direkt an die Städte angrenzenden Gemeinden entsprechend hohe Bevölkerungsdichten vorweisen können. Der Grund dürfte auch hier in der bereits mehrfach angesprochenen Beziehung zwischen den Kernstädten und dem direkten Umland liegen. Die ländlichen Bereiche des Untersuchungsgebietes weisen generell eine geringere Dichte der Bevölkerung auf, da hier die Fläche der Gebietseinheiten meist größer und eine Nutzung der Flächen eher landwirtschaftlich geprägt ist.

Abb. 29



Betrachtet man allerdings die Entwicklung über den Zeitraum der fünf Jahre und vergleicht das Jahr 2008 mit dem Jahr 2013, so sind Veränderungen vorwiegend in den ländlichen Bereichen des Untersuchungsgebiets zu finden. Während die oben angesprochenen „Stadtregionen“ durchweg stabile Bevölkerungsdichten mit einigen Zuwächsen zu verzeichnen haben, ist ein Verlust beziehungsweise eine Abnahme der Bevölkerungsdichte in den ländlichen Regionen, besonders aber im Landkreis Stendal und dem Altmarkkreis Salzwedel, ersichtlich. Hier lassen sich Verbindungen zur natürlichen Bevölkerungsentwicklung (Seite 52f) und den Wanderungen (Seite 58f) herstellen. Einflussfaktoren, wie die Überalterung ländlicher Regionen und die Abwanderung junger Menschen spielen gleichermaßen eine Rolle. Hinzu kommt das aufgrund der Ausgangslage der bereits geringen Bevölkerungsdichte kleinere Schwankungen sofort sichtbar ins Gewicht fallen.

Abb. 30



INFRASTRUKTUR ALS FAKTOR DER WOHNSTANDORTWAHL

Betrachtet man die Verknüpfung der Bevölkerungsdichte des Jahres 2013 mit der Verkehrsinfrastruktur, wird ein möglicher zusätzlicher Grund für die unterschiedlich hoch ausfallenden Bevölkerungsdichten im Untersuchungsgebiet deutlich.

So lässt sich die Vermutung anstellen, dass der direkte Anschluss an das Schienen-, oder Autobahnnetz Einfluss auf die Anzahl der Bewohner einer Gemeinde oder Stadt hat. Auffällig ist, dass entlang der Infrastrukturtrassen und besonders an Kreuzungspunkten, wie Haldensleben, Stendal, Uelzen oder Celle die Bevölkerungsdichte höher ist als in nicht so gut erschlossenen Bereichen. Die Erreichbarkeit einer größeren Stadt, zum Beispiel als Arbeitsort, ist somit wahrscheinlich maßgebend für die Wohnstandortwahl. Eine Person die in Wolfsburg arbeitet und auf der Suche nach einem Wohnort auf dem Land ist, würde sich mit großer Wahrscheinlichkeit nicht in einem schlecht angebundenen Ort niederlassen.

Beim Blick auf die Verteilung der Verkehrsinfrastrukturen im Untersuchungsgebiet fällt sofort auf, dass der südliche Bereich flächendeckender und viel kleinteiliger ausgebaut ist als der nördliche. Dementsprechend sind hier die Bevölkerungsdichten auch vergleichsweise höher als im Norden. Dies steht jedoch im Widerspruch zu den vorher dargestellten Bevölkerungsentwicklungen (vgl. Abb. 12).

Dort waren vor allem die südlichen Teile durch negative Bevölkerungsentwicklungen in den letzten Jahren aufgefallen.

Somit kann die verkehrsinfrastrukturelle Anbindung nicht alleiniger Grund für eine positiv verlaufende Bevölkerungsentwicklung sein, spielt aber wahrscheinlich dennoch eine essenzielle Rolle.

FAZIT THEMA BEVÖLKERUNG

Alterung, Geburtenrückgang und schrumpfende Bevölkerung sind nur einige Entwicklungen im Zuge des demografischen Wandels. Die Frage, wie stark dieser Wandel Einfluss auf die Bevölkerung des Untersuchungsgebietes nimmt, lässt sich wie folgt beantworten: Genauso, wie in anderen Teilen Deutschlands auch.

Es gibt Teile, die von Wachstum geprägt sind, und Teile in denen die Bevölkerungszahlen rückläufig sind. Hervor stechen hierbei die Städte und ihr direktes Umland. Die Kernstädte Wolfsburg, Braunschweig, Hannover und Magdeburg verzeichnen eine erhebliche Anzahl an Zuzügen, während das direkte Umland davon profitiert. Hier vollziehen sich Prozesse der Reurbanisierung und Suburbanisierung gleichermaßen und nebeneinander. Die ländlichen Regionen wiederum sind von starken Abwanderungen und Schrumpfungen betroffen.

In direkter Verbindung zu den Fort- und Zuzügen steht die Verteilung der Altersgruppen auf Stadt und Land. Vor allem junge Menschen zieht es in die Stadt, da hier völlig andere Bildungs- und Berufsmöglichkeiten auf sie warten. Demnach vollzieht sich eine Alterung der ländlichen Regionen, da sich die Anzahl der Rückzüge nicht proportional zu den Fortzügen verhält. Außerdem verlieren die ländlichen Regionen mit Abwanderung der jungen Menschen auch eine hohe Anzahl potentieller Mütter der nachkommenden Generation. Zwar ist der Wunsch nach einem Eigenheim „im Grünen“ vor allem bei jungen

Familien nach wie vor vorhanden, findet aber vorwiegend in den stadtnahen Gebieten statt. Eine gute und schnelle Erreichbarkeit der Stadtzentren spielt hierbei eine essentielle Rolle.

Vergleicht man die Entwicklungen in den alten und neuen Bundesländern, verlaufen sie in den Landkreisen Sachsen-Anhalts wesentlich drastischer. Die Abwanderungen und damit der negative Trend in der Bevölkerungsentwicklung ist hier wesentlich höher, als in den Teilen Niedersachsens.

Wolfsburg verzeichnet in den letzten Jahren einen Anstieg der Bevölkerungszahlen, der sich auch durch einen hohen Zuzug aus dem Ausland begründen lässt. Gleichzeitig verliert die Stadt aber auch viele Bewohner an das direkte Umland. Profiteure sind hier vor allem die Landkreise Gifhorn und Helmstedt.

Zwar kann man generell von „Wachsenden Kernen und schrumpfendem Umland“ im Untersuchungsgebiet sprechen, dennoch müssen diese Prozesse teilträumlich differenziert betrachtet werden, da die Intensität und die Gründe dieser Entwicklungen von Gebiet zu Gebiet unterschiedlich sind.



GLOSSAR: THEMA BEVÖLKERUNG

Bevölkerung¹ | Dazu zählen alle gemeldeten Personen einschließlich der Ausländerinnen und Ausländer am Ort der Hauptwohnung.

Bevölkerungsentwicklung¹ | Sie beschreibt die Entwicklung der Zahl und der Zusammensetzung der Bevölkerung für ein bestimmtes Gebiet und ihre Veränderung.

Fertilitätsrate¹ | Die Fertilitätsrate oder Fruchtbarkeitsziffer ist die Anzahl der Lebendgeborenen bezogen auf 1.000 Frauen im Alter von 15 bis unter 45 Jahren. Die Berechnung erfolgt unabhängig vom Familienstand der Frauen beziehungsweise der Legitimität der Kinder.

Lebendgeborene¹ | Kinder, bei denen nach der Trennung vom Mutterleib entweder das Herz geschlagen, die Nabelschnur pulsiert oder die natürliche Lungenatmung eingesetzt hat. Die übrigen Kinder gelten als Totgeborene oder Fehlgeburten. Die Ergebnisse der Statistik der natürlichen Bevölkerungsbewegung in den neuen Ländern und Ostberlin basieren bis einschließlich 1990 auf den Definitionen und Methoden der Statistik der ehemaligen DDR. Bei einem rückwirkenden Vergleich mit dem früheren Bundesgebiet ist dies zu beachten.

Jährliche Wachstumsrate² | Sie beschreibt die mittlere relative Zunahme einer Größe pro Zeiteinheit. Im Falle des Bevölkerungswachstums also die durchschnittliche prozentuale Zu- beziehungsweise Abnahme der Bevölkerungszahl im Zeitraum von 2000 bis 2014.

Todesfälle¹ | Als Todesfälle werden die im Berichtszeitraum Gestorbenen ausgewiesen. Nicht berücksichtigt werden Totgeborene, standesamtlich beurkundete Kriegssterbefälle und gerichtliche Todeserklärungen.

Wanderungssaldo³ | Es berechnet sich aus der Differenz der Anzahl der Fort- und Zuzüge in einem Jahr. Ein Überschuss an Zuzügen tritt ein, wenn mehr Personen zuziehen als fortziehen. In diesem Fall spricht man von einem positiven Saldo. Ein negativer Wanderungssaldo stellt sich ein, wenn die Zahl der Fortzüge überwiegt.

Zensus 2011¹ | Im Jahr 2011 beteiligte sich Deutschland erstmalig an einer europaweiten Volks-, Gebäude- und Wohnungszählung. Bei diesem Zensus wurden flächendeckend für ganz Deutschland demografische Basisdaten in der Form einer registergestützten Zählung mit ergänzender Haushaltsbefragung auf Stichprobenbasis erho-

ben. Im Gegensatz zu einer traditionellen Volkszählung mussten dementsprechend nicht mehr alle Bürgerinnen und Bürger befragt werden, vielmehr wurde – soweit möglich – auf Informationen aus bestehenden Verwaltungsregistern zurückgegriffen. Neben der Feststellung aktualisierter amtlicher Einwohnerzahlen von Bund, Ländern und Kommunen sowie der Erfassung zentraler demografischer Strukturmerkmale für Politik, Wissenschaft und Gesellschaft wurde mit dem Zensus 2011 auch eine aktualisierte Grundlage für die laufende Fortschreibung der amtlichen Einwohnerzahl geschaffen. Bis zum nächsten Zensus (geplant für 2021), werden auf der Grundlage der Basisdaten aus dem Zensus 2011, die Bevölkerungsbestände unter Berücksichtigung der seit dem Zählungstichtag (09.05.2011) beurkundeten Geburten und Sterbefälle sowie der Zu- und Fortzüge bundesweit sämtlicher Gemeinden fortgeschrieben. Erste ausgewählte Ergebnisse wurden am 31.05.2013 publiziert, detailliertere Ergebnisse am 10.04.2014.

¹ Statistisches Bundesamt, 2014

² Ruhr Universität Bochum, 2015

³ Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, 2014

Zusammengefasste Geburtenziffer¹ (TFR) | Die zusammengefasste Geburtenziffer umfasst die Summe aller altersspezifischen Geburtenziffern der Altersjahrgänge 15 bis 45/49 für ein Kalenderjahr. Sie ist eine zusammengesetzte, hypothetische Kennziffer und gibt an, wie viele Kinder je Frau geboren würden, wenn für deren ganzes Leben die altersspezifischen Geburtenziffern des jeweils betrachteten Kalenderjahres gelten würden. Die TFR ist die am häufigsten verwendete Kennziffer zur Charakterisierung des aktuellen Geburtenniveaus, weil die tatsächlichen durchschnittlichen Geburtenzahlen je Frau (endgültige Kinderzahl) erst dann festgestellt werden können, wenn die Frauen das gebärfähige Alter durchlaufen haben. Sie hat aber den Nachteil, dass sie durch das Vorziehen von Geburten in ein niedrigeres oder das Verschieben in ein höheres Lebensalter beeinflusst wird. In Deutschland wird in den letzten Jahren die tatsächliche Fertilität der Frauen mit der zunehmenden Zahl von Geburten im höheren Alter unterschätzt.

WOHNEN





Wie ist die derzeitige Wohnungssituation in und um Wolfsburg? Auf welche Häuser- und Haushaltstypen verteilt sich die Bevölkerung? Wo besteht das größte Baupotenzial? Welche Rolle spielt die Infrastruktur für die Wohnstruktur? Wie verteilt sich die Wohnfläche pro Person in Kernstädten und Umland?

Das Thema Wohnen ist für eine Analyse der suburbanen Struktur des Untersuchungsgebietes von zentraler Bedeutung. Vor allem das ländlich geprägte Umland der Kernstädte wandelt sich aufgrund demographischer und sozialer Dynamik der Gesellschaft. So wandern hauptsächlich junge Familien aufgrund hoher Miet- und Bodenpreisdifferenzen aus den Städten ins Umland. Dadurch werden meist landwirtschaftlich genutzte Flächen in Baugrund umgewandelt. In diesen ländlichen Vororten kann die Bevölkerung individueller Wohnwünsche umsetzen (BBSR 2015: www).

Die folgenden Abbildungen sollen den Einfluss der veränderten Wohnansprüche verdeutlichen. Ihre Ursachen liegen im sozio-demographischen Wandel, der unter anderem eine Zunahme von Ein- und Zweipersonenhaushalten mit sich bringt (DANIELZYK et al. 2012: 25). In sich günstig entwickelnden Stadtregionen sind vorstadtähnliche Teilräume von den dortigen Wohnungsbeständen und den sich wandelnden Präferenzen betroffen, sodass sich die Wohnstruktur stark verändert. Im Folgenden werden die Aufteilung der Häuser- und Haushaltstypen, die Entwicklung der Baugenehmigungen und die Entwicklung

der Wohnflächen abgebildet und räumliche Auswirkungen festgestellt.

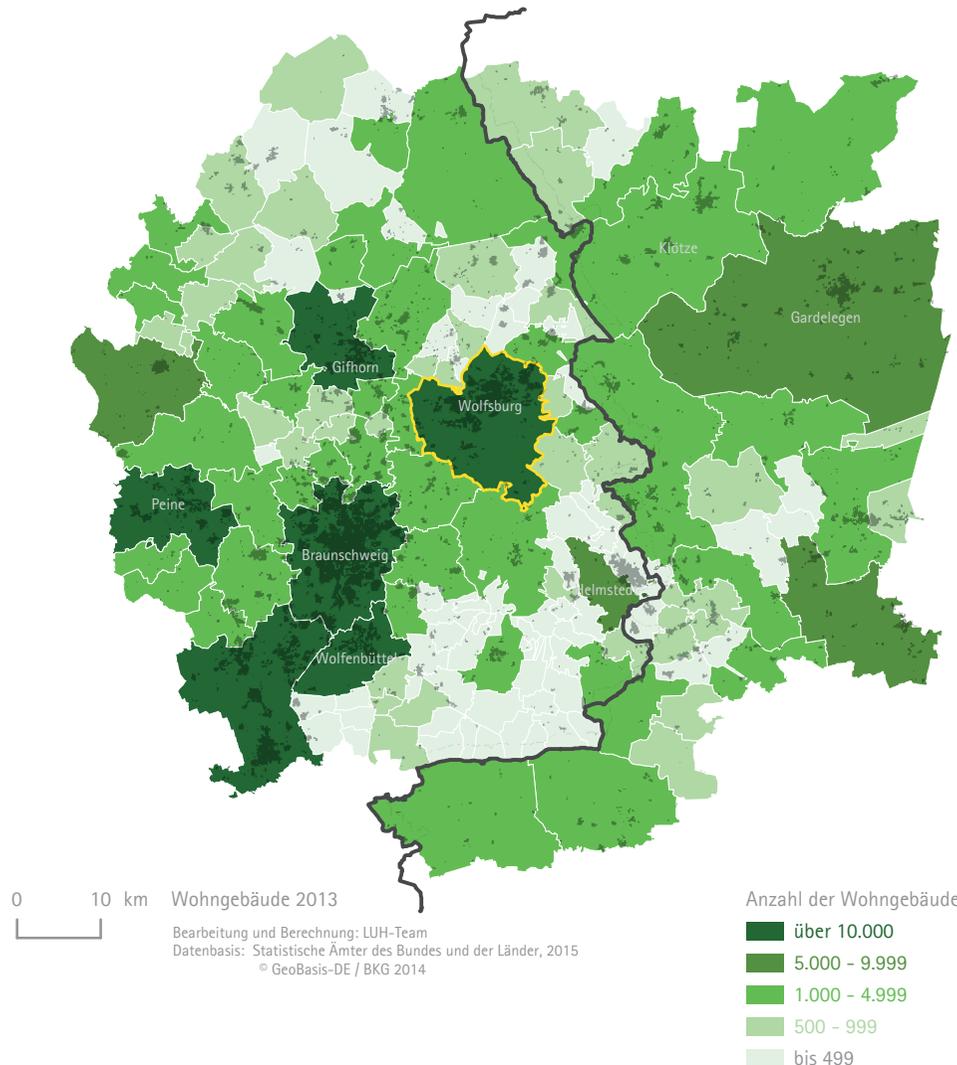
Wie im Themenbereich Allgemein bereits beschrieben, wurde für dieses Thema um Wolfsburg ein Betrachtungsraum im Umkreis von 30 Kilometern ausgewählt. Dieser Ausschnitt des gesamten Untersuchungsgebietes lässt eine deutlichere Darstellung und Nachvollziehbarkeit kleinräumlicher Interaktionen im direkten Zusammenhang mit der Stadt Wolfsburg zu.



Abb. 31+32

Baugebiet Klieversberg-Nordhang (LANDMANN o. Jahr)

Abb. 33



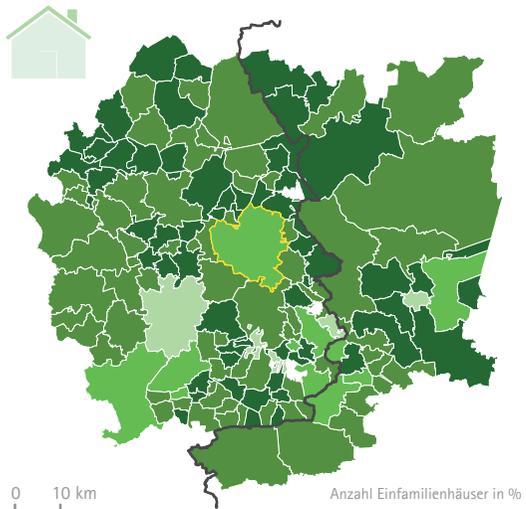
WOHNHÄUSERTYPENAUFTEILUNG ZEIGT AUSGEPRÄGTES STADT-UMLAND-GEFÄLLE

In der Abbildung 33 ist die Gesamtzahl aller Wohngebäude¹ im Untersuchungsgebiet abgebildet. Die drei nebenstehenden Entschichtungskarten zeigen die jeweiligen prozentualen Anteile von Ein-, Zwei-, beziehungsweise Mehrfamilienhäusern. Die kommunale Datengrundlage aus dem Jahr 2013 beschreibt den gegenwärtigen Bestand von Wohngebäuden. In dieser Grafik werden Wohngebäude dargestellt, die mindestens zur Hälfte Wohnzwecken dienen.

Zur Verdeutlichung des aktuellen Gebäudebestandes wurde ein Schwarzplan mit den Siedlungsstrukturen hinzugefügt. Gemeinden, die laut Legende mit „keine Angaben“ aufgeführt werden, sind unbewohnte gemeindefreie Gebiete.

Wie die Siedlungsstrukturen zeigen sind in den am dichtesten besiedelten Gemeinden die meisten Gebäude zu finden. Die kreisfreien Städte weisen eine hohe Anzahl an Wohngebäuden auf. Dazu zählt Braunschweig mit 41.430 Wohngebäuden, Wolfsburg mit 26.254 Wohngebäuden oder Salzgitter mit 22.992 Wohngebäuden. Sie bilden einen stark verdichteten Ballungsraum, in dem sich die meisten Wohngebäude befinden und gleichzeitig die meisten Menschen wohnen.

¹ siehe Glossar: Thema Wohnen/Wohngebäude



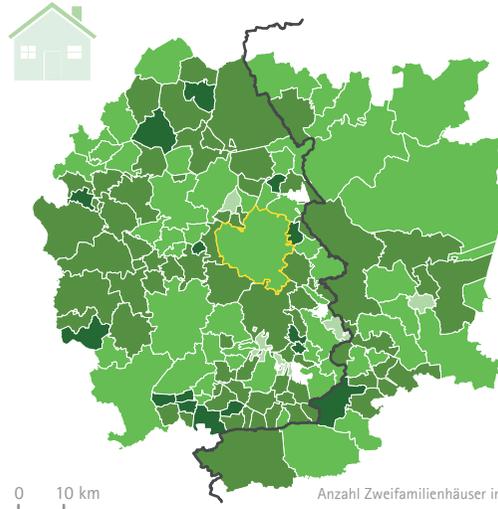
0 10 km

Einfamilienhäuser in %

Anzahl Einfamilienhäuser in %

- über 80%
- 70 - 79%
- 60 - 69%
- unter 60%
- keine Angaben

Abb. 34



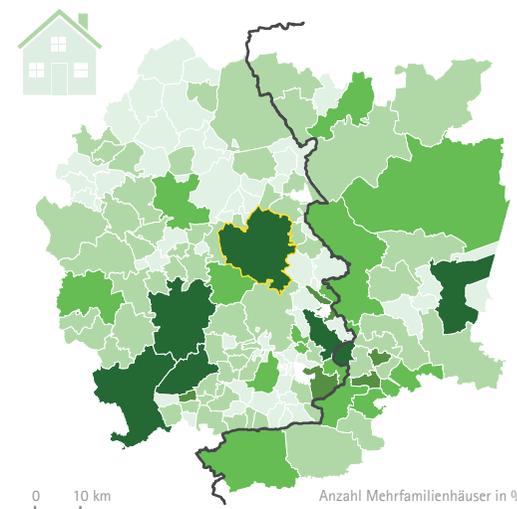
0 10 km

Zweifamilienhäuser in %

Anzahl Zweifamilienhäuser in %

- über 20%
- 15 - 19%
- 10 - 14%
- unter 10%
- keine Angaben

Abb. 35



0 10 km

Mehrfamilienhäuser in %

Anzahl Mehrfamilienhäuser in %

- über 20%
- 15 - 19%
- 10 - 14%
- 5 - 9%
- unter 5%
- keine Angaben

Abb. 36

In den ländlich geprägten Räumen zwischen dem suburbanen Umland verschiedener Ballungsräume ist die Anzahl der Wohngebäude am geringsten. Hier wohnen auch verhältnismäßig wenig Personen, beispielsweise Weyhausen im Landkreis Gifhorn mit 850 Wohngebäuden und 2.452 Einwohnern (vgl. Abbildung 29).

Während der Anteil an Zweifamilienhäusern im gesamten Gebiet durchmischt ist, so wird bei den Mehrfamilienhäusern erneut das Stadt-Umland-Gefälle erkennbar. Die dicht besiedelte, metropolähnliche Region Braunschweig-Salzgitter-Wolfsburg hat einen geringen Anteil an Einfamilienhäusern und einen hohen Anteil an Mehrfamilienhäusern. Der Vergleich mit ihrem direkten Umland zeigt, dass sich die Anteile dort gegensätzlich zu den Kernstädten verhalten, also besteht ein großer Anteil aus Einfamilienhäusern und ein verschwindend geringer aus Mehrfamilienhäusern.

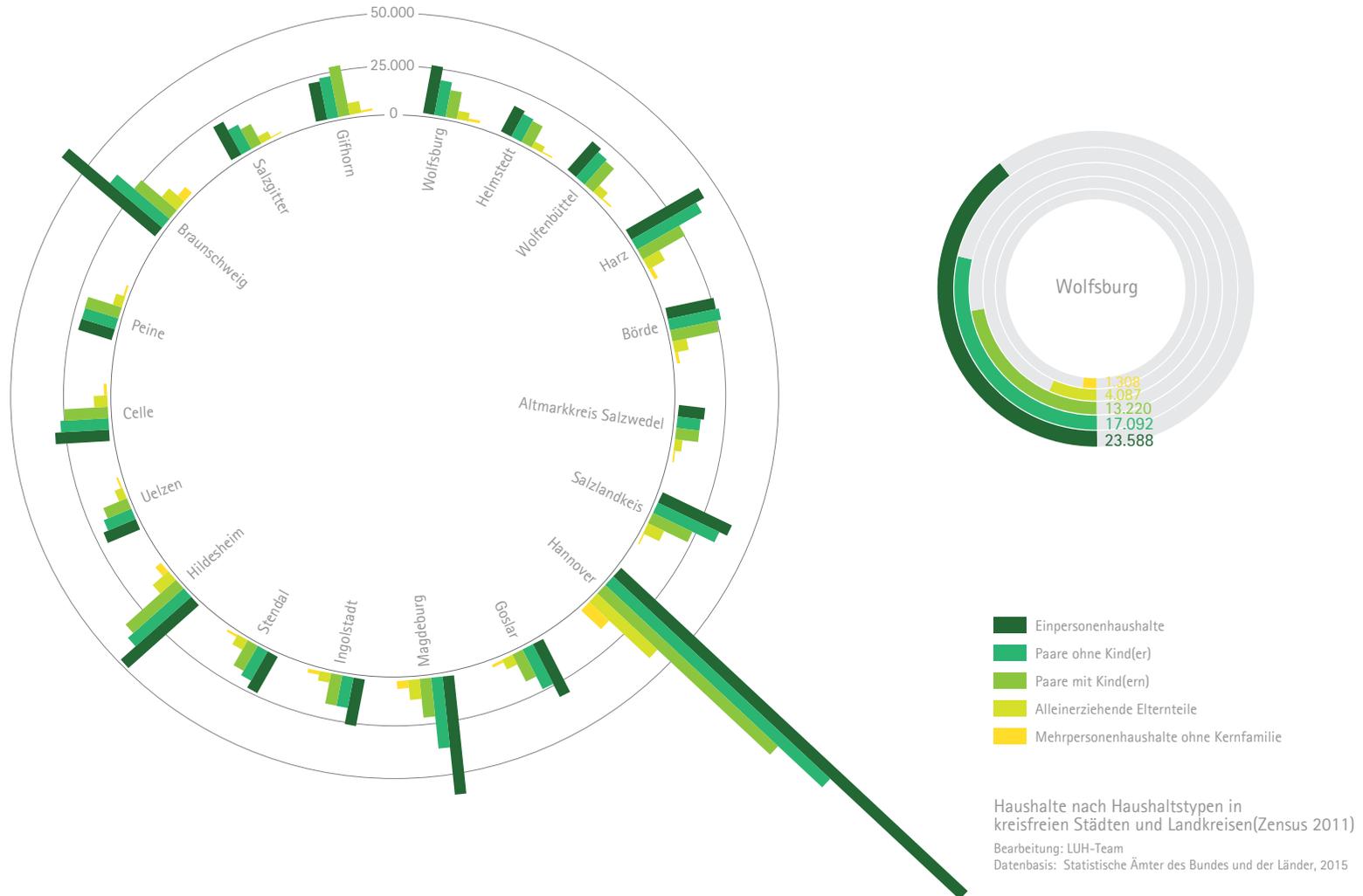
Aufgrund des in Städten häufig auftretenden Platzmangels ist anzunehmen, dass in diesen Bereichen die meisten Mehrfamilienhäuser stehen (DANIELZYK et al. 2012: 32). Ein- und Zweifamilienhäuser wurden entsprechend in den suburbanen Räumen gebaut, da dort mehr potenzielles Bauland vorhanden ist. Folglich weisen die Kernstädte einen deutlich höheren Anteil an Mehrfamilienhäusern auf, als ihr Umland.

In Wolfsburg stehen 26.254 Wohngebäude, inklusive Wohnheimen (Stand: 31.12.2013). Einen wesentlichen Teil dieser Gebäude nehmen Mehrfamilienhäuser mit über 20 Prozent ein. Hier besteht zusätzlich ein hoher Anteil an Einpersonenhaushalten mit 40 Prozent (vgl. Abbildung 37). Der Anteil an Zweifamilienhäusern ist mit zwölf Prozent geringer. Einfamilienhäuser sind in allen Gemeinden am häufigsten vorzufinden, jedoch ist ihr Anteil in den Städten geringer.

Je weiter die Kernstadt entfernt ist, desto höher wird der Anteil an Einfamilienhäusern und desto geringer wird der Anteil an Mehrfamilienhäusern. In Wolfsburg ist dies ebenfalls zu beobachten, da das Stadtgebiet im Süden vor allem ländlich geprägt ist (STADT WOLFSBURG 2015: www).

Für die Zukunft kann man die Vermutung anstellen, dass sowohl der Bedarf an Ein- und Zweifamilienhäusern, als auch an Mehrfamilienhäusern leicht sinken wird. Prognosen zur Folge lassen sich bezogen auf die Einwohnerzahl in Agglomerationsräumen die höchsten Potenziale für den Neubau von Ein- und Zweifamilienhäusern erkennen (BBSR 2010: www).

Abb. 37



GLEICHMÄSSIGE AUFTEILUNG DER HAUSHALTSTYPEN IN SUBURBANEN ZWISCHENRÄUMEN

Die Charakterisierung der Haushalte nach Haushaltstypen¹ verdeutlicht die Konstellationen, in denen die Personen eines privaten Haushalts gemeinschaftlich leben. Dies ist eine zusätzliche Haushaltsaufteilung zu den zuvor dargestellten Häusertypen (Abbildung 33). Im Fokus steht besonders die Existenz von Kindern in privaten Haushalten. Unterschieden wird in Einpersonenhaushalte, Paare ohne Kind(er), Paare mit Kind(ern), allein-erziehende Elternteile und Mehrpersonenhaushalte ohne Kernfamilien. Die genaueren Begriffsdefinitionen sind den entsprechenden Begriffserklärungen im Glossar zum Thema Wohnen zu entnehmen.

Die Infografik zeigt die verschiedenen Haushaltstypen für die Landkreise des Untersuchungsgebietes im Jahr 2011. Eine kleinräumliche Betrachtung der einzelnen Gemeinden würde zum einen unübersichtlich werden, zum anderen wäre die großräumliche Vergleichbarkeit zum Beispiel mit Hannover nicht gegeben.

In den meisten Landkreisen ist der Anteil an Einpersonenhaushalte am höchsten ausgeprägt. Das trifft vor allem für die Städte Braunschweig, Hannover, Hildesheim, Magdeburg und Wolfsburg zu. Die links abgebildete Grafik verdeutlicht den hohen Anteil an Einpersonen-

haushalten in Wolfsburg. Den geringsten Anteil bilden die Mehrpersonenhaushalte ohne Kernfamilien, deren Wert bei zwei Prozent liegt. In den ländlich geprägten Landkreisen wie Börde, Gifhorn oder Peine verschieben sich die Anteile gleichmäßiger. In Gifhorn sind anteilig die meisten der 24.553 Haushalte dem Haushaltstyp Paare mit Kinder(n) zuzuordnen (34,9%).

Die Abbildungen 33-36 stärken die interpretativen Aussagen der Häusertypenaufteilung. In den überwiegend rural geprägten Gemeinden, in denen der prozentuale Anteil von Einfamilienhäusern bei über 70 Prozent liegt, wohnen demzufolge viele Familien mit Kindern. Das bestätigt die Abbildung der Haushaltstypen. Im Landkreis Gifhorn beispielsweise ist die Zahl der Paare mit Kindern relativ hoch, die prozentuale Anzahl der Einfamilienhäuser liegt in diesem Landkreis bei über 75 Prozent.

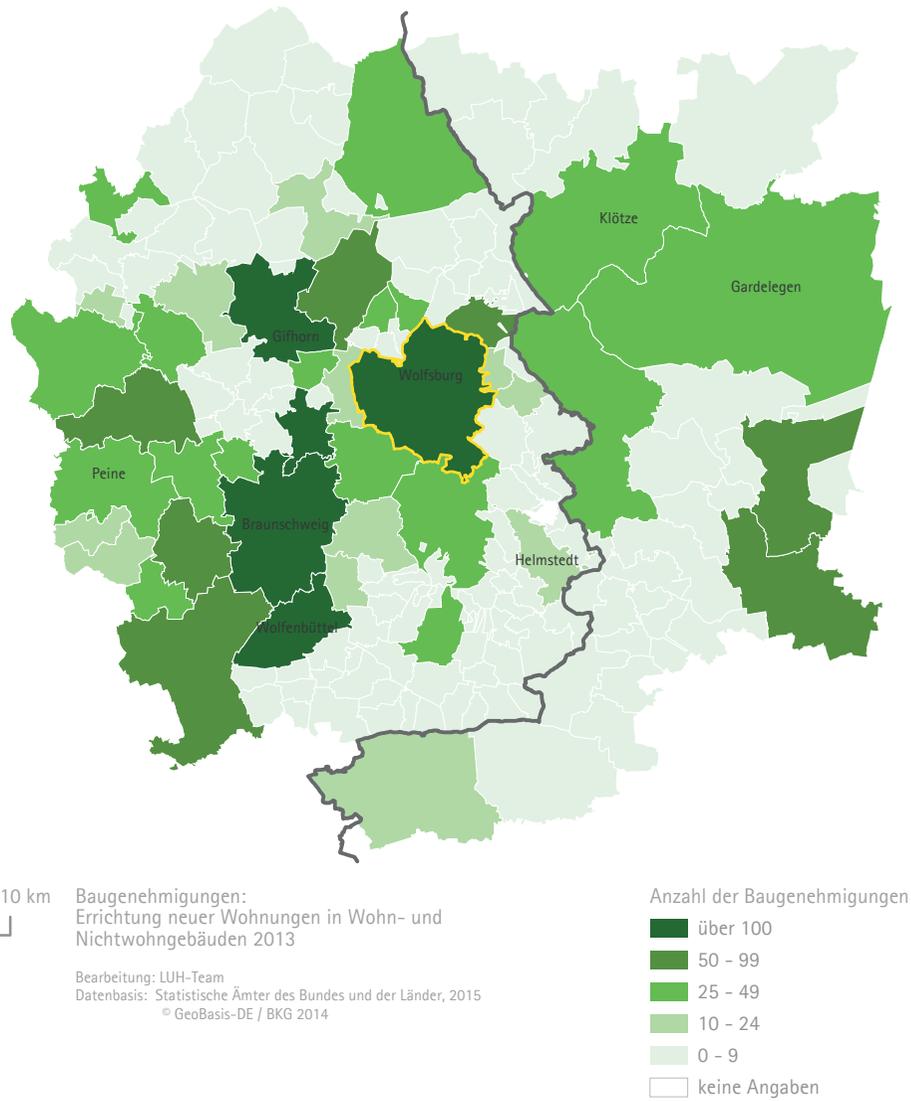
Auch die zweite Aussage, dass in den Kernstädten verhältnismäßig viele Mehrfamilienhaushalte vorhanden sind, bekräftigt die Infografik. In den kreisfreien Städten wohnen die meisten Menschen jedoch in Einpersonenhaushalten in Geschosswohnungen. Somit zählen sie zu dem Häusertyp Mehrfamilienhäuser. Ein Einpersonenhaushalt bezeichnet hierbei einen privaten Haushalt mit einer allein lebenden Person.

Der Anteil der Erwerbstätigen, die ihren Wohnort zum Arbeiten verlassen, ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Der verfügbare Platz an potenziellem Wohnraum und die unmittelbare Nähe zur Natur ermöglichen vielen Familien den Traum vom Eigenheim (GUTH et al. 2012: www).

Das spiegelt sich auch in ländlichen Gemeinden, die an kreisfreie Städte grenzen, wider. Wie bereits erklärt, ist in den entsprechenden Gemeinden Helmstedt, Gifhorn und Peine die Amplitude der verschiedenen Haushaltstypen gering. Diese Aussagen werden anhand der im Anschluss folgenden Abbildungen bestätigt.

¹ siehe Glossar: Thema Wohnen/Haushaltstypen

Abb. 38



STEIGENDE ENTWICKLUNG DER BAUGENEHMIGUNGEN STÄRKT DIE WOHNSTRUKTUR IM UMLAND

Baugenehmigungen¹ umfassen bauamtliche Genehmigungen, die zur Bauausführung erteilt wurden. Dabei wird nicht zwischen vorläufigen, endgültigen oder eingeschränkten Genehmigungen unterschieden. Baufertigstellungen² sind zeitlich dann erreicht, wenn die Arbeiten am Bauvorhaben weitgehend abgeschlossen sind und das Gebäude beziehungsweise die Wohnung bezugsfertig ist. Für die kartographische Abbildung der Errichtung neuer Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden im Zeitraum von 2008–2013 (Abbildung 38) wurden die jeweiligen Jahreswerte der Gemeinden addiert und entsprechend klassifiziert.

Die Kernstädte Wolfsburg und Braunschweig stechen auch in dieser kartographischen Abbildung heraus. In den besagten Städten ist die Anzahl der genehmigten Bauausführungen am höchsten. Im Jahr 2013 waren es in Wolfsburg 375 genehmigte Bauausführungen und in Braunschweig 351.

Wolfsburg hat zwischen 2008 und 2011 einen stetigen Anstieg der Baugenehmigungen zu verzeichnen, sprach in 2012 jedoch nur noch die Hälfte an Baugenehmigungen im Vergleich zum Vorjahr aus (Abbildung 39). In den unmittelbar angrenzenden Gemeinden werden

verhältnismäßig viele Baugenehmigungen erteilt. Dem gegenüber ist die Anzahl der Baugenehmigungen in den als Zwischenräume definiertem Umland sehr gering. Der Trend der Jahre 2008 bis 2013 bestätigt die gegenwärtige Situation (Abbildung 43). Die Gemeinden östlich von Wolfsburg sind vermutlich als Wohnraum nicht sonderlich beliebt. Im Norden und Süden des Betrachtungsraumes ist die Menge der ausgesprochenen Baugenehmigungen ebenfalls sehr gering.

Die Stadt Wolfsburg verfolgt das Ziel im Rahmen einer Wohnbauoffensive den Wohnstandort attraktiver zu machen. Um den Wohnstandort strategisch weiterzuentwickeln, werden unter anderem vermehrt Wohnflächen ausgeschrieben (STADT WOLFSBURG 2015: www). Darüberhinaus ist in den Kernstädten der Bedarf an Wohnungen noch nicht gedeckt, sodass weitere Wohnungen ausgeschrieben werden. Damit wird versucht, dem derzeitigen Trend, den urbanen Raum zu verlassen und in das anliegende Umland zu ziehen, entgegenzuwirken (BBSR 2010: www). Im Moment steht in den meisten Kernstädten zu wenig Fläche für Wohnungsbau zur Verfügung. Besonders junge Familien haben ein großes Interesse an Ein- und Zweifamilienhäusern mit Gärten, die in den Kernstädten häufig als zu klein definiert werden. Im Umland sind die Immobilienpreise niedriger und die Platzverhältnisse für die Bedürfnisse entsprechend gegeben (DANIELZYK et al. 2012: 32f).

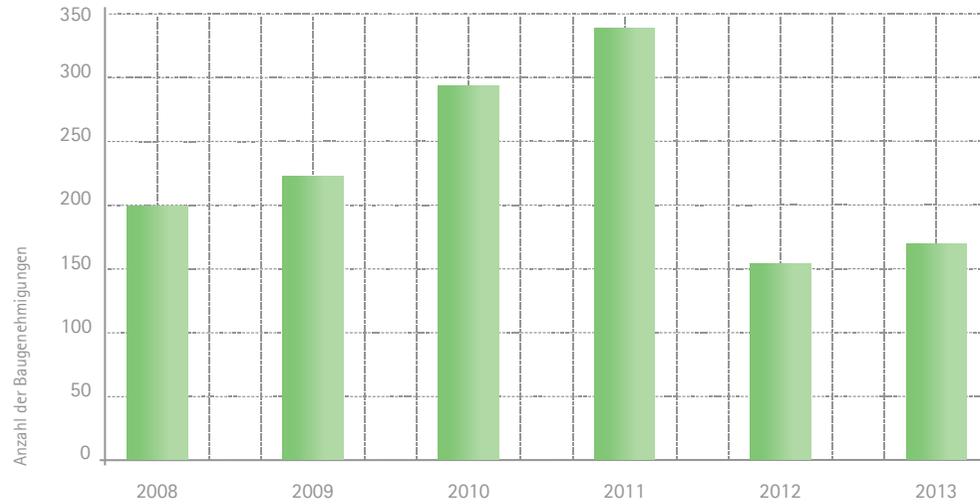
Betrachtet man zusätzlich die Verkehrsinfrastrukturen im Untersuchungsgebiet so fällt auf, dass an den häufig genutzten Bahnstrecken entsprechend viele Baugenehmigungen erteilt werden. Die gute infrastrukturelle Anbindung und schnelle Erreichbarkeit der Kernstadt macht das potenzielle Wohngebiet für Neuausweisungen vermutlich interessant (Abbildung 41). Die vergleichsweise modernen Infrastrukturverbindungen haben sich erst in jüngerer Zeit in den suburbanen Gemeinden entwickelt (DANIELZYK et al. 2012: 32ff). Hier gibt es noch weiteres Handlungspotenzial, um Stadt und Umland besser zu vernetzen. Eine regionaltypische Verflechtung der Infrastruktur und der Baugenehmigungsflächen ist somit nachhaltig nicht erkennbar.

Vergleicht man die Anzahl der Baugenehmigungen und Baufertigstellungen im Zeitraum von 2008 bis 2013 ergeben sich auf den ersten Blick kaum Unterschiede in den jeweiligen Landkreisen. Zumeist werden die im Vorjahr genehmigten Gebäude im Folgejahr fertiggestellt. Die Grafik beschäftigt sich mit den Landkreisen innerhalb des Untersuchungsgebietes, da die Datenlage nur diese Betrachtungsebene zulässt. Die Landkreise Goslar und Altmarkkreis Salzwedel weisen dabei die schlechtesten Werte auf. Das liegt sicherlich an den Fortzügen der Bevölkerung in diesen Kreisen (Abbildung 25 und 26). Potenzielles Bauland wird für die Nutzung Wohnen entsprechen weniger gebraucht.

¹ siehe Glossar: Thema Wohnen/Baugenehmigungen

² siehe Glossar: Thema Wohnen/Baufertigstellungen

Abb. 39



Baugenehmigungen:
Errichtung neuer Wohn- und Nichtwohngebäude in Wolfsburg 2008-2013

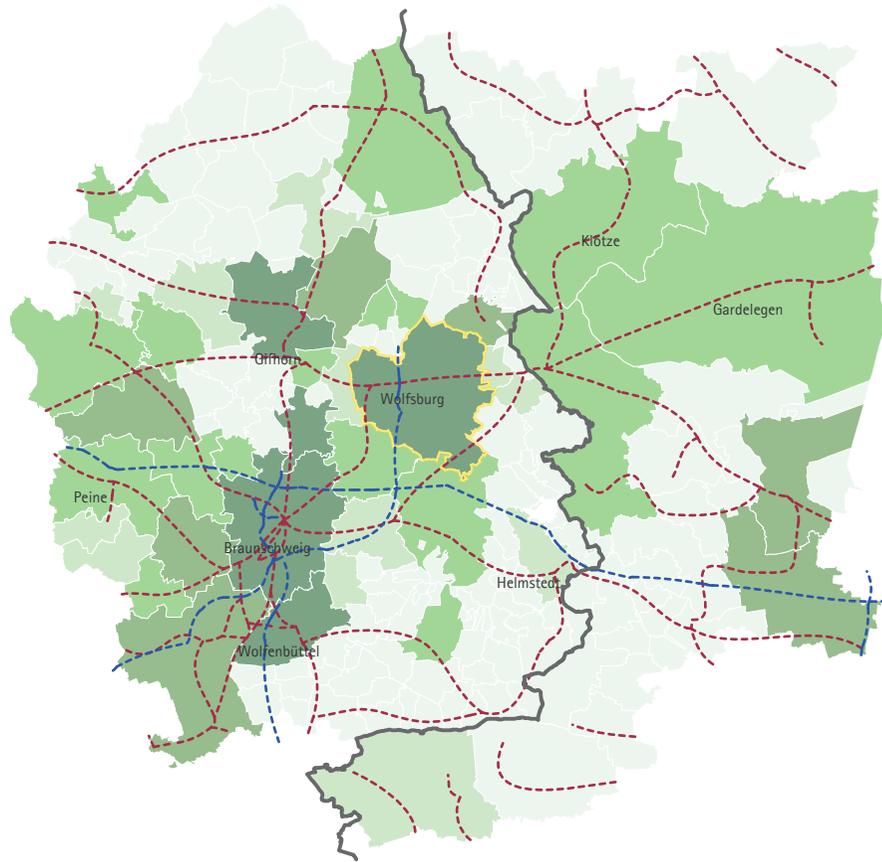
Bearbeitung und Berechnung: LUH-Team
Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015

Abb. 40



Baugenehmigungen:
Summe der errichteten Wohngebäude
im Zeitraum von 2008-2013 nach
Bautypen in Wolfsburg

Abb. 41



0 10 km

Baugenehmigungen:
Errichtung neuer Wohnungen in Wohn- und
Nichtwohngebäuden 2013 und Infrastruktur

Bearbeitung: LUH-Team
Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015
© GeoBasis-DE / BKG 2014

Anzahl der Baugenehmigungen

über 100

50 - 99

25 - 49

10 - 24

0 - 9

keine Angaben

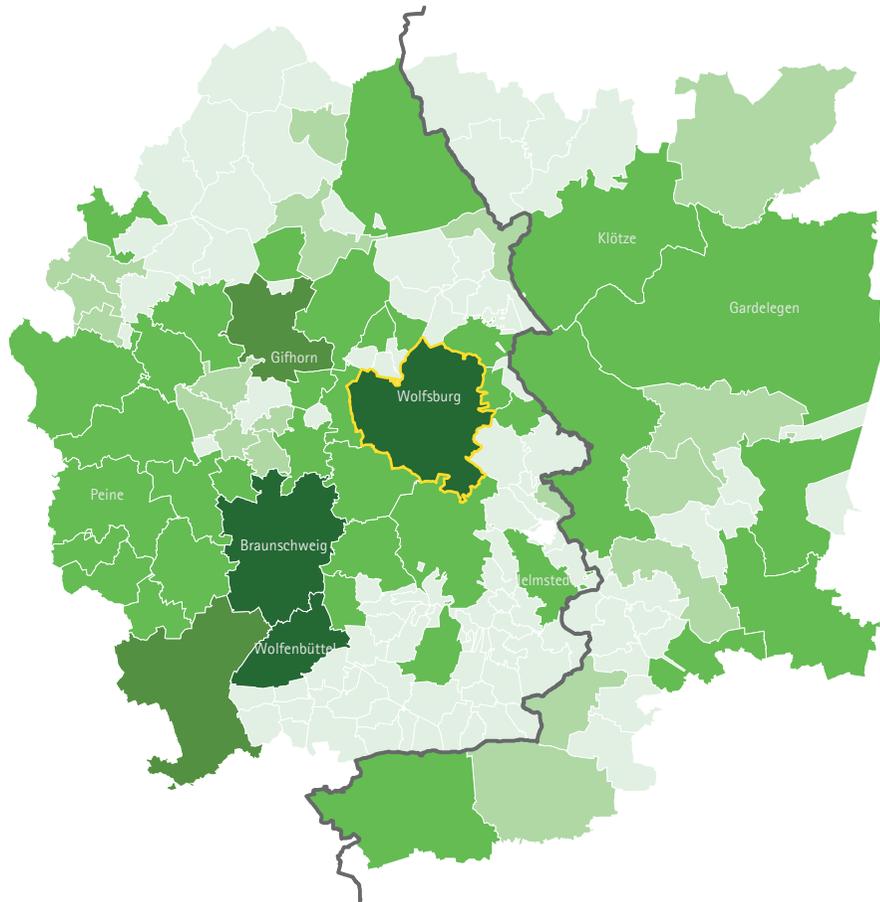
--- Autobahnen

--- Bahnstrecken



Gegenüberstellung:
Baugenehmigungen und Baufertigstellungen in kreisfreien Städten
und Landkreisen im Zeitraum von 2008–2013

Bearbeitung und Berechnung: LUH-Team
Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes
und der Länder 2015



0 10 km

Entwicklung der Baugenehmigungen neuer Wohnungen
in Wohn- und Nichtwohngebäuden im Zeitraum von 2008-2013

Bearbeitung und Berechnung: LUH-Team
Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015
© GeoBasis-DE / BKG 2014

Anzahl der Baugenehmigungen

über 1.000

500 - 999

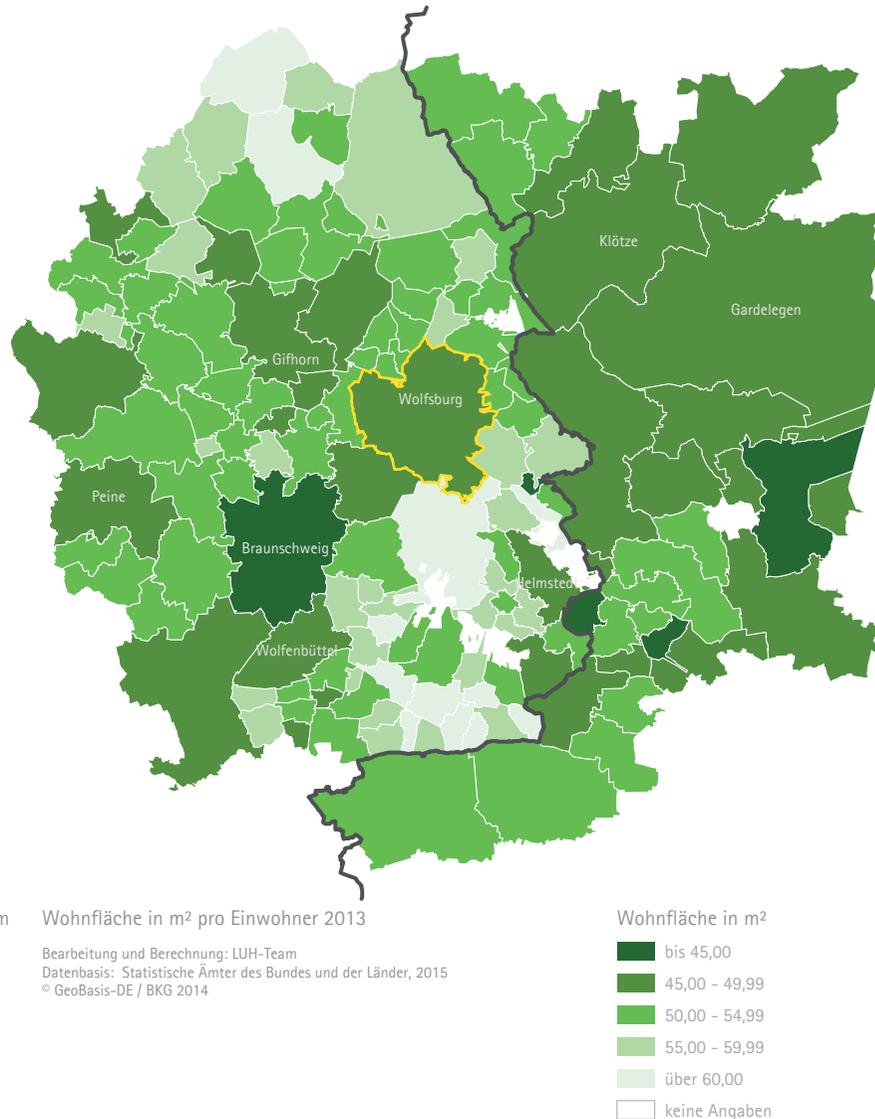
50 - 499

25 - 49

0 - 24

keine Angaben

Abb. 44



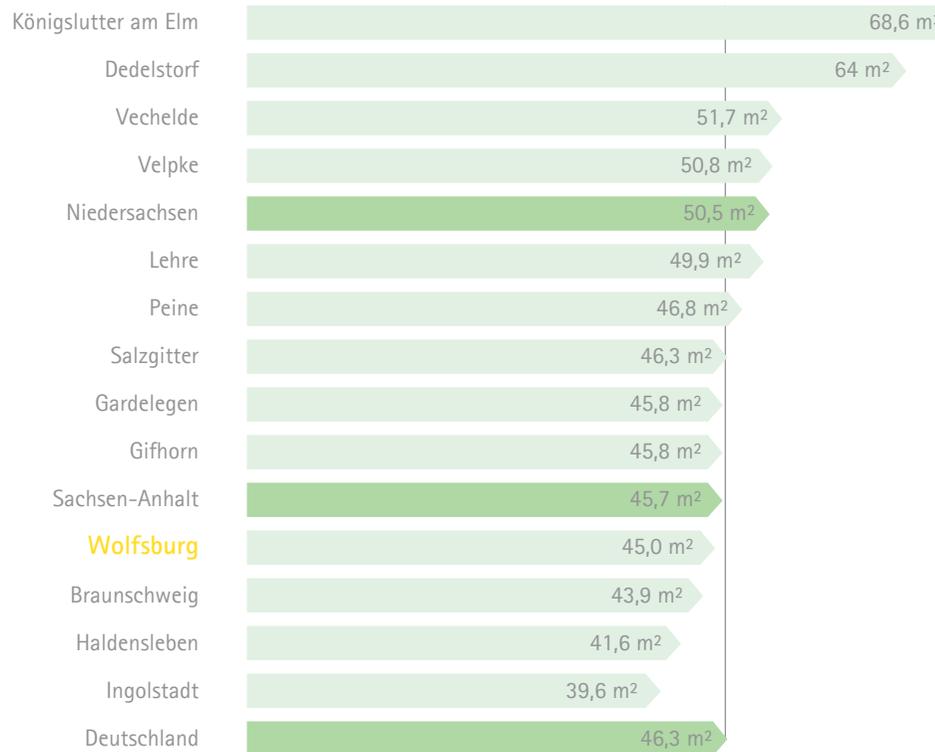
VERFÜGBARER WOHNRAUM PRO KOPF IN DEN KERNSTÄDTEN DEUTLICH GERINGER GEGENÜBER DEM UMLAND

Der Indikator Wohnfläche pro Einwohner¹ gibt an, wie viel Quadratmeter Wohnraum einer Person durchschnittlich als Wohnraum zur Verfügung stehen. Abgebildet wird die Wohnfläche in den Gemeinden des Betrachtungsraumes im Jahr 2013. Aussagen über die Qualität des verfügbaren Wohnraums können auf dieser Grundlage jedoch nicht getroffen werden. Zu beachten ist zudem, dass auch leerstehender Wohnraum in die Berechnung einfließt (STATISTISCHES LANDESAMT SACHSEN-ANHALT 2014: www).

Es ist zu erkennen, dass die Wohnfläche pro Einwohner im suburbanen Raum deutlich größer ist als in innerstädtischen Kerngebieten. In erster Linie sind die kreisfreien Städte Wolfsburg und Braunschweig hier zu nennen, deren Wohnfläche pro Einwohner unter dem Bundesdurchschnitt von 46,30 Quadratmetern liegt (Abbildung 45). Wobei den Einwohnern von Braunschweig mit 43,90 Quadratmetern deutlich weniger Wohnraum zur Verfügung steht. Auffällig ist zudem das West-Ost-Gefälle im untersuchten Gebiet. Die Gemeinden in Sachsen-Anhalt weisen diesbezüglich einen geringeren Wohnflächenwert auf, als die Gemeinden Niedersachsens.

¹ siehe Glossar: Thema Wohnen/Wohnfläche pro Einwohner

Abb. 45



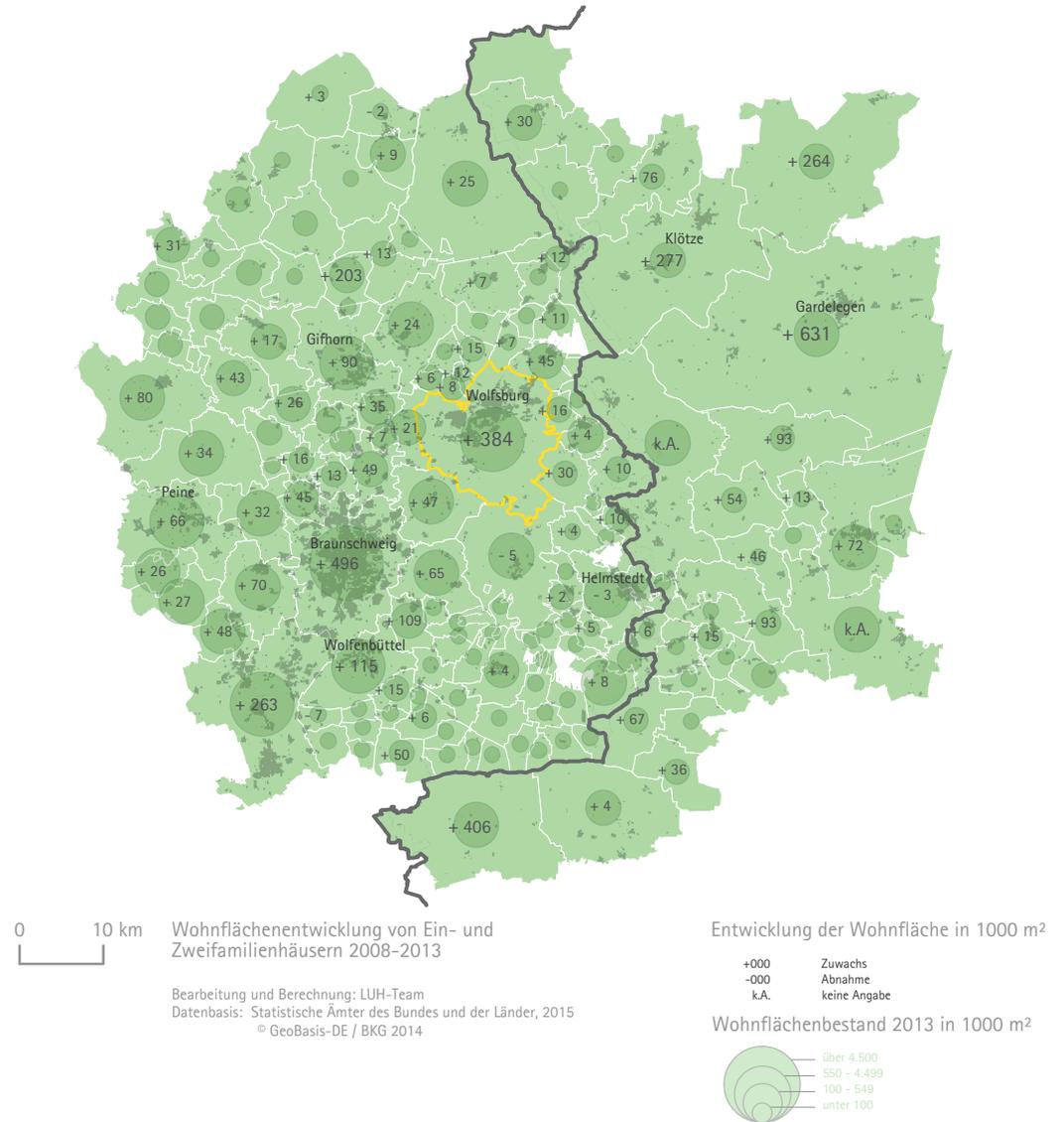
Wohnfläche pro Einwohner 2013

Bearbeitung Berechnung: LUH-Team
Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015

Die relativ geringe Wohnflächengröße in den Kernstädten liegt unter anderem an dem Flächenengpass für Wohngebäude (DANIELZYK et al. 2012: 32f). Darüberhinaus ist im Gegensatz zum Umland die Flächennutzung anders gewichtet. In den Kernstädten gibt es neben den Wohnflächen noch eine Vielzahl von Industrieflächen und infrastrukturell geprägten Verkehrsflächen. Diese nehmen entsprechend potenziellem Wohnraum in Anspruch. Der Platz für Wohnraum und damit auch die Möglichkeit, mehr Wohnraum pro Einwohner zu schaffen, ist im ländlichen Umland größer.

Weitere Gründe dafür können die wachsenden Ansprüche an die Wohnraumgröße, beziehungsweise die Veränderung der Haushaltstruktur (siehe Begriffserklärung Haushaltstyp) sein. Vor allem die Zunahme der Ein- und Zweifamilienhäuser (Abbildung 46) in den letzten fünf Jahren hat dazu geführt, dass die Verfügung stehende Wohnfläche pro Kopf größer geworden ist (BBSR 2010: www.). Eine weitere Ursache lässt sich in den Preisen für Wohnraum finden, die in den Städten höher sind als in den ländlichen Gebieten. Die Attraktivität der Kernstädte und der begrenzte, aber beliebte Wohnraum, führen zu diesem Preisunterschied. Durch die hohen Mietpreise sind die Einwohner nicht bereit, oder nicht in der Lage, viel Geld für viel Wohnraum auszugeben (MÜNTER 2012: 33ff).

Abb. 46



TROTZ SCHRUMPFENDER BEVÖLKERUNG STEIGT DIE WOHNFLÄCHE

Die Abbildung 46 zeigt Wohnflächen¹, die vorwiegend den Wohnzwecken dienen. Im Gegensatz zu der vorangehenden Abbildung (Abbildung 45), wird hier die Gesamtwohnfläche betrachtet, ohne eine Umrechnung der Wohnfläche pro Einwohner.

Um die Entwicklung zwischen 2008 und 2013 darzustellen, wurde die in 1.000 Quadratmetern angegebene Gesamtwohnfläche von 2008 mit der Gesamtwohnfläche von 2013 verglichen.

In Gardelegen ist der Zuwachs der Wohnfläche in Ein- und Zweifamilienhäuser am deutlichsten. Dort wuchs die Wohnfläche um 631.000 Quadratmeter auf insgesamt 1.058.700 Quadratmeter. Dieser Wert ist aufgrund von Eingemeindungen relativ zu betrachten. Im östlichen Bereich des Betrachtungsraums wächst die Wohnfläche stetig. Im Niedersachsen ist ebenfalls ein starker Anstieg der Wohnfläche zu erkennen, wobei einige wenige Gemeinden an Wohnflächen verlieren. Dazu zählt zum Beispiel Helmstedt, dessen Wohnfläche von 1.121.000 Quadratmeter auf 1.118.100 Quadratmeter sank. Auch die Kernstädte verfügen über Wohnflächenzuwachs, was durch steigende Baugenehmigungen bestätigt wird. Die anhaltende positive Bevölkerungsentwicklung der Städte Wolfsburg, Braunschweig und Hannover spiegeln sich ebenfalls in der positiv verlaufenden Wohnflächenentwicklung wider (Abbildung 15).

Die Gründe für diese Beobachtungen liegen in den sogenannten Pull-Faktoren der suburbanen Gemeinden, die die Bevölkerung in das Umland ziehen. Dabei gibt der Wunsch nach „Wohnen im Grünen“ einen Anreiz, die Kernstadt zu verlassen. Die Immobilienpreise im Umland sind darüberhinaus günstiger und ein Leben in einer überschaubaren Umgebung kann hier verwirklicht werden (DANIELZYK et al. 2012: 32f).

Die Wohnungsmarktprognose für 2025 vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung vermutet einen langfristigen Anstieg der Wohnfläche, wobei der Zuwachs ausschließlich durch Eigentümerhaushalte getragen wird. Aufgrund von Reurbanisierungsprozessen dürfte zukünftig die Zunahme der Flächeninanspruchnahme gedämpft werden (BBSR 2010: www).

Betrachtet man die Entwicklung der Leerstände wird ein weiterer Indikator deutlich, der den Wandel des Wohnungsmarkts angibt. Die Wohnungsmarktprognose vermutet einen direkten Zusammenhang zwischen Wohnflächennachfrage und Leerstandsrisiko. Dem Rückgang der Nachfrage nach Wohnflächen folgt steigender Leerstand. Berücksichtigt man die strukturelle Entwicklung der Nachfrage der Mehrfamilienhäuser, vermutet das BBSR ein sich erhöhendes Leerstandsrisiko (BBSR 2010: www). Obwohl auch zukünftig die Bevölkerungszahl schrumpfen wird, steigt die Wohnfläche weiter an. Das Interesse

zurück in die Stadt zu ziehen, ist wieder gegeben. Dieser Reurbanisierungsprozess wird anhand der steigenden Wohnflächen in den Kernstädten deutlich.

¹ siehe Glossar: Thema Wohnen/Wohnfläche

Abb. 47



FÜR GROSSSTÄDTE UNTYPISCHE VERTEILUNG DER WOHNFLÄCHE IN WOLFSBURG

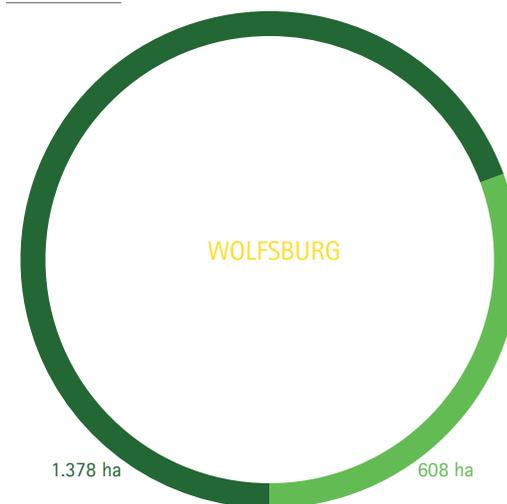
Die Abbildungen 47 zeigen den Anteil der Wohnfläche¹ gemessen an der Gebietsfläche in den ausgewählten Städten im Jahr 2013. Die Auswahl umfasst die kreisfreien Städte und Kreisstädte des Untersuchungsgebietes und Ingolstadt. Zur Berechnung des Anteils wird die Wohnfläche durch die Gebietsfläche geteilt. Zusätzlich ist die Verteilung der Wohnfläche zwischen dem Stadtkern und den Ortsteilen Wolfsburgs dargestellt.

Bei dem Blick auf die Grafiken fällt auf, dass der Wohnflächenanteil meist knapp unter zehn Prozent der Gesamtgebietsfläche liegt. Die Städte in Sachsen-Anhalt liegen generell deutlich unter den Werten von niedersächsischen Städten. Den geringsten Wohnflächenanteil hat die Kreisstadt Salzwedel mit 1,5 Prozent, bei einer vergleichsweise hohen Gebietsfläche von 30.457 Hektar. In den Großstädten Hannover (15,8%), Braunschweig (12,2%) oder Magdeburg (9,1%) ist der Wohnflächenanteil höher als in den kleineren Städten.

¹ siehe Glossar: Thema Wohnen/Wohnfläche (Gebäude + Freiflächen)

Betrachtet man Wolfsburg wird die ländliche Prägung der Stadt deutlich. Trotz einer großen Gebietsfläche von 20.406 Hektar ist der Wohnflächenanteil mit 8,9 Prozent relativ gering. Die Wohnfläche innerhalb Wolfsburgs teilt sich deutlich zugunsten der Ortsteile auf (1.378 ha). Den Wohnflächenanteil in der Kernstadt (608 ha) machen nur etwa 30 Prozent der Gesamtwohnfläche aus. Dieses untypische Verteilung beruht hauptsächlich auf den Eingemeindungen in den 1970er Jahren (vgl. [Stadtgeschichte Wolfsburg](#)).

Abb. 48

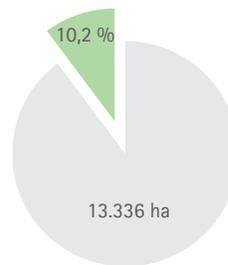
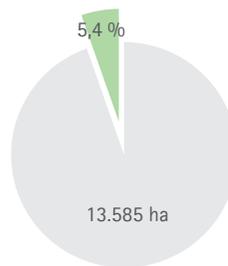
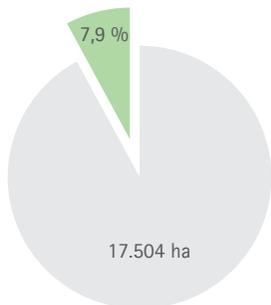
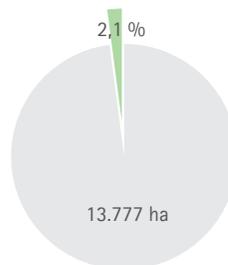
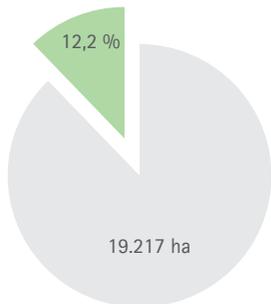
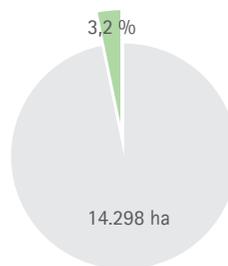
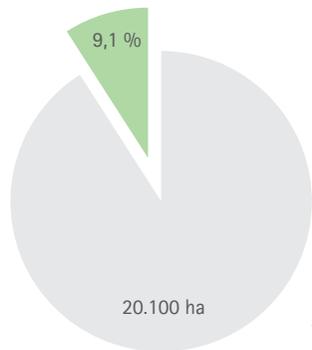


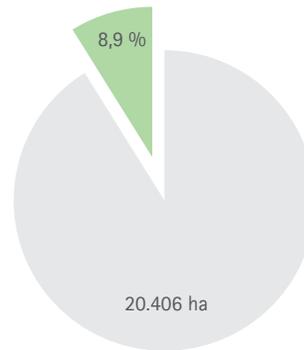
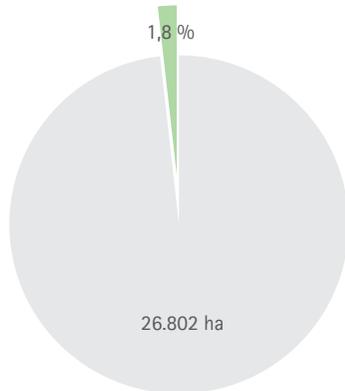
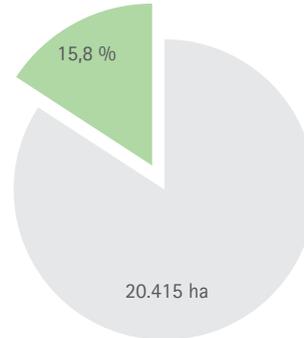
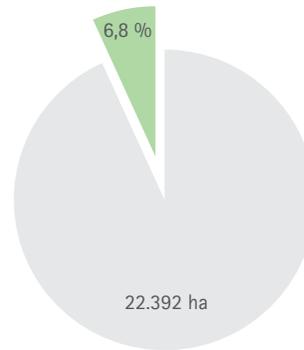
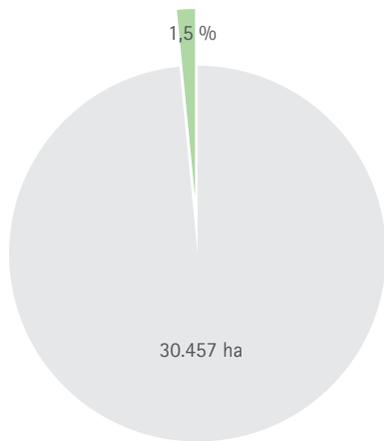
Wohnflächenanteil, 2013



Wohnflächenanteil nach Kernstadt und Ortsteilen in Wolfsburg 2013

Bearbeitung und Berechnung: LUH-Team
Datenbasis: Stadt Wolfsburg, Auswertung Flächennutzung
Referat 21 - Strategische Planung, Stadtentwicklung, Statistik, 2015





FAZIT THEMENBEREICH WOHNEN

Durch die voran gegangenen Abbildungen ist zu erkennen, dass das Thema Wohnen für die zukünftige und nachhaltige Stadtplanung von großer Bedeutung ist. Dabei sind viele verschiedene Komponenten zu beachten. Einen großen Einfluss auf die Wohnstrukturen hat beispielsweise die Bevölkerungsentwicklung. Im Themenbereich Bevölkerung wurde deutlich, dass Wolfsburg Einwohner an die umliegenden Gemeinden verliert. Das bestätigen auch die aktuellen Wohntendenzen. In den suburbanen Gemeinden hat die Bevölkerung die Möglichkeit individuelle Wohnwünsche zu verwirklichen. Der Zuwachs von Ein- und Zweifamilienhäusern bekräftigt den Trend der Abwanderung und spiegelt den Prozess der Suburbanisierung wider. Darüberhinaus steigt der Anspruch an Wohnraum und aufgrund des sozio-demographischen Wandels ändern sich die Haushaltsgrößen und Haushaltsstrukturen.

Die Auswertung der Grafiken zeigt aber auch Charakteristiken der Reurbanisierung. Der Bedarf an Wohnungen in den Kernstädten wird vermutlich in Zukunft weiter steigen, ebenso wie die Wohnfläche. Trotz sinkender Bevölkerung steigt das Bedürfnis an Wohnfläche in den Kernstädten.



Abb. 49

Luftbild Reisling Markt (BERTRAM o. Jahr)

GLOSSAR: THEMA WOHNEN

Baufertigstellungen¹ (Errichtung neuer Wohngebäude sowie Wohnungen in Wohngebäuden) | Zeitpunkt der Bezugsfertigstellung, zu dem die Arbeiten am Bauvorhaben weitgehend abgeschlossen sind und zu dem das Gebäude beziehungsweise die Wohnung bezogen oder – bei leerstehenden Gebäuden – bezugsfertig wird.

Baugenehmigungen¹ (Errichtung neuer Wohngebäude sowie Wohnungen in Wohngebäuden) | Erteilung von bauamtlichen Genehmigungen zur Bauausführung – gleichgültig ob vorläufig, endgültig oder mit Einschränkungen.

Haushaltsgröße² | Dieses Merkmal gibt die Anzahl, der in einem privaten Haushalt lebenden Personen an.

Haushaltstyp² | Dieses Merkmal beschreibt, in welcher Konstellation die Personen eines privaten Haushalts gemeinschaftlich leben, mit Fokus auf die Existenz von Kindern im privaten Haushalt.

Kernfamilie: Eine Kernfamilie besteht aus zwei oder mehr Personen, die zum selben privaten Haushalt gehören. Sie setzt sich zusammen aus der Bezugsperson des privaten Haushalts und mindestens einer weiteren Person, z.B. der

Partnerin/dem Partner oder einem Kind der Bezugsperson. Dieses Familienkonzept beschränkt die Beziehungen zwischen Vorfahren und Nachfahren auf direkte Beziehungen (ersten Grades), das heißt, auf Beziehungen zwischen Eltern und Kindern.

Einpersonenhaushalt: Ein Einpersonenhaushalt bezeichnet einen privaten Haushalt mit einer allein lebenden Person.

Paar: Der Begriff Paar umfasst Paare in einer Ehe, Paare in einer eingetragenen Lebenspartnerschaft und Paare in einer nichtehelichen Lebensgemeinschaft, die jeweils in einem privaten Haushalt zusammenleben.

Alleinerziehende Elternteile: Alleinerziehende Elternteile sind Elternteile ohne Partner/-in mit mindestens einem Kind innerhalb eines privaten Haushalts.

Mehrpersonenhaushalt ohne Kernfamilien: Unter Mehrpersonenhaushalten ohne Kernfamilie werden alle anderen privaten Mehrpersonenhaushalte zusammengefasst, die durch die zuvor genannten Kategorien nicht abgedeckt sind, wie etwa nicht eingetragene Lebenspartnerschaften gleichgeschlechtlicher Paare, Wohngemein-

schaften, Großeltern-Enkel-Haushalte ohne Elternteile etc..

Leerstandsrisiko³ | Das Leerstandsrisiko befasst sich mit dem Risiko zukünftiger Leerstände. Eine feste Definition für diesen Begriff gibt es bisher nicht. Dennoch lässt sich mit dem Leerstandsrisiko eine Abschätzung des künftigen Wohnungsleerstandsrisiko treffen. Ein sehr geringes Leerstandsrisiko besteht, wenn die Nachfrage im Prognosezeitraum um mehr als einen Prozent zunimmt. Ein geringes Risiko liegt vor, wenn die Entwicklung bis 2025 zwischen einem und über einem Prozent beträgt. Ein mittleres, hohes oder sehr hohes Leerstandsrisiko ist mit Rückgängen der Nachfrage im Geschosswohnungsbestand von über einem Prozent, fünf Prozent beziehungsweise zehn Prozent gleichzusetzen.

Nichtwohngebäude¹ | Nichtwohngebäude sind Gebäude, die überwiegend (mindestens zu mehr als der Hälfte der Nutzfläche) Nichtwohnzwecken dienen. Zu den Nichtwohngebäuden zählen zum Beispiel Anstaltsgebäude, Büro- und Verwaltungsgebäude, landwirtschaftliche Betriebsgebäude und nichtlandwirtschaftliche Betriebsgebäude, wie Fabrikgebäude, Hotels und dergleichen.

¹ Statistisches Bundesamt, 2015

² Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015

³ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), 2015

Private Haushalte² | Ein privater Haushalt besteht aus mindestens einer Person. Zugrunde gelegt wird das Konzept des gemeinsamen Wohnens. Alle Personen, die unabhängig von ihrem Wohnstatus (Haupt-/Nebenwohnsitz) gemeinsam in einer Wohnung leben, gelten als Mitglieder desselben privaten Haushalts, sodass es einen privaten Haushalt pro belegter Wohnung gibt.

Personen in Gemeinschafts- und Anstaltsunterkünften sind hier nicht enthalten, sondern nur Personen, die eine eigene Haushaltsführung aufweisen. Eine Person des privaten Haushalts wird als Bezugsperson, das heißt, eine nach Alter, Familienstand und Geschlecht festgelegte zentrale Person des privaten Haushalts bestimmt. Ausgehend von dieser Person werden der Haushaltstyp und die Stellung der weiteren Personen im privaten Haushalt bestimmt.

Wohnfläche⁴ | Hierunter ist die Summe der Grundflächen aller Räume einer Wohnung zu verstehen (einschließlich Flur, Korridor, Diele, Vorplatz, Badezimmer, Nassräume, Toilette, Speisekammer usw.) – unabhängig davon, ob es sich um eine von der Eigentümerin oder dem Eigentümer, beziehungsweise der Mieterin oder dem Mieter, selbstgenutzte, untervermietete oder gewerblich genutzte Wohnung handelt. Zur Wohnung zählen auch außerhalb des eigentlichen Wohnungsabschlusses liegende Räume

(z. B. Mansarden) sowie zu Wohnzwecken ausgebaute Keller- und Bodenräume. Zur Ermittlung der Wohnfläche ist anzurechnen:

Voll: die Grundflächen von Räumen und Raumteilen mit einer lichten Höhe von mindestens zwei Metern

Zur Hälfte: die Grundflächen von Räumen und Raumteilen mit einer lichten Höhe von mindestens einem Meter, aber weniger als zwei Metern

Zu einem Viertel: die Flächen von Balkonen, Loggien, Dachgärten.

Wohnfläche² (Gebäude und Freiflächen) | Zur Gebäude- und Freifläche gehören Flächen mit Gebäuden (Gebäudeflächen) sowie unbebaute Flächen (Freiflächen), die dem Zweck der Gebäude untergeordnet sind. Zu den unbebauten Flächen zählen Vor- und Hausgärten, Spiel- und Stellplätze, Grünflächen, Hofräume, Lagerplätze und so weiter. Es sei denn, dass sie wegen eigenständiger Verwendung nach ihrer tatsächlichen Nutzung auszuweisen sind.

Wohnfläche je Einwohner² (Durchschnittliche Wohnfläche je Einwohner in Wohnungen in Wohngebäuden ,ohne Wohnheime) | Für die Berechnung des Indikators Durchschnittliche Wohnfläche je Einwohner in Wohnungen in Wohngebäuden (ohne Wohnheime) zum Stichtag 9. Mai 2011 wird die Gesamtwohnfläche der Wohnungen in Wohngebäuden (ohne Wohnheime) durch die Zahl der Einwohner dividiert und mit 100 multipliziert. Nicht

berücksichtigt sind: Diplomatenwohnungen/ Wohnungen ausländischer Streitkräfte sowie gewerblich genutzte Wohnungen.

Wohngebäude¹ | Gebäude, die mindestens zur Hälfte Wohnzwecken dienen (gemessen an der Gesamtnutzfläche).

Wohnung² | Unter einer Wohnung sind nach außen abgeschlossene, zu Wohnzwecken bestimmte, in der Regel zusammenliegende Räume zu verstehen, die die Führung eines eigenen Haushalts ermöglichen. Wohnungen haben einen eigenen Eingang unmittelbar vom Freien, von einem Treppenhaus oder einem Vorraum. Zur Wohnung können aber auch außerhalb des eigentlichen Wohnungsabschlusses liegende zu Wohnzwecken ausgebaute Keller- oder Bodenräume (z. B. Mansarden) gehören.

⁴ Statistisches Bundesamt, 2014

ARBEIT & ÖKONOMIE



Wie ist die Arbeitsmarktsituation im Untersuchungsgebiet? Gibt es Unterschiede zwischen Niedersachsen und Sachsen-Anhalt? Wie verteilen sich die Erwerbstätigen? Wie ist das Bruttoinlandsprodukt in der Region verteilt und gibt es räumliche Unterschiede? Welche Zusammenhänge sind zwischen ökonomischen Faktoren und Pendlerverflechtungen erkennbar?

Ökonomische Schwerpunkte und Auffälligkeiten in den teilräumlichen Differenzierungen der Arbeitsstrukturen liefern wichtige Erkenntnisse über die Raumstruktur. Unter Berücksichtigung der anderen Untersuchungsthemen können daraus neue Erkenntnisse abgeleitet werden. Auf den folgenden Seiten wird das Untersuchungsgebiet ökonomisch differenziert und die wirtschaftliche Dominanz des VW-Konzerns reflektiert. Sowohl die natürliche Bevölkerungsentwicklung als auch die stadregionale Entwicklung der Wohnstrukturen zeigen Charakteristika der Suburbanisierung, die durch die Betrachtung ökonomischer Indikatoren erweitert werden. Dieses Kapitel beschäftigt sich unter anderem mit den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeits- und Wohnort und der Anzahl der Erwerbstätigen und deren Aufteilung in die drei Wirtschaftssektoren. Des Weiteren werden die ökonomischen Indikatoren Arbeitslosenquote, Arbeitsplatzdichte, Bruttoinlandsprodukt und das Pro-Kopf-Einkommen thematisiert.

Anhand dieser Indikatoren soll festgestellt werden, inwieweit stadregionale Verflechtungen vorzufinden sind und wie sich diese begründen. Eine wichtige Rolle spielt dabei das VW-Werk in Wolfsburg und das infrastrukturelle Verkehrsnetz zwischen ländlichen und städtischen Gebieten. Es wird aber auch aufgezeigt, inwieweit ein Ost-West-Gefälle zu erkennen ist und wie sich diese Tendenz entwickelt hat.



Abb. 50

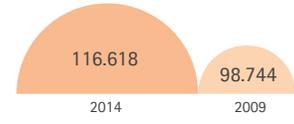
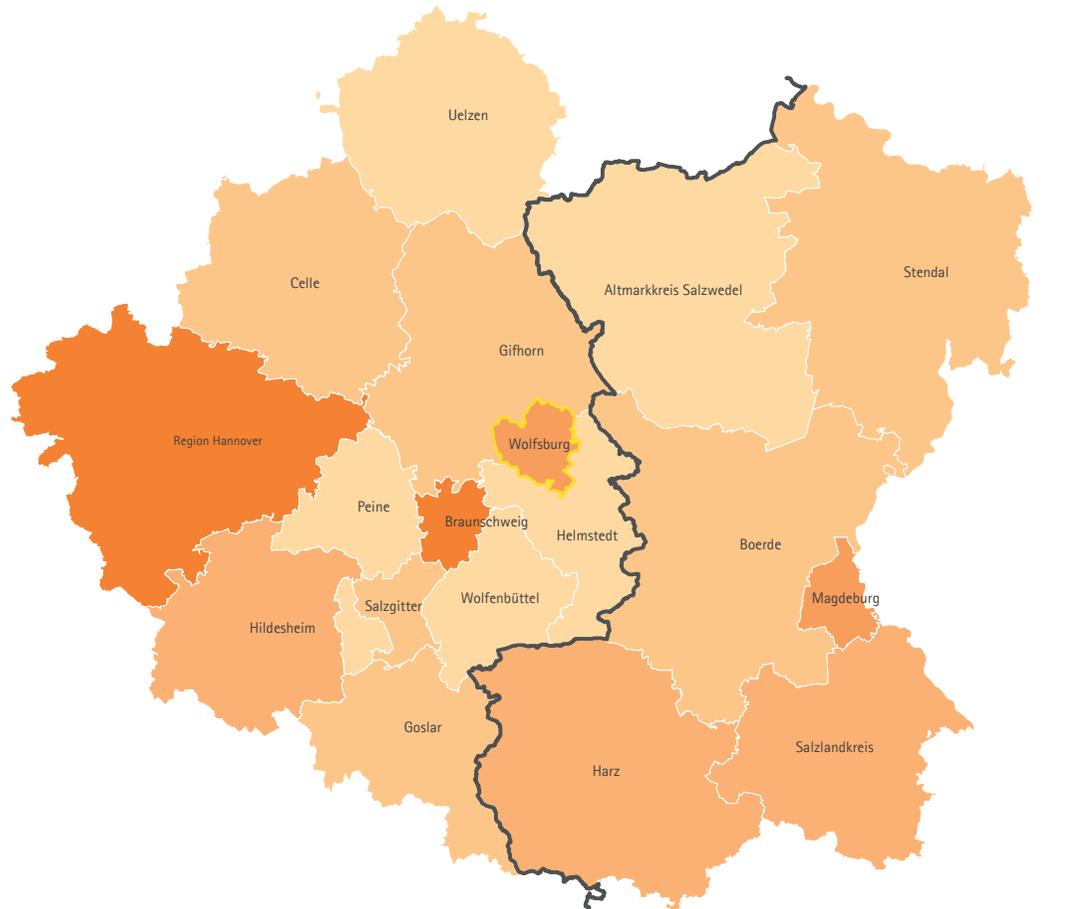
Volkswagenwerk Wolfsburg (STADT WOLFSBURG o. Jahr)



Abb. 51

Luftbilder Volkswagenwerk Wolfsburg (BERTRAM o. Jahr)

Abb. 52



0 10 km

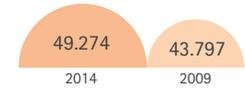
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 2014

Bearbeitung: LUH-Team
Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2014
© GeoBasis-DE / BKG 2014

Anzahl der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten

- über 120.000
- 90.000 – 119.999
- 60.000 – 89.999
- 30.000 – 59.999
- bis 29.999

Abb. 53



0 10 km

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort 2014

Bearbeitung: LUH-Team
Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2014
© GeoBasis-DE / BKG 2014

Anzahl der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten

- über 120.000
- 90.000 – 119.999
- 60.000 – 89.999
- 30.000 – 59.999
- bis 29.999

Der Vergleich der Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten¹ (SVB) am Arbeitsort² und am Wohnort³ dient der Analyse teilräumlicher Differenzierungen. Zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen alle Personen ab dem 16. Lebensjahr, die mindestens eine Stunde pro Woche auf Bezahlung gearbeitet haben. Geringfügig Beschäftigte zählen nicht zu den Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Dabei ist unbedeutend, inwieweit die Tätigkeit dem Lebensunterhalt dient. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort beschreiben Berufstätige, deren Arbeitsstätten außerhalb ihres Wohnortes liegen (Abbildung 52). Dem gegenübergestellt zeigt die Abbildung 53 die Beschäftigten, die in demselben Landkreis wohnen und arbeiten.

Erwartungsgemäß ist die Anzahl von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort in den Kernstädten, wie Wolfsburg oder Braunschweig, höher als in den umliegenden Landkreisen. Die Konzentration der meisten Arbeitsplätze der Region auf die Kernstädte ist bedingt durch große Wirtschaftsunternehmen, wie die Volkswagen AG und die Salzgitter AG. Mittlerweile arbeiten 57.000 Personen im Wolfsburger VW-Werk. Das entspricht etwa der Hälfte der Gesamtbeschäftigungszahl der Stadt (VOLKSWAGEN AG 2015: www).

Vergleicht man die beiden Abbildungen, ist auffällig, dass

es in Wolfsburg und Braunschweig weniger sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort, als am Arbeitsort gibt. In Wolfsburg sind es beispielsweise 49.274 am Wohnort und 116.618 am Arbeitsort.

Dieser beträchtliche Unterschied lässt auf ein erhöhtes Pendleraufkommen schließen. Die Abbildung Einpendler nach Wolfsburg (vgl. Seite 151) bestätigt den hohen Anteil von Einpendlern nach Wolfsburg aus den umliegenden Landkreisen.

Projiziert man in diese Abbildung das Verkehrsinfrastrukturnetz des Untersuchungsgebiets, erkennt man die gute infrastrukturelle Anbindung der Arbeitsorte. Die Beschäftigten, die täglich vom Wohnort zu ihren Arbeitsorten pendeln, profitieren von den kurzen Distanzen und der schnellen Erreichbarkeit durch die Autobahnen, die Bundesstraßen und das Bahnnetz (Abbildung 63). Die Infrastrukturdichte ist in den Kernstädten am höchsten, was eine gute Erreichbarkeit der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zum Arbeitsort ermöglicht.

Innerhalb der letzten fünf Jahre, von 2009 bis 2014, ist sowohl der Anteil von Beschäftigten am Arbeitsort (+18%) als auch der Anteil der Beschäftigten am Wohnort (+13%) gestiegen. Der Suburbanisierungstrend wird sich auch zukünftig in ansteigenden Werten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort widerspiegeln (HERLYN et al. 2012: 34ff).

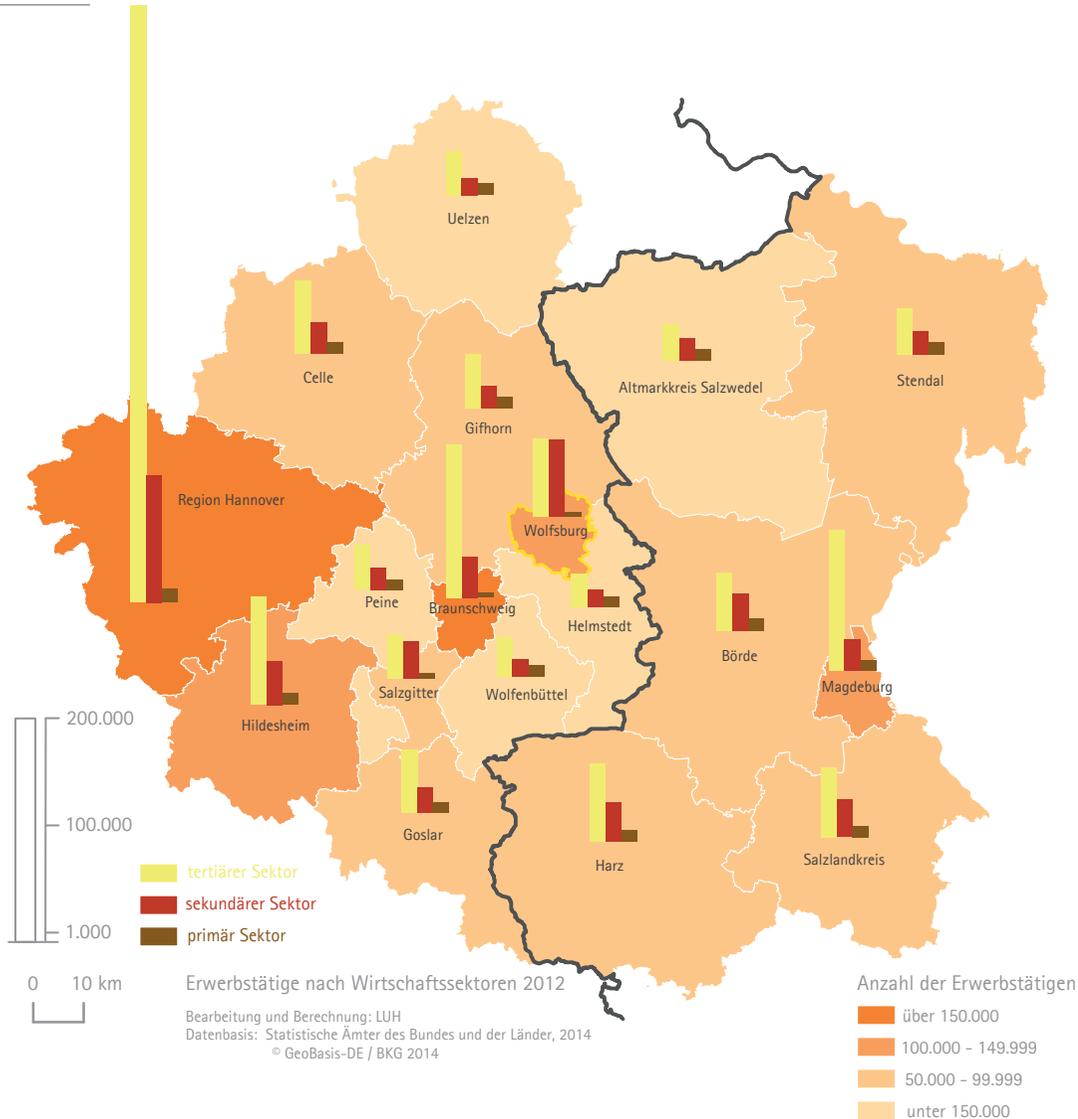
¹ siehe Glossar: Thema Ökonomie und Arbeit/Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

² siehe Glossar: Thema Ökonomie und Arbeit/Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort

³ siehe Glossar: Thema Ökonomie und Arbeit/Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort



Abb. 54



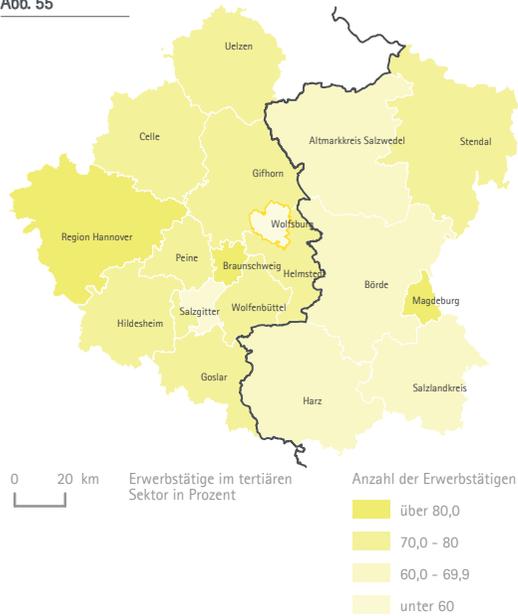
WOLFSBURG IST EINE STARK INDUSTRIELL GEPRÄGTE STADT

Die Beschäftigungsstruktur im untersuchten Gebiet zeigt räumliche Zusammenhänge. Aufgeteilt in die drei Wirtschaftssektoren¹, primär, sekundär und tertiär, stellt die Abbildung 54 die Beschäftigungsstruktur der Erwerbstätigen dar. Die Kartengrundlage zeigt die Gesamtheit der Erwerbstätigen am Arbeitsort. Als Balken dargestellt, werden zudem die Erwerbstätigen, die nach der „Drei Sektoren Hypothese“ zugeordnet wurden, dargestellt. Der primäre Sektor umfasst die „Urproduktion“ Landwirtschaft, Forstwirtschaft sowie Jagd und Fischerei. Zum Sekundärsektor, der als industrieller Sektor gilt, zählen Industrie, Gewerbebetriebe und Handwerksberufe. Im tertiären, oder auch Dienstleistungssektor, werden unter anderem Banken, Versicherungen und Verwaltungen zusammengefasst (FUCHS 2013: 264). Während die Hauptkarte absolute Zahlen zeigt, sind die entschichteten Karten prozentual auf die Wirtschaftssektoren aufgeteilt. Zur besseren Vergleich- und Lesbarkeit sind die Skalen dem Verhältnis entsprechend angepasst.

Im gesamten Untersuchungsgebiet ist der Beschäftigungsgrad im tertiären Sektor mit durchschnittlich 75 Prozent deutlich am stärksten. Die Ausnahmen bilden die kreisfreien Städte Wolfburg mit 49 Prozent und Salzgitter mit 45 Prozent im produzierendem Gewerbe.

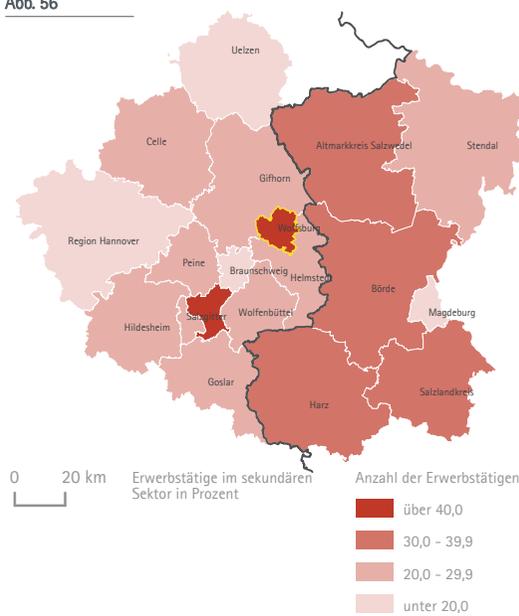
¹ siehe Glossar: Thema Ökonomie und Arbeit/Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Sektoren

Abb. 55



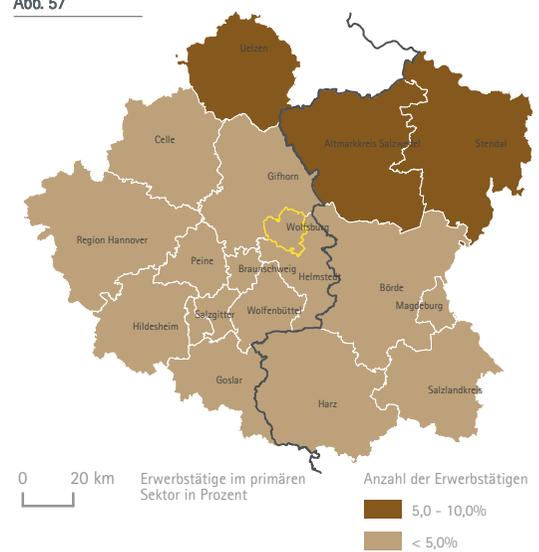
Der Anteil an Beschäftigten im tertiären Sektor liegt hier nur knapp über dem Wert des industriellen Sektors. Der große Einfluss der Volkswagen AG und Salzgitter AG wird hier sehr deutlich. Am Wolfsburger Standort der Volkswagen AG ist unter anderem die firmeninterne Forschung untergebracht. Die Forschung zählt im Allgemeinen zum tertiären Sektor, da es sich hier aber um eine Abteilung eines Produktionsbetriebs handelt, wird sie dem industriellen, also dem sekundären Sektor zugeordnet. Im tertiären Sektor werden auch alle Dienstleistungen, die durch den Staat und anderen öffentlichen Einrichtungen erbracht werden, zusammengefasst. Im Vergleich zum

Abb. 56



Umland ist in den Oberzentren erneut ein deutlicher Bedeutungsüberschuss zu erkennen (vgl. Abbildung 52). Während deutschlandweit in den letzten einhalb Jahrhunderten ein Rückgang der Erwerbstätigen im primären Sektor zu beobachten ist, sinkt mittlerweile auch die Anzahl der im sekundären Sektor Beschäftigten. Im tertiären Sektor waren 2012 circa dreimal so viele Personen beschäftigt, wie im sekundären Wirtschaftsbereich (BPB 2013: www). Auf Wolfsburg trifft dieser bundesweite Trend nicht zu, da die Stadt von der starken wirtschaftlichen Dominanz des Volkswagenkonzerns geprägt ist. Die Abbildung 64 verdeutlicht diesen Zusammenhang.

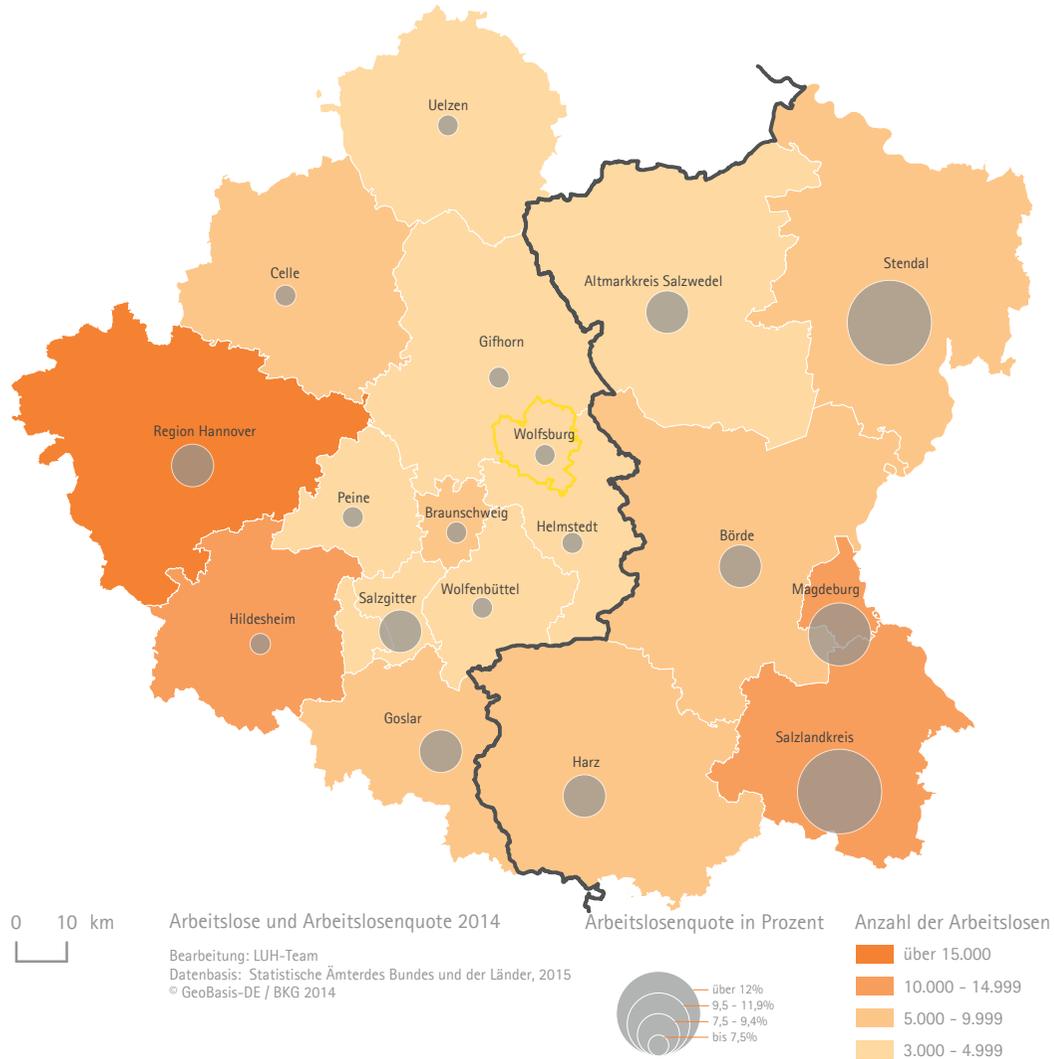
Abb. 57



Die Anzahl der Beschäftigten im Dienstleistungssektor ist in den Kernstädten höher, als in ländlich geprägten Gebieten.

Die genannten Zusammenhänge spiegeln auch die Theorie der zentralen Orte von Walter Christaller wider. Hier gilt die Zentralität eines Ortes als Bedeutungsüberschuss, den seine Einrichtungen zur Versorgung der Umlandbevölkerung haben (PRIEBIS 2013: 30f).

Abb. 58



ARBEITSLOSENQUOTE MIT AUFFÄLIGEM OST-WEST-GEFÄLLE

Die Abbildung 58 zeigt zum einen die absolute Zahl der Arbeitslosen¹ und zum anderen die prozentuale Arbeitslosenquote². In Relation zu den absoluten Arbeitslosenzahlen zeigen die unterschiedlichen Kreisgrößen das tatsächliche Verhältnis zwischen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und Arbeitslosen. Für die Berechnung der Arbeitslosenquote wird die Zahl der Arbeitslosen durch die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten plus die Arbeitslosenzahl dividiert. Durch die Darstellung der Arbeitslosenquote bleibt die Vergleichbarkeit zwischen bevölkerungsschwachen und bevölkerungsreichen Landkreisen und Städten erhalten.

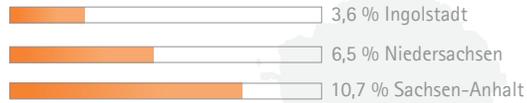
Sowohl anhand der absoluten Arbeitslosenzahlen als auch anhand der relativen Arbeitslosenquote ist ein signifikantes Ost-West-Gefälle zu erkennen. In den Zwischenräumen der Kernstädte ist der Anteil an Arbeitslosen am geringsten. In der Gesamtheit ist im ländlichen Raum der Anteil auffällig gering. Die Ausnahme bilden die südlichen Landkreise Goslar und Harz.

Auch Wolfsburg passt nicht in das Muster der Region und hat als Kernstadt mit 3.153 Arbeitslosen (Stand 2014) eine sehr geringe Arbeitslosenquote von unter fünf Prozent. Eine Erklärung für den hohen Beschäftigungsgrad im Umland könnte die Tatsache sein, dass die

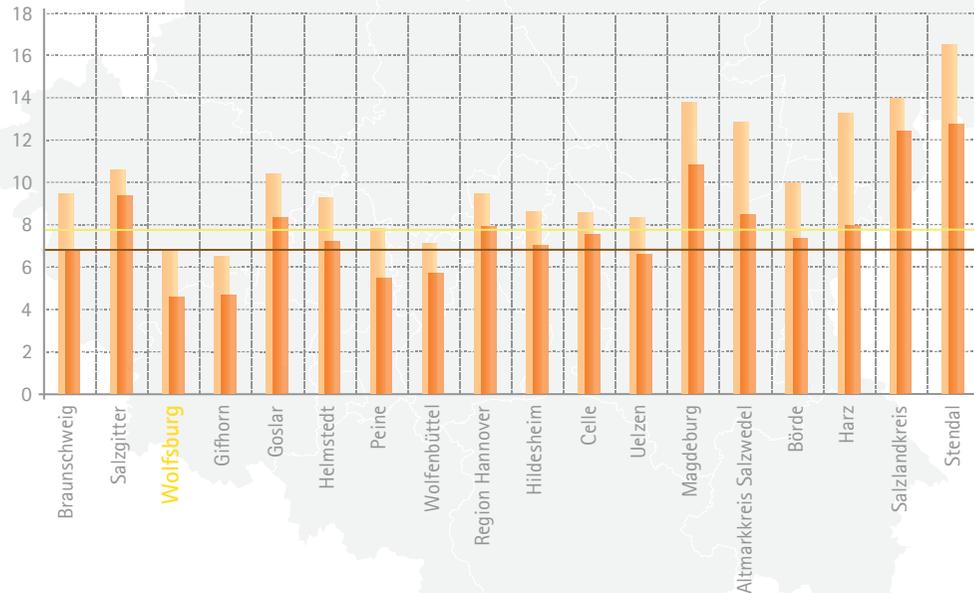
¹ siehe Glossar: Thema Ökonomie und Arbeit/Arbeitslose

² siehe Glossar: Thema Ökonomie und Arbeit/Arbeitslosenquote

Abb. 59



Entwicklung der Arbeitslosenquote 2008-2014 in % in kreisfreien Städten und Landkreisen



Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt 2014 in Prozent

Bearbeitung: LUH-Team
Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2014



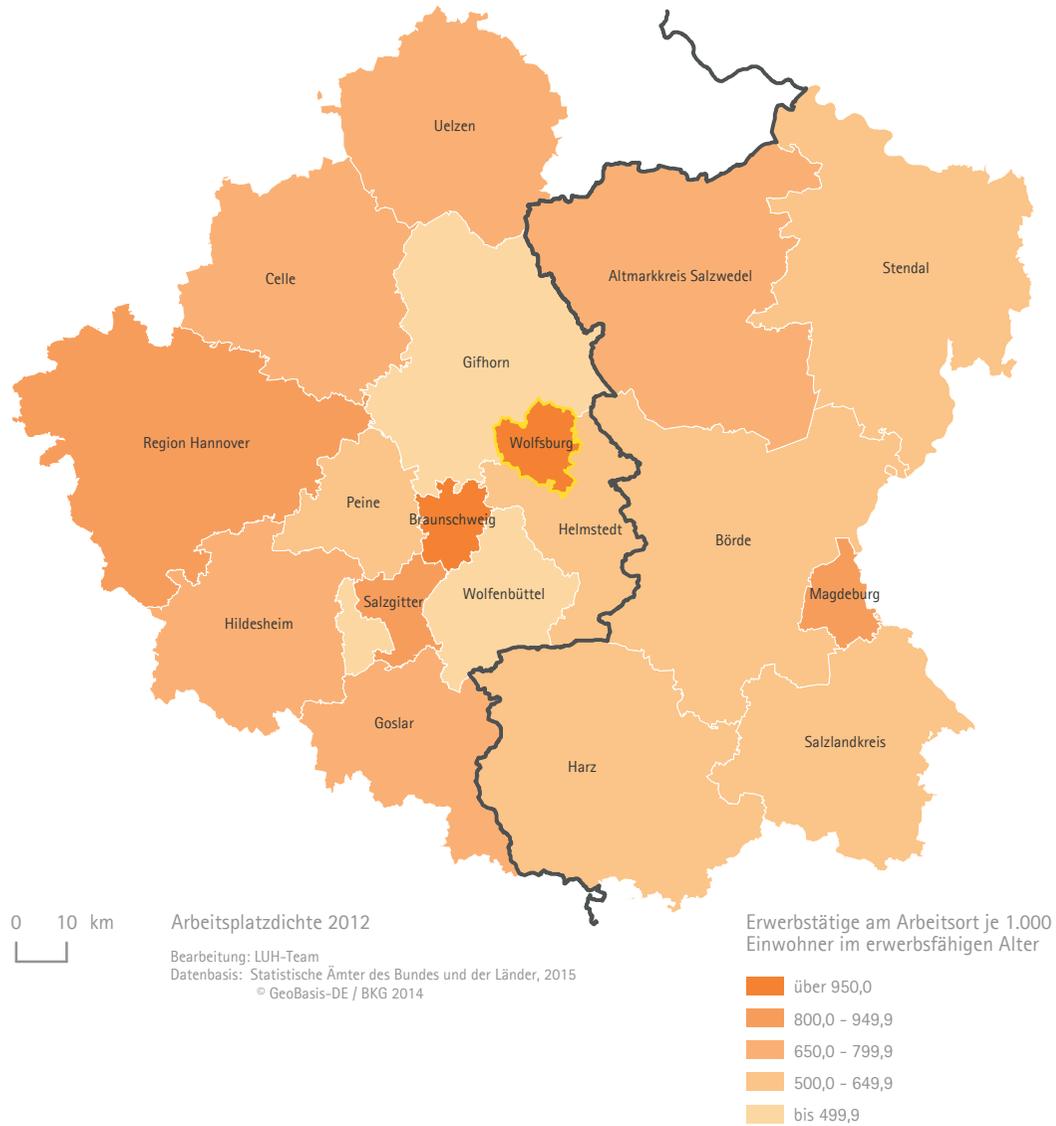
sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den Zwischenräumen wohnen und in Wolfsburg, Braunschweig sowie Hannover arbeiten (vgl. Abbildung 52 und 53).

Betrachtet man den gesamten Raum, lässt sich resümieren, dass die Arbeitslosenquote insgesamt rückläufig ist (siehe Abbildung 59). In den Landkreisen der neuen Bundesländer sinkt die Arbeitslosenquote sogar stärker als in den westlichen Teilen des Untersuchungsgebiets. Dennoch ist der Unterschied der Quote deutlich erkennbar. Der Unterschied zeigt sich auch im Vergleich der beiden Bundesländer. Während die Arbeitslosenquote Niedersachsens knapp unter dem Durchschnitt der Bundesrepublik (7,1% Stand 03/2014)³ liegt, ist die Arbeitslosenquote in Sachsen-Anhalt deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Dennoch waren 2014 erstmals seit der Wiedervereinigung weniger als drei Millionen Bürger arbeitslos gemeldet. Parallel zu den über die Jahre sinkenden Arbeitslosenzahlen hat sich auch die Arbeitskräftenachfrage am Arbeitsmarkt erhöht. Die Bundesagentur für Arbeit merkt jedoch an, dass die statistischen Werte aufgrund veränderter arbeitsmarktpolitischer Schritte verzerrt sind (BPB 2014: www.).

Auch in dieser Abbildung wird die enorme wirtschaftliche Kraft der Volkswagen AG deutlich. Es arbeiten 57.000 Personen im Wolfsburger VW-Werk. Das entspricht etwa der Hälfte der Gesamtbeschäftigten der Stadt (VOLKSWAGEN AG 2015: www.). Dieser Wert untermauert die wirtschaftliche Abhängigkeit der Stadt vom Volkswagen Konzern.

³ Statistik der Bundesagentur für Arbeit, 2013

Abb. 60



Die Arbeitsplatzdichte¹ der Landkreise und kreisfreien Städte im Untersuchungsgebiet im Jahr 2012 ist in der Abbildung 60 dargestellt. In die Berechnung der Arbeitsplatzdichte fließt die Gesamtanzahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort je 1.000 Einwohner ein. Berücksichtigt werden die Erwerbstätigen im erwerbsfähigen Alter von 15 bis 64 Jahren im Jahresdurchschnitt². Der Indikator gibt also Auskunft über das relative Arbeitsplatzangebot. Diese demographische Kennzahl skizziert das Verhältnis zwischen Arbeitsplätzen und der Bevölkerung. Je höher die Arbeitsplatzdichte, desto besser sind die Erwerbschancen der Bevölkerung.

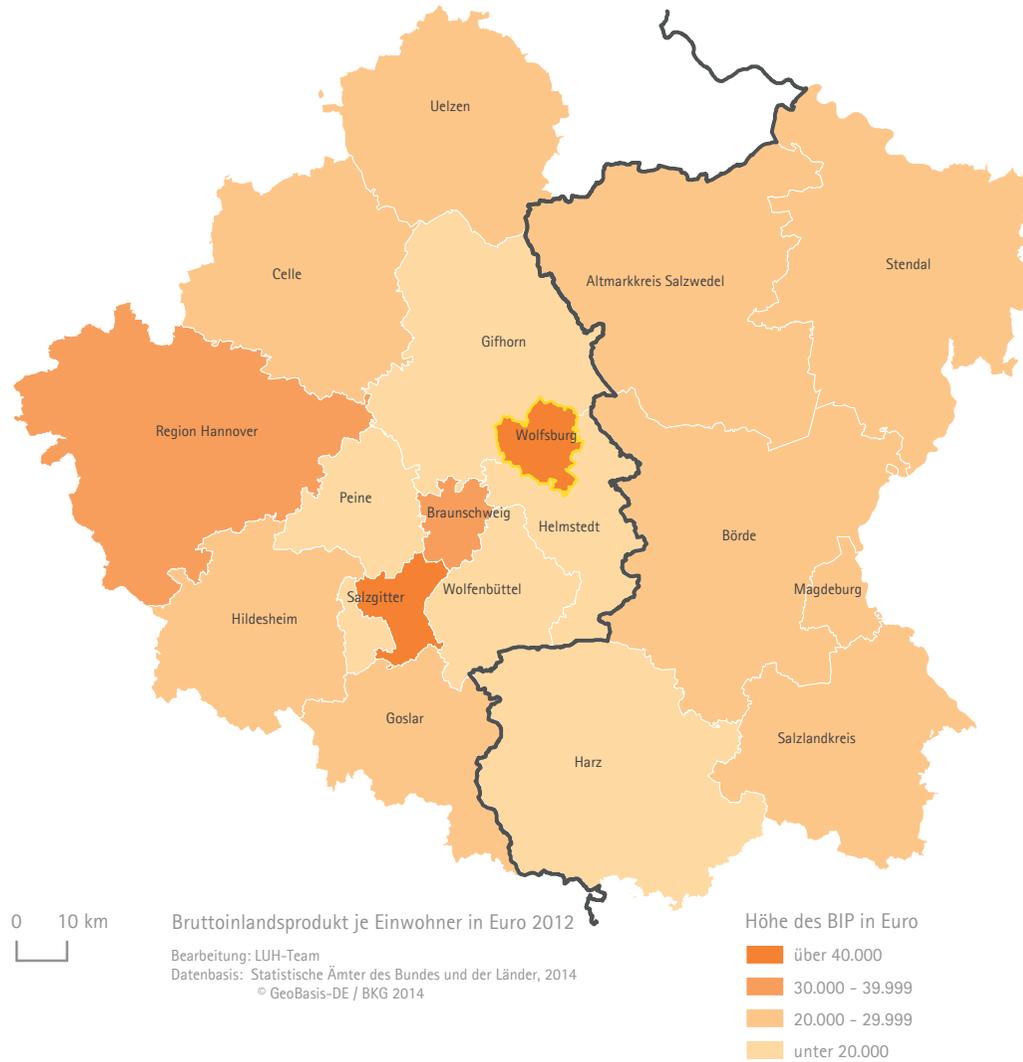
In den städtischen Gebieten erreicht die Arbeitsplatzdichte in der Regel einen höheren Wert, als in den ländlich geprägten Regionen. In bundesweiten Großstädten ist ebenfalls ein starkes Gefälle zwischen den Kernstädten und den Umlandgemeinden zu erkennen. In den ostdeutschen Regionen ist das Gefälle zwischen Kernstadt und Umland wesentlich ausgeprägter (BBSR 2015: www). Die kreisfreien Städte Wolfsburg, Braunschweig und teilweise auch Magdeburg stechen hier heraus. Wobei Wolfsburg mit 1.560 Erwerbstätigen am Arbeitsort je 1.000 Einwohner im erwerbsfähigen Alter mit Abstand über die größte Arbeitsplatzdichte verfügt. Im Vergleich hat Braunschweig 954 Erwerbstätige am Arbeitsort je 1.000 Einwohner im erwerbsfähigen Alter. Ein Teil des

städtischen Arbeitskräftebedarfs wird durch Einpendler aus dem suburbanen Umland abgedeckt (vgl. Abbildung 74). Vergleicht man die Werte und die Aussage der Karte mit den Arbeitslosenzahlen, ergeben sich inhaltliche Überschneidungen (Abbildung 58). Ist beispielsweise die Arbeitslosenquote gering, so steht ihr ein großes Arbeitsplatzangebot gegenüber.

¹ siehe Glossar: Thema Ökonomie und Arbeit/ Arbeitsplatzdichte

² Berechnung: Zahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort dividiert durch die Zahl der Einwohner im erwerbsfähigen Alter und multipliziert mit 1.000

Abb. 61



DIE ÖKONOMISCHE STRAHLKRAFT DES VW-KONZERNS CHARAKTERISIERT DAS UNTERSUCHUNGSGEBIET

Das Bruttoinlandsprodukt¹ (BIP) misst den „Wert aller innerhalb eines Wirtschaftsgebietes während einer bestimmten Periode produzierten Waren und Dienstleistungen. Es entspricht der Bruttowertschöpfung aller Wirtschaftsbereiche zuzüglich der Gütersteuern und abzüglich der Gütersubventionen“ (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2015: www). Auf das Bruttoinlandsprodukt entfallen auch die Leistungen der Ausländer, sofern sie an dem Ort beschäftigt sind. Der BIP-Wert je Einwohner² gibt also nicht den Wohlstand der Einwohner an, sondern die Wirtschaftsleistung des jeweiligen Landkreises.

Projiziert man diese Grundlage auf das untersuchte Gebiet, wird deutlich, dass die Werte von Wolfsburg und Salzgitter weit über dem Niedersächsischen und dem Bundesdurchschnitt (33.355 Euro/Einwohner) liegen (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG 2014: www). Wolfsburg ist sowohl städtebaulich als auch wirtschaftlich stark von der Volkswagen AG geprägt und hat einen produktionsstarken sekundären Sektor (siehe Abbildung 54). Der Großteil des Bruttoinlandsproduktes der übrigen Landkreise befindet sich jedoch unter dem

Bundesdurchschnitt. Der Grund dafür ist, dass das Bruttoinlandsprodukt am Arbeitsort erhoben wird. Der BIP-Wert, der bei der Volkswagen AG Beschäftigten, die zum Beispiel in Gifhorn wohnen, fließt also in die Statistik von Wolfsburg ein. Daraus lässt sich schließen, dass die um die Kernstädte liegende Landkreise hauptsächlich als Wohnorte fungieren, während die Arbeitsstätte in den Oberzentren liegt. Diese Vermutung bestätigen unter anderem die Abbildungen 52 und 53 sowie 33. Daraus ergibt sich eine räumliche Verflechtung in Form von verstärkten Pendlerbeziehungen (vgl. Abbildung 74).

Die funktionalen Zusammenhänge zwischen Stadt und Umland werden durch die Hinzunahme des verfügbaren Einkommens der privaten Haushalte³ bekräftigt. Das verfügbare Einkommen pro Kopf (Abb. 62) umfasst das auf ein Jahr berechnete Durchschnittseinkommen der Einwohner eines Landkreises.

Das Pro-Kopf-Einkommen gibt Auskunft über die durchschnittliche Wohlstandsentwicklung der jeweiligen Landkreise. Mit dessen Hilfe kann ein Vergleich zu anderen Kreisen oder Bundesländern gezogen werden. Das Ein-

kommen pro Kopf ist eng mit dem Bruttoinlandsprodukt verknüpft. Die Kernstädte dienen als Arbeits- und Wohnort, sodass der BIP-Anteil dort hoch ist. Wie die Pendlerverflechtungen zeigen, wohnen die in den Ballungszentren Beschäftigten zu großen Teilen in den angrenzenden Landkreisen. Das erwirtschaftete Einkommen hat dann Einfluss auf die statistischen Daten des jeweiligen Landkreises in dem diese wohnen.

¹ siehe Glossar: Thema Ökonomie und Arbeit/Bruttoinlandsprodukt

² siehe Glossar: Thema Ökonomie und Arbeit/Bruttoinlandsprodukt je Einwohner

³ siehe Glossar: Thema Ökonomie und Arbeit/Verfügbares Einkommen der privaten Haushalte

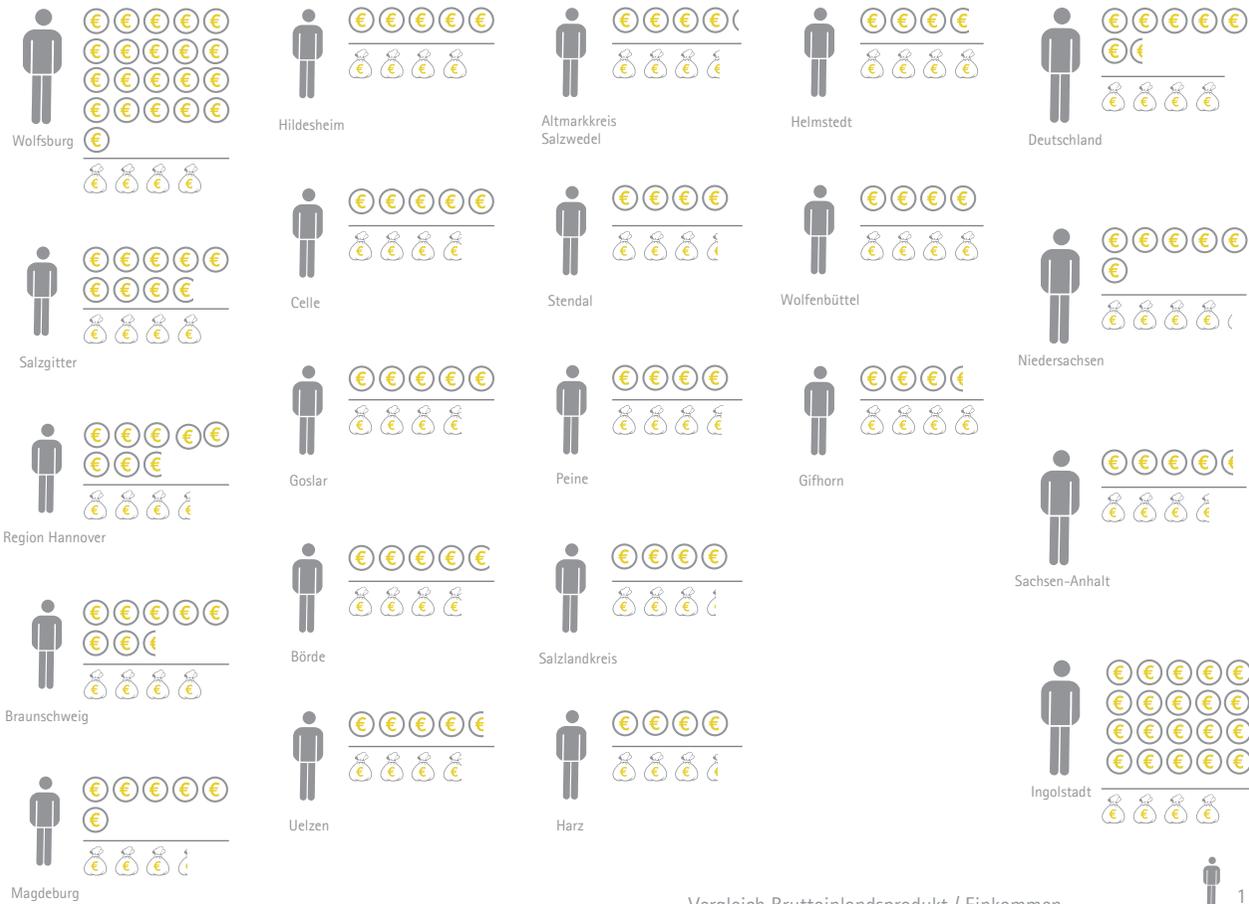


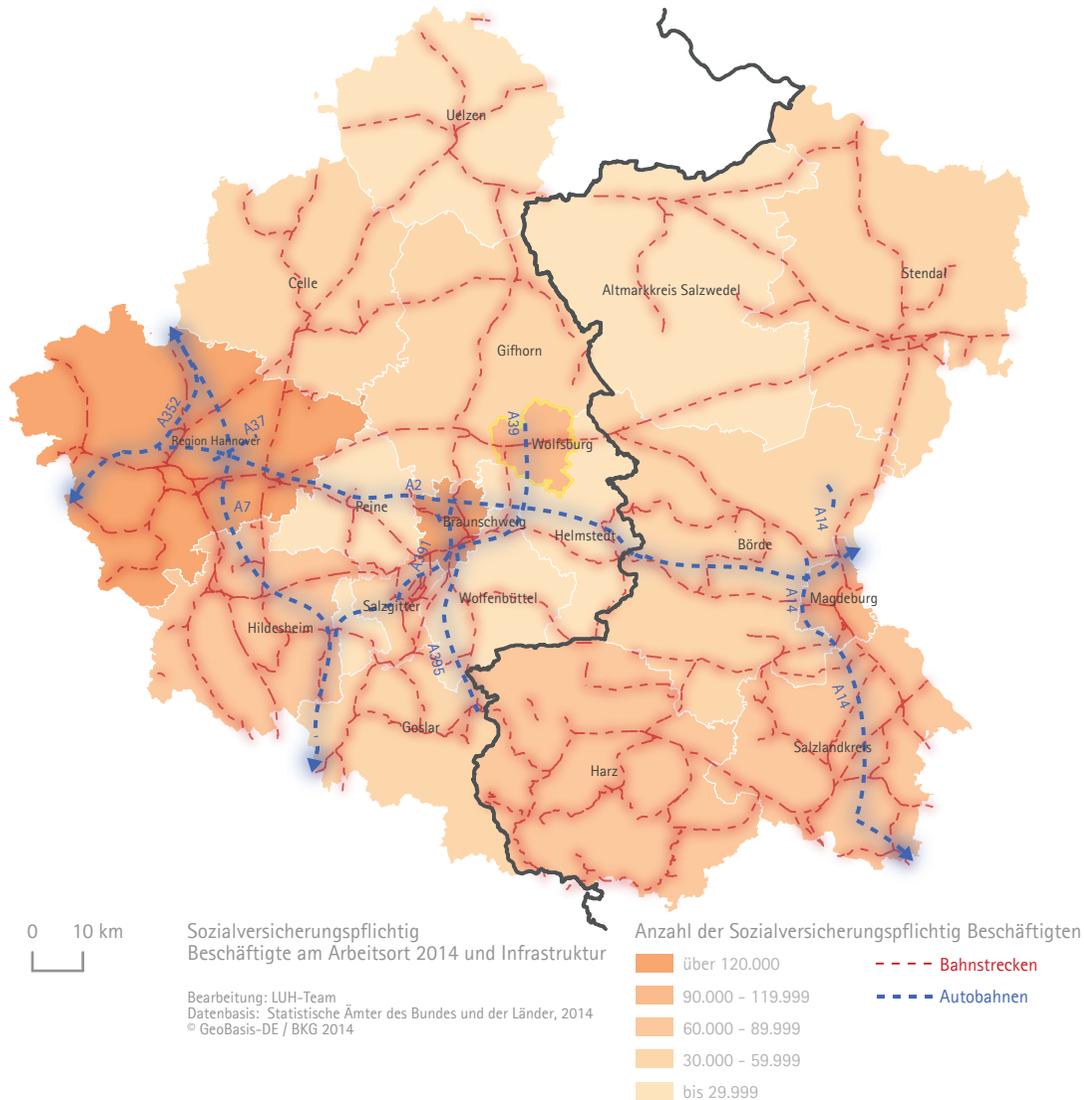
Abb. 62

Vergleich Bruttoinlandsprodukt / Einkommen pro Einwohner

Bearbeitung: LUH-Team
 Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015

-  1 Person
-  Bruttoinlandsprodukt
-  Verfügbares Einkommen
-  5.000 €

Abb. 63



FAZIT THEMENBEREICH ÖKONOMIE UND ARBEIT

Um die ökonomischen Aspekte der Region herauszuarbeiten, ist ein Blick auf die anderen Themenbereiche unabdingbar. Zieht man diese heran, sind regionale Verflechtungen zu erkennen. Die Kernstädte gelten als Arbeitsort und Wirtschaftsstandort. Wolfsburg wird dabei stark von der Volkswagen AG geprägt, welche eine weitreichende Abstrahlwirkung besitzt. Das suburbane Umland dient den Arbeitnehmern meist als Wohn- und Erholungsort, während sie in Wolfsburg der Arbeit nachgehen und dort für den hohen Wert des Bruttoinlandsproduktes pro Kopf verantwortlich sind.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass positive Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung das Einzugsgebiet einer Kernstadt vergrößern. Günstige Erreichbarkeiten und solide infrastrukturelle Anbindung sind wesentliche Faktoren für die Erhöhung der Einpendlerzahlen. Eine hohe Arbeitsplatzdichte, die sich aufgrund der guten ökonomischen Situation (BIP, verfügbares Einkommen) ergibt, zeigt eine gesunde Beziehung zwischen Arbeitsplätzen und Bevölkerung. All diese Aspekte lassen sich auf Wolfsburg und sein Umland übertragen. Somit kann man in Bezug auf das Handlungsfeld Ökonomie und Arbeit von einer stabilen Stadtregion Wolfsburg sprechen.

GLOSSAR: THEMA ÖKONOMIE UND ARBEIT

Arbeitslose¹ | Als Arbeitslose nach § 16 SGB III zählen Personen, die – vorübergehend nicht in einem Beschäftigungsverhältnis stehen oder nur eine weniger als 15 Stunden wöchentlich umfassende Beschäftigung ausüben, – eine versicherungspflichtige, mindestens 15 Stunden wöchentlich umfassende Beschäftigung suchen, – den Vermittlungsbemühungen der Agentur für Arbeit oder des Jobcenters zur Verfügung stehen, also arbeitsfähig und -bereit sind, – in der Bundesrepublik Deutschland wohnen, – nicht jünger als 15 Jahre sind und die Altersgrenze für den Renteneintritt noch nicht erreicht haben, – sich persönlich bei einer Agentur für Arbeit oder einem Jobcenter arbeitslos gemeldet haben

Arbeitslosenquote² (bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen) | Alle zivilen Erwerbstätigen sind die Summe aus den abhängigen zivilen Erwerbstätigen sowie Selbstständigen und mithelfenden Familienangehörigen. Die Arbeitslosenquote auf der Basis aller zivilen Erwerbspersonen errechnet sich entsprechend als:

Arbeitsplatzdichte³ | Der Indikator gibt Auskunft über das relative Arbeitsplatzangebot der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter. Eine hohe Arbeitsplatzdichte lässt

auf gute Erwerbschancen der Bevölkerung schließen. In Städten ist die Arbeitsplatzdichte in der Regel höher, als auf dem Land. Ein Teil des städtischen Arbeitskräftebedarfs wird dort gewöhnlich durch Einpendler aus Umlandregionen abgedeckt.

Für die Berechnung des Indikators "Erwerbstätige insgesamt (am Arbeitsort) je 1.000 Einwohner im erwerbsfähigen Alter von 15 bis 64 Jahren", also der Arbeitsplatzdichte, wird die Zahl der Erwerbstätigen insgesamt (am Arbeitsort) durch die Zahl der Einwohner im erwerbsfähigen Alter von 15 bis 64 Jahren dividiert und mit 1.000 multipliziert.

Bruttoinlandsprodukt⁴ (BIP) | Das Bruttoinlandsprodukt umfasst den Wert aller innerhalb eines Wirtschaftsgebietes während einer bestimmten Periode produzierten Waren und Dienstleistungen. Es entspricht der Bruttowertschöpfung aller Wirtschaftsbereiche zuzüglich der Gütersteuern und abzüglich der Gütersubventionen.

Bruttoinlandsprodukt je Einwohner³ | Für die Berechnung des Indikators 'Bruttoinlandsprodukt in jeweiligen Preisen je Einwohner in EUR' wird der Wert des Bruttoinlandsprodukts in jeweiligen Preisen im Jahr durch die Zahl der Einwohner im Jahresdurchschnitt dividiert.

Der Indikator dient im nationalen und internationalen Vergleich üblicherweise zur Messung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit von Ländern oder Regionen. Der Bezug des regionalen BIP auf die jeweilige Bevölkerungszahl der Region ermöglicht einen Vergleich des Standes der wirtschaftlichen Entwicklung, beziehungsweise der Wirtschaftskraft verschieden großer Volkswirtschaften. Das BIP je Einwohner ist jedoch nicht nur Grundlage für politische Entscheidungen und Standortbestimmungen, auch richtet sich beispielsweise die Vergabe von Fördermitteln der EU-Strukturfonds für Regionen mit Entwicklungsrückstand nach der Höhe des auf die Zahl der jeweiligen Einwohner bezogenen regionalen Bruttoinlandsprodukts. Die Aussagekraft der Kenngröße 'BIP je Einwohner' für wirtschaftliche Regionalvergleiche wird allerdings dadurch relativiert, dass die gesamtwirtschaftliche Leistung in manchen Regionen durch Berufseinpender auf ein Niveau erhöht wird, das maßgeblich über der von der ansässigen Erwerbsbevölkerung erbrachten Wirtschaftsleistung liegt. Hierbei ist zu beachten, dass nach dem Inlands- (BIP am Arbeitsort) beziehungsweise Inländerkonzept (Einwohner am Wohnort) ermittelte Daten aufeinander bezogen werden.

Erwerbstätige¹ | Alle Personen, die als Arbeitnehmerinnen beziehungsweise Arbeitnehmer oder als Selbstständige beziehungsweise mithelfende Familienangehörige eine auf wirtschaftlichen Erwerb gerichtete Tätigkeit

¹ Statistisches Bundesamt, 2014

² Bundesagentur für Arbeit, 2015

³ Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015

⁴ FUCHS, J., 2013: Staat Volkswirtschaft Recht, Das wichtigste Grundwissen in einem Buch.

ausüben, unabhängig vom Umfang dieser Tätigkeit. Nicht zu den Erwerbstätigen werden Personen gezählt, die ehrenamtliche Tätigkeiten, zum Beispiel als Vereinsvorstand, ausüben. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte³ (SVB) | Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sind alle Arbeitnehmer, die kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig und/oder beitragspflichtig nach dem Recht der Arbeitsförderung (SGB III) sind oder für die Beitragsanteile zur gesetzlichen Rentenversicherung oder nach dem SGB III zu zahlen sind.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort³ | Beim Nachweis der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach dem Arbeitsortprinzip werden die Beschäftigten der Gemeinde zugeordnet, in der der Betrieb liegt, in dem sie beschäftigt sind.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort³ | Beim Nachweis der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach dem Wohnortprinzip erfolgt die Zuordnung der Beschäftigten zum Wohnort nach den dem Arbeitgeber mitgeteilten Angaben.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren⁴ | Wirtschaftssektoren: Aufteilung der Beschäftigten einer Volkswirtschaft auf 3 Produktionsbereiche.

1. Sektor (Primärer Sektor; Urproduktion): Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei sowie die Gewinnung von Bodenschätzen.

2. Sektor (Sekundärer Sektor; Güterveredelung, Güterverarbeitung): Industrie, Gewerbebetriebe und Handwerker.

3. Sektor (Tertiärer Sektor, Dienstleistungen und Verwaltungen): Banken, Versicherungen, Gastgewerbe, Handel, Verwaltungen (des Bundes, der Kantone, der Gemeinden), öffentlicher Verkehr, freie Berufe wie Anwälte, Ärzte, Journalisten

Verfügbares Einkommen³ | Das verfügbare Einkommen ist als der Betrag zu verstehen, der den privaten Haushalten für Konsumzwecke oder zur Ersparnisbildung zur Verfügung steht. Es ergibt sich dadurch, dass dem Primäreinkommen die monetären Sozialleistungen (Rente, Arbeitslosenhilfe, Kindergeld etc.) sowie die sonstigen laufenden Transfers hinzugefügt werden und die Sozialbeiträge und die sonstigen laufenden Transfers sowie Einkommens- und Vermögenssteuern, die von den privaten Haushalten zu leisten sind, abgezogen werden. Das Primäreinkommen der privaten Haushalte enthält die Einkommen aus Erwerbstätigkeit und Vermögen, die den inländischen privaten Haushalten zugeflossen sind (z. B. Selbstständigeneinkommen, Arbeitnehmerentgelt).

MOBILITÄT



Wie ist das Untersuchungsgebiet infrastrukturell angebunden? Wie viel Zeit benötigt man für die Anreise nach Wolfsburg? Gilt Wolfsburg auch statistisch betrachtet als Autostadt? Woher kommen die Einpendler nach Wolfsburg und wie entwickeln sich die Ein- und Auspendlerzahlen?

Im folgenden Kapitel werden die Fragen anhand verschiedener thematischer Karten aufgearbeitet.

Gezeigt werden unter anderem Schienen- und Autobahntrassen, Verkehrsflächenanteile, Pendleranteile und Pendlerentwicklungen auf verschiedenen Maßstabsebenen und Pkw-Dichten.

Abschließend wird das Thema in einen größeren Zusammenhang eingeordnet.



Abb. 64

Hauptbahnhof Wolfsburg bei Nacht (POLEY o. Jahr)



Abb. 65

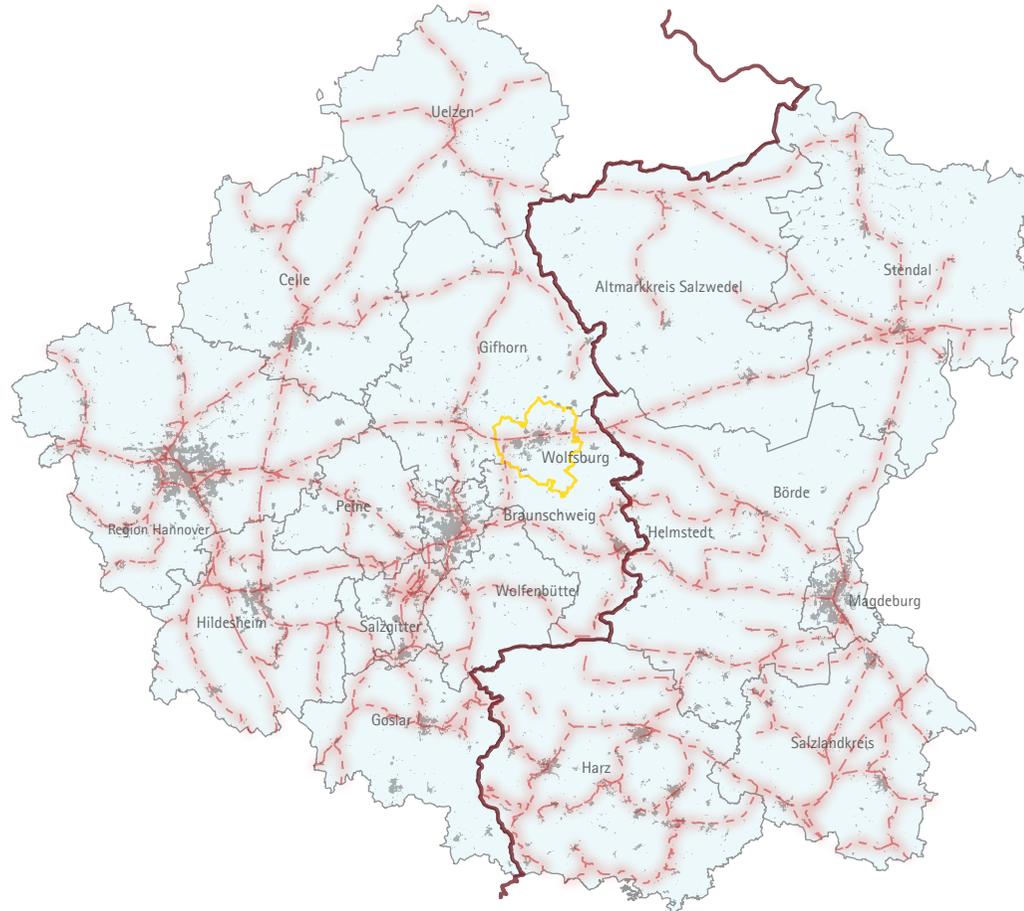
ICE Haltepunkt Wolfsburg (POLEY o. Jahr)



Abb. 66

Luftbild B188 Vorsfelde (BERTRAM o. Jahr)

Abb. 67



0 10 km

Infrastruktur: Schienenverbindungen

--- Bahnstrecken

Bearbeitung: LUH-Team
Datenbasis: © GeoBasis-DE / BKG 2014

Abb. 68

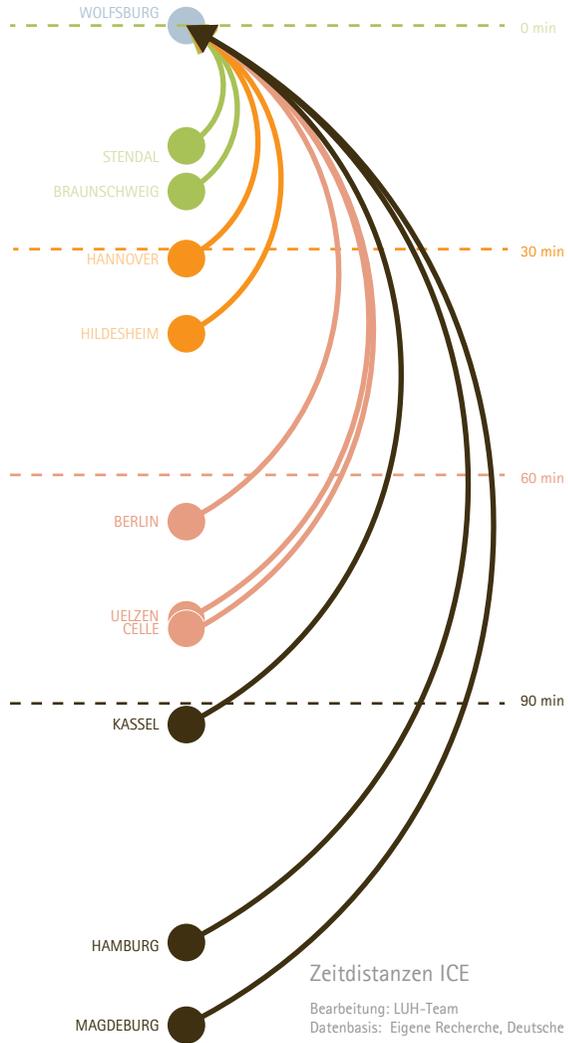
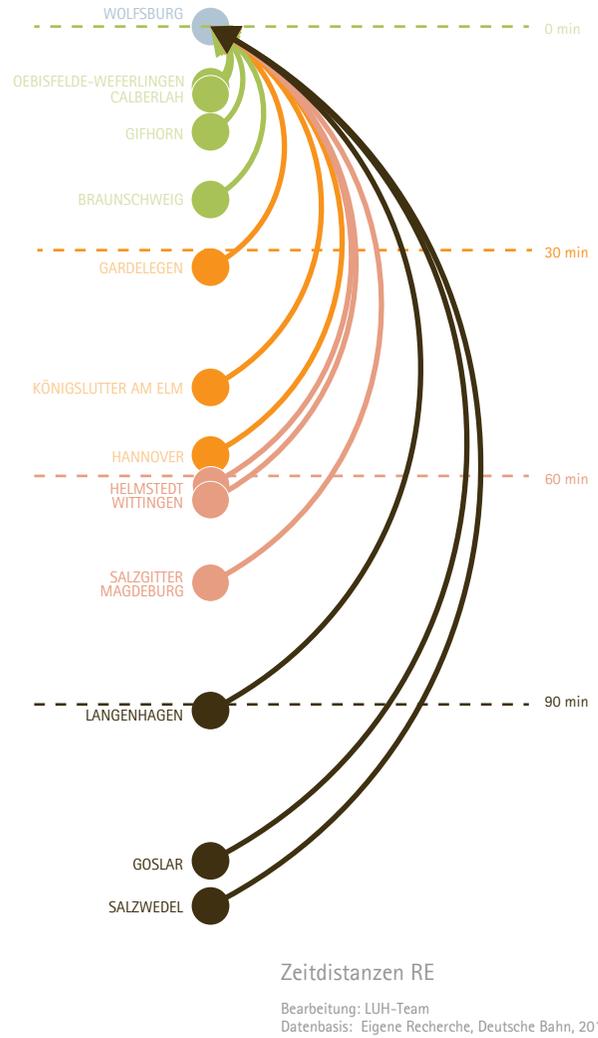


Abb. 69



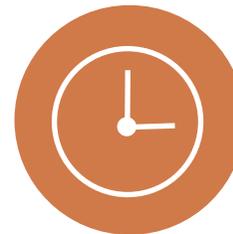
GUT AUSGEBAUTE WEST-OST-VERBINDUNG STÄRKT PENDLERSTRÖME

Die Abbildung 67 zeigt eine Übersicht der Schienenverbindungen des Regional- und Fernverkehrs im Untersuchungsgebiet. Ergänzend hierzu geben die Abbildungen 68 und 69 Auskunft über die Fahrzeiten mit dem Inter-city-Express (ICE) und dem Regional-Express (RE) nach Wolfsburg. Die Auswahl in Abbildung 68 zeigt Städte mit bestehender ICE Verbindung nach Wolfsburg. Die abgebildeten Städte und Gemeinden der Abbildung 69 wurden aufgrund ihrer hohen Anzahl an Einpendlern¹ nach Wolfsburg ausgewählt. Die jeweiligen Zeitdistanzen wurden auf Grundlage der Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn² ermittelt.

In der Übersicht fällt auf, dass das Schienennetz flächendeckend ausgebaut ist. Der Ausbau im Süden ist allerdings kleinteiliger als im Norden des Untersuchungsgebiets. Betrachtet man dabei die Anbindung Wolfsburgs an das Schienennetz genauer, wird deutlich, dass die Stadt zwar über eine gute West-Ost-Verbindung verfügt, aber ein direkter Anschluss in Nord-Süd-Richtung fehlt. Die nördlichen Verbindungen führen über die Kreuzungspunkte Hannover und Stendal, die südlichen Verbindungen über die Knotenpunkte Hannover, Braunschweig und Magdeburg.

Der fehlende direkte Anschluss spiegelt sich auch in den Verbindungszeiten wider. So werden westlich und östlich gelegene Städte und Gemeinden schneller erreicht als die nördlich beziehungsweise südlich gelegenen. Vom circa 230 Kilometer entfernten Berlin beträgt die Fahrzeit mit dem ICE in der Regel 66 Minuten. Zum Vergleich: für die Strecke von Uelzen nach Wolfsburg, ungefähr 80 Kilometer, braucht man mit dem ICE circa 79 Minuten, da ein Umweg über Hannover genommen werden muss. Dies lässt die Schlussfolgerung zu, dass die fehlende Nord-Süd-Verbindung auch Einfluss auf die Herkunft und Anzahl der Einpendler nach Wolfsburg hat. Vergleicht man wiederum Berlin und Uelzen anhand der Pendlerzahlen, so waren es im Jahr 2013 aus Berlin 957 Personen³, aus Uelzen aber nur 103 Personen³, die nach Wolfsburg eingependelt sind.

³ Statistik der Bundesagentur für Arbeit, 2013



¹ siehe Glossar: Thema Mobilität/Einpendler

² Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn, 2015

Die Abbildung 70 stellt die Autobahntrassen im Untersuchungsgebiet dar. Diese wird durch Zeitdistanzen zwischen Wolfsburg und den Kreisstädten aller Landkreise des Untersuchungsgebiets ergänzt. Nicht alle gewählten Städte haben einen direkten Autobahnanschluss, sodass die Verbindungen teilweise über andere Straßenformen führen.

Ausgehend von der jeweiligen Stadtmitte wurden die Zeitdistanzen mithilfe von Google Maps erhoben. Die Zeit, die man für einen Kilometer auf der jeweiligen Strecke benötigt, wurde anhand der Entfernungen des Zentrums und der Dauer der benötigten Zeit errechnet. Hier ist zu erwähnen, dass von einer optimalen Zeitnutzung ausgegangen wird. Es werden keine Stauwartezeiten oder verkehrsbeeinträchtigende Faktoren berücksichtigt.

Beim Betrachten der Karte fällt auf, dass im Vergleich zum Schienennetz (vgl. Abbildung 67) der Ausbau der Autobahnen nicht annähernd flächendeckend ist. Lediglich die Autobahnverbindung zwischen den Großstädten Hannover, Braunschweig und Magdeburg ist durch die A2 durchgängig ausgebaut. Weiterhin ist der Raum in südlicher Richtung zwischen den Städten Hannover, Peine, Hildesheim, Salzgitter und Braunschweig gut durch das Autobahnnetz (A2, A37 und A391) erschlossen. Die A39 führt von der A2 abgehend in nördlicher Richtung nach Wolfsburg. Nur kurze Streckenabschnitte der A7 und A14 erschließen den restlichen nördlichen Bereich des Untersuchungsgebiets. Insgesamt ist eine gut ausgebaute West-Ost-Verbindung zu erkennen. Die Nord-Süd-Ver-

bindung dagegen ist kaum erschlossen, wird aber durch den Neubau der A14 von Magdeburg bis Schwerin weitergeführt. Für den Ausbau der A39 gibt es Planungen, die beinhalten, dass die A39 einen Anschluss bis nach Lüneburg erhalten soll. Somit würde es einen direkten Nord-Süd-Anschluss für Wolfsburg geben (NIEDERSÄCHSISCHE LANDESBEHÖRDE FÜR STRAßENBAU UND VERKEHR 2015: www).

Beim Vergleich der verschiedenen Fahrtzeiten, die für einen Kilometer benötigt werden, fällt auf, dass es Unterschiede in der Relation zwischen Fahrtdauer und Kilometeranzahl gibt. Von Hildesheim nach Wolfsburg benötigt man über die Autobahn beispielsweise 52 Minuten bei einer Entfernung von 82 Kilometern. Im Vergleich dazu braucht man von Celle nach Wolfsburg 63 Minuten bei einer Streckenlänge von 79 Kilometern. Diese Unterschiede sind vor allem auf die Anbindung der jeweiligen Stadt an die Autobahn und die Streckenführung zurückzuführen. Relativ gesehen ist also die Autobahnverbindung von Hildesheim nach Wolfsburg effizienter als die von Celle nach Wolfsburg (Hildesheim - Wolfsburg: 1,59 km/min, Celle - Wolfsburg: 1,25 km/min).

Des Weiteren spielt es für die Zeitdauer eine erhebliche Rolle, ob eine Autobahnverbindung vorhanden ist oder nicht. Beim Vergleich des Zeitaufkommens einer Autobahnverbindung und einer Landstraße ist die Fahrtdauer bei einer Verbindung über die Autobahn um circa ein Drittel kürzer. Über die Autobahn von Hildesheim nach

Wolfsburg werden etwa 1,59 Kilometer pro Minute gefahren, über die Landstraße von Salzwedel nach Wolfsburg sind es nur etwa 1,0 Kilometer pro Minute.

Abschließend ist festzustellen, dass es zeitlich gesehen bei naheliegenden Städten mit Autobahnanbindung kaum zeitliche Unterschiede bei den Mobilitätsformen (Pkw oder Zug) gibt. Von Braunschweig benötigt man mit Nahverkehrszügen 23 Minuten und mit einem Personenkraftwagen circa 31 Minuten.

Besonders bei der gut ausgebauten West-Ost-Bahnverbindung, je weiter die jeweilige Stadt entfernt ist, ist die ICE Bahnverbindung effizienter als die Verbindung über die Autobahn. Von Berlin nach Wolfsburg benötigt man beispielsweise 66 Minuten mit dem ICE und 131 Minuten mit den Pkw.



Abb. 70



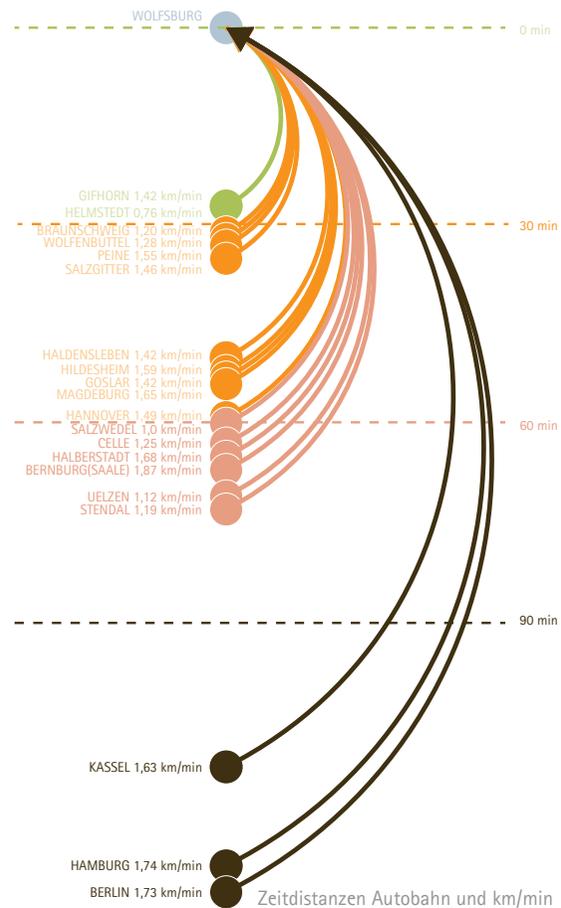
0 10 km

Infrastruktur: Autobahnen

--- Autobahnen

Bearbeitung: LUH-Team
Datenbasis: © GeoBasis-DE / BKG 2014

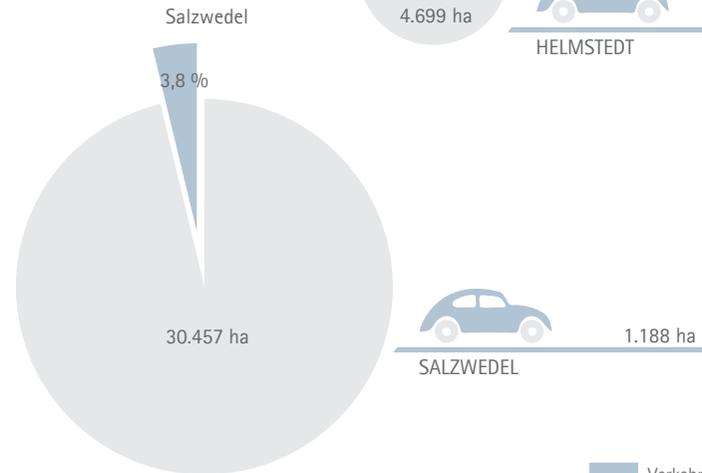
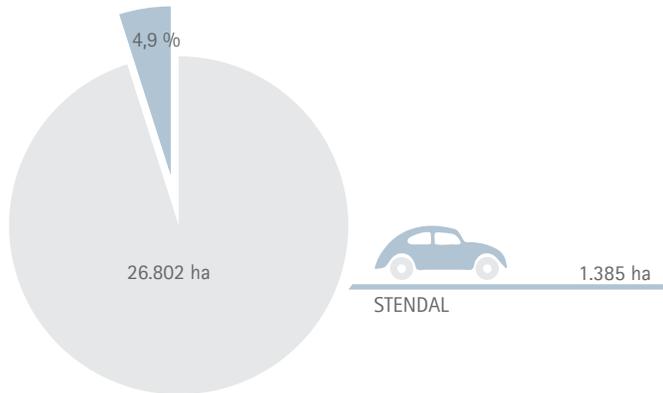
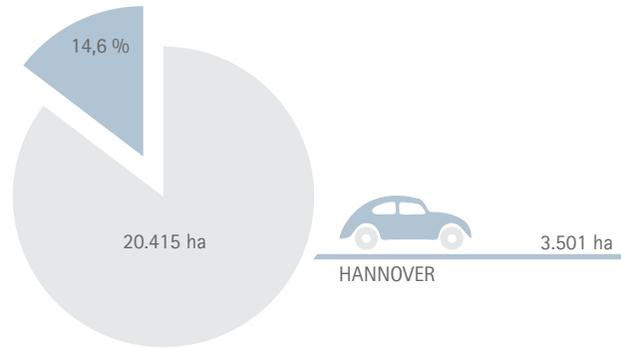
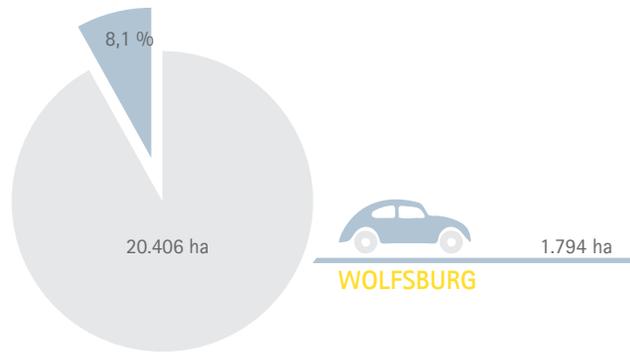
Abb. 71



Zeitdistanzen Autobahn und km/min

Bearbeitung: LUH-Team
Datenbasis: Eigene Recherche, Google Maps, 2015

Abb. 72

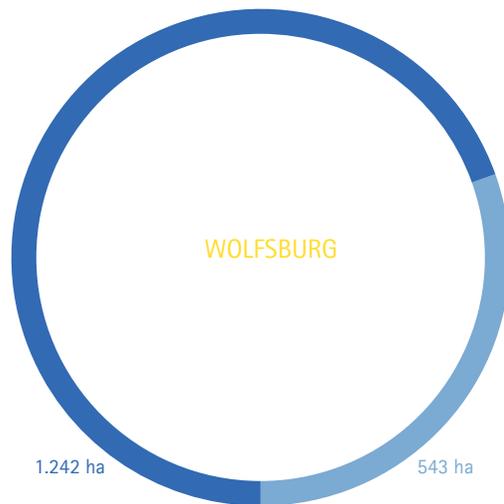


Verkehrsfläche 2013

Bearbeitung und Berechnung: LUH-Team
Datenbasis: Landesamt für Statistik Niedersachsen 2015
Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Halle (Saale), 2015
Bayrisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2015

Verkehrsfläche in ha
Gebietsfläche in ha

Abb. 73



Verkehrsflächenanteil, 2013



Verkehrsflächenanteil nach Kernstadt und Ortsteilen in Wolfsburg 2013

Bearbeitung und Berechnung: LUH-Team
Datenbasis: Stadt Wolfsburg, Auswertung Flächennutzung
Referat 21 – Strategische Planung, Stadtentwicklung, Statistik, 2015

AUTOSTADT WOLFSBURG?

Die Abbildung 72 zeigt den Anteil der Verkehrsfläche¹ gemessen an der Gebietsfläche² in ausgewählten Städten im Jahr 2013. Die Auswahl beinhaltet die Kreisstädte und kreisfreien Städte des Untersuchungsgebiets sowie Ingolstadt. Zur Berechnung des Anteils wird die Verkehrsfläche durch die Gebietsfläche geteilt.

Betrachtet man die einzelnen Grafiken fällt auf, dass die Städte Niedersachsens generell einen höheren Verkehrsflächenanteil aufweisen als die Städte in Sachsen-Anhalt. Dies ist nicht unbedingt verwunderlich, da die Gebietsfläche der Städte von Sachsen-Anhalt grundsätzlich höher ist. Die Kreisstadt Salzwedel hat zum Beispiel mit 30.457 Hektar eine größere Gebietsfläche als Hannover, die Landeshauptstadt Niedersachsens, mit 20.415 Hektar. Weiter lässt sich erkennen, dass der Verkehrsflächenanteil in den größeren Städten, wie Hannover (14,6%), Braunschweig (11,3%) oder Magdeburg (9,8%) höher ist, als in kleineren Städten.

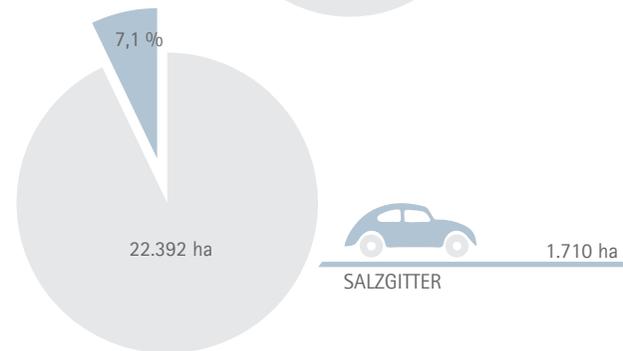
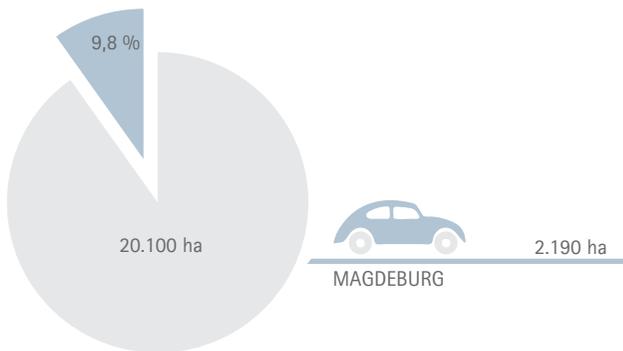
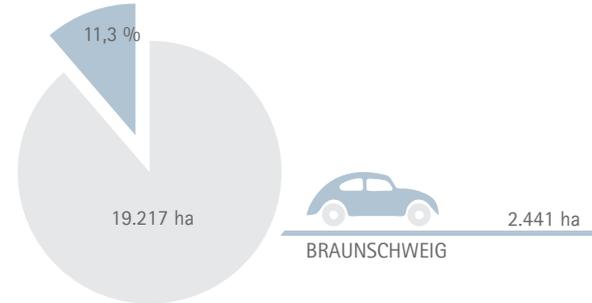
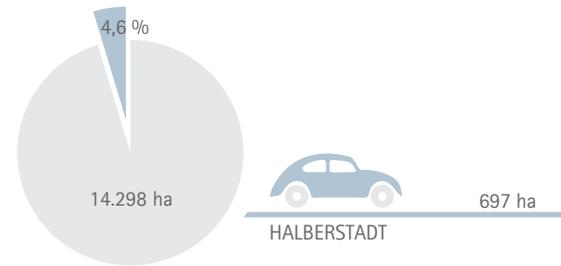
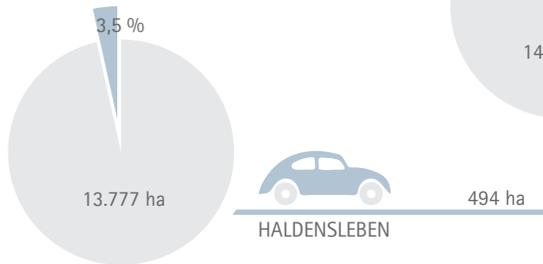
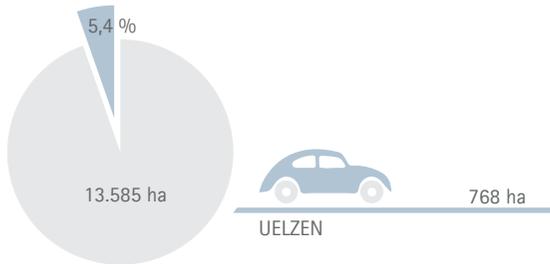
Beim Blick auf Wolfsburg wird deutlich, dass die im Vergleich zu anderen Städten des Untersuchungsgebiets relativ große Gebietsfläche (20.406 ha) nur einen recht geringen Verkehrsflächenanteil (8,1%) aufweist.

Vergleicht man dies mit Hannover sind es hier 20.415

Hektar Gebietsfläche und davon 14,6 Prozent Verkehrsfläche. Grund hierfür ist die eher ländliche Struktur Wolfsburgs, die aus den Eingemeindungen des stadtentwicklungspolitisch bedeutsamen Umlands von 1972 hervorgeht. Zu dieser Zeit wurden zwanzig Umlandgemeinden in die Stadt Wolfsburg eingemeindet. Das Stadtgebiet wurde so von rund 3.400 Hektar auf über 20.000 Hektar ausgedehnt (HERLYN et al. 2012: 133). Im Jahr 2013 betrug die Fläche der Kernstadt 3.556 Hektar, während die Ortsteile 16.898 Hektar der Gebietsfläche einnahmen (STADT WOLFSBURG 2015: Email). Dabei war der Verkehrsflächenanteil in der Kernstadt fast fünfmal so hoch, wie der Anteil der Verkehrsfläche in den Ortsteilen Wolfsburgs.

¹ siehe Glossar: Thema Mobilität/Verkehrsfläche

² siehe Glossar: Thema Mobilität/Gebietsfläche



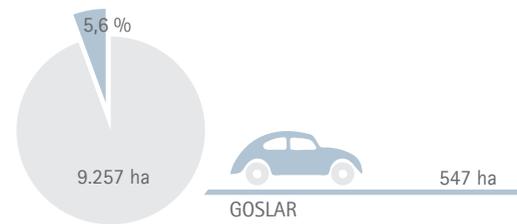
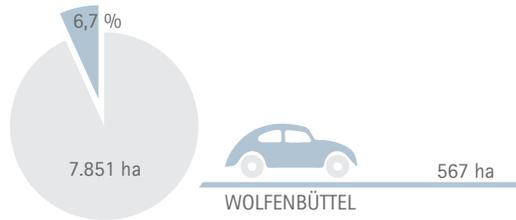
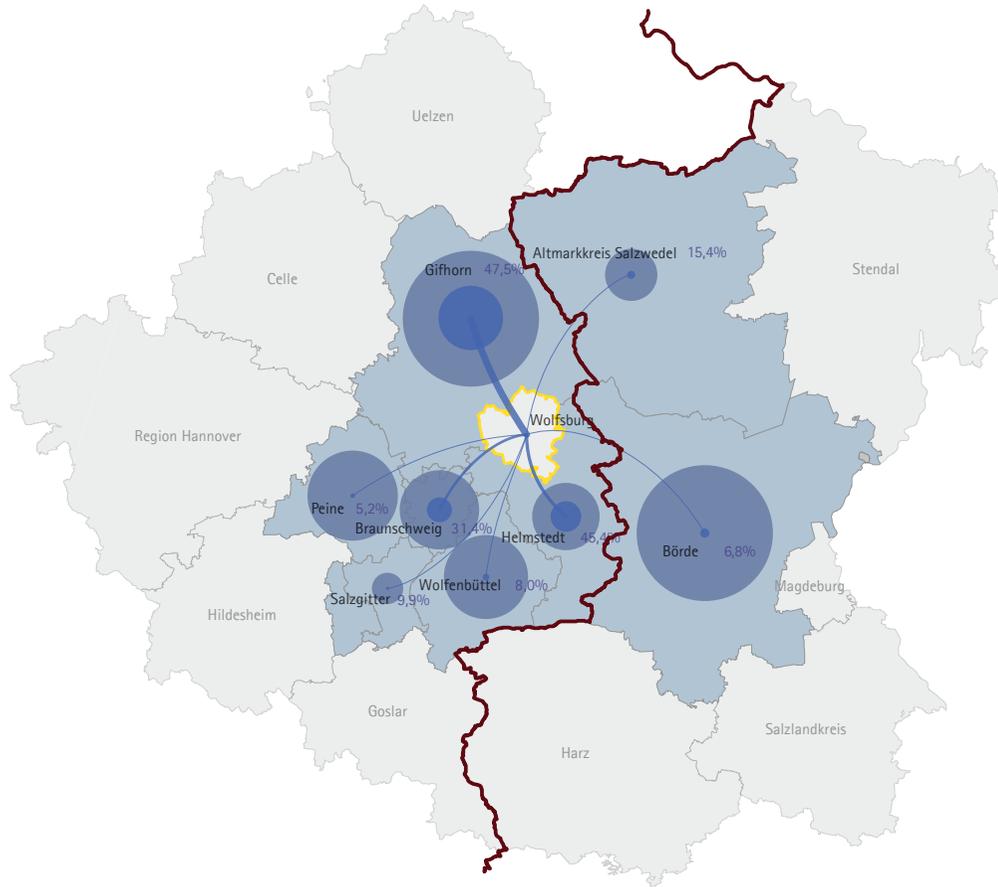


Abb. 74

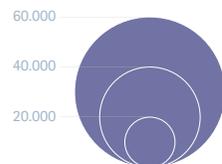


0 10 km

Einpendler nach Wolfsburg 2013

Bearbeitung und Berechnung: LUH-Team
 Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015
 Statistik der Bundesagentur für Arbeit, 2014
 © GeoBasis-DE / BKG 2014

Auspender über Landkreisgrenzen



Einpendler nach Wolfsburg



EINPENDLERZENTRUM WOLFSBURG

Die Abbildung zeigt alle Landkreise, beziehungsweise kreisfreien Städte im Untersuchungsgebiet, in denen der Anteil der Auspendler¹ über die Landkreisgrenzen nach Wolfsburg über fünf Prozent beträgt. Die Daten zu den Pendlerzahlen werden anhand der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeits- und Wohnort erhoben.

Beim Betrachten der Karte fällt auf, dass die meisten Einpendler nach Wolfsburg aus den Landkreisen Gifhorn (25.744) und Helmstedt (12.209) stammen. Je größer die Distanz nach Wolfsburg, desto geringer ist der Anteil der Auspendler nach Wolfsburg aus den jeweiligen Landkreisen. Diesem Trend entsprechend pendeln aus dem Landkreis Peine lediglich 5,2 Prozent der Auspendler nach Wolfsburg. Daraus lässt sich ableiten, dass die Nähe zum Arbeitsplatz ein mögliches Kriterium zum Einpendeln ist. Ein anderes Kriterium lässt vermuten, dass wenn die Gesamtzahl der Auspendler aus einem Landkreis insgesamt relativ hoch ist, aber der Anteil nach Wolfsburg gering, eine Stadt in unmittelbarer Nähe ein höheres Arbeitsplatzangebot bietet (siehe Peine - Hannover).

Die infrastrukturelle Anbindung spielt hingegen nur bedingt eine Rolle, wie man am Beispiel des Landkreises Gifhorn sieht. Weder ist das Schienennetz gut ausgebaut, noch ist eine gute Anbindungen an die Autobahn vorhanden.

Dennoch kommen die meisten Einpendler nach Wolfsburg aus Gifhorn (25.744). Aus dem erhöhten Pendleraufkommen lässt sich auch auf ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in Gifhorn schließen.

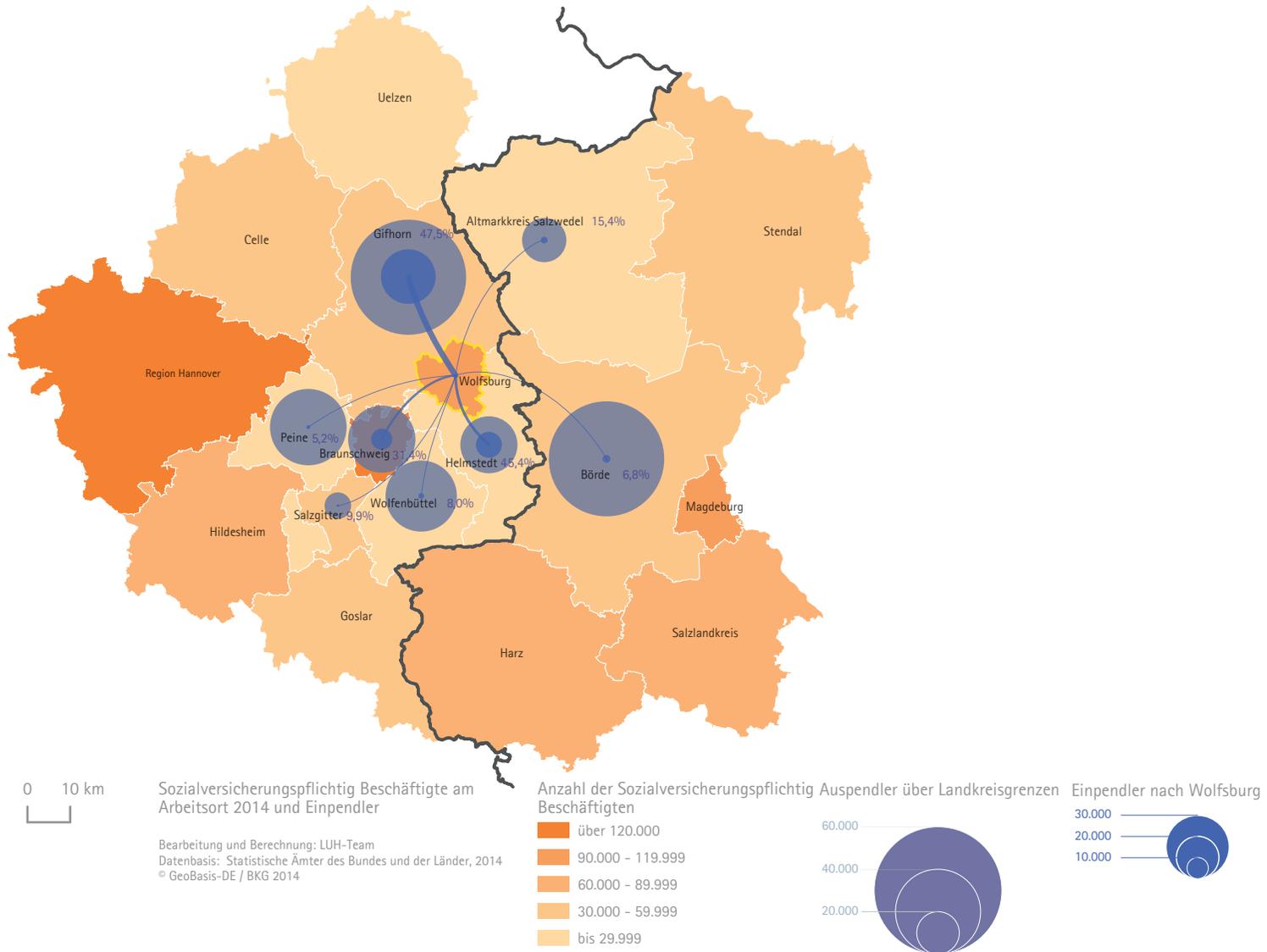
Betrachtet man hingegen die Zeitdistanzen mit dem ICE von Uelzen und Berlin nach Wolfsburg, fällt auf, dass Pendler aus Berlin nur knapp 60 Minuten Fahrtzeit benötigen und Pendler aus Uelzen dagegen rund 80 Minuten unterwegs sind. Aufgrund der gut ausgebauten Ost-West-Verbindung fällt der Anteil der Einpendler aus Berlin höher aus, als der aus Uelzen.

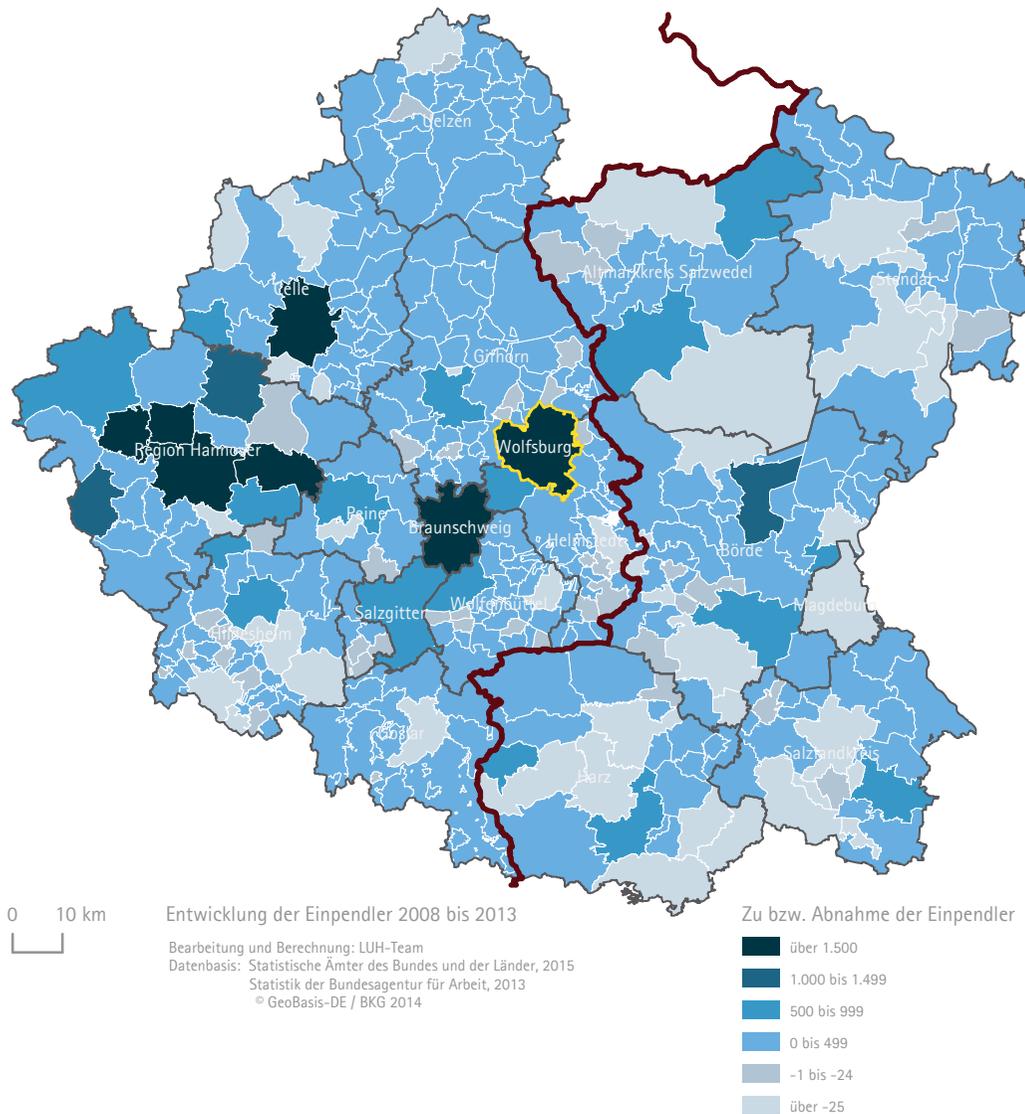
Anhand der Karte (Abbildung 75) lässt sich ableiten, dass in den Landkreisen Gifhorn, Helmstedt und in der kreisfreien Stadt Braunschweig offensichtlich Personen leben, die zwar in Wolfsburg arbeiten, aber aus unterschiedlichen Gründen (vgl. Seite 48) nicht in Wolfsburg wohnen. Aufgrund der hohen Einpendlerzahlen sind Gifhorn, Helmstedt und Braunschweig stärker mit Wolfsburg verflochten, als zum Beispiel Salzgitter und Peine. Außerdem kann daraus geschlossen werden, dass das Arbeitsplatzangebot in den genannten Bereichen im Vergleich zu Wolfsburg keine vergleichbare Attraktivität aufweist. Die Grafik der Einpendler unterstützt den Zusammenhang der im Gegensatz zu Wolfsburg niedrigen Anzahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an den Arbeitsorten Gifhorn und Helmstedt.

Die Karte stellt insgesamt den größten Teil der 75.517 Einpendler im Jahr 2013 nach Wolfsburg dar, aber dies sind nur kleinräumige Verflechtungen von Wolfsburg und den benachbarten Landkreisen. Der gesamte Einzugsbereich der Einpendler erstreckt sich über weite Teile Deutschlands, so kamen 2013 beispielsweise 9.261 Einpendler aus Sachsen-Anhalt und 1.951 aus Hessen. Interessant dabei ist, dass in den letzten Jahren zunehmend Pendler aus den Regionen um Braunschweig (+775), Hannover (+312) und Berlin (+137) kommen (STADT WOLFSBURG 2014: 3).

¹ siehe Glossar: Thema Mobilität/Auspendler

Abb. 75





In den folgenden Abbildungen 76 bis 78 ist die Entwicklung der Einpendler von 2008 bis 2013 auf Gemeindeebene dargestellt. Anhand dieser Karten sind weitere Ballungszentren ersichtlich (vgl. Abbildung 74). Pendlerbeziehungen sind unmittelbare Folgen der Stadt-Umland-Wanderungen von Beschäftigten, die ihren Arbeitsplatz in der Stadt behalten, aber ihren Wohnsitz ins kostengünstigere Umland verlagern (BBSR 2015: www).

Betrachtet man die hohe Zunahme der Einpendler auf der Karte, lassen sich zwei Ballungsräume abgrenzen. Zum einen der Raum zwischen den Städten Hannover, Langenhagen, Garbsen, Lehrte und Celle und zum anderen die Region zwischen der Stadt Wolfsburg und Braunschweig. Diese Bereiche stechen aufgrund der hohen Zunahme von über 1.500 Einpendlern besonders hervor. Gründe für diese Entwicklung sind unter anderem die hohe Arbeitsplatzdichte (vgl. Abbildung 60 Arbeitsplatzdichte), die Multifunktionalität des Standortes und die Nutzung von Synergieeffekten (PRIEBIS 2013: 121). Wolfsburg befindet sich dementsprechend am nord-östlichen Rand dieser Agglomerationsräume.

In Magdeburg hingegen lässt sich im Hinblick auf die Einpendlerentwicklung nicht von einem Verdichtungsbe-
 reich sprechen. Dort ist von 2008 bis 2013 eine Entwicklung von minus 3.358 Einpendlern zu verzeichnen. Einzig die Stadt Haldensleben in Sachsen-Anhalt weist eine Zunahme der Einpendler zwischen 1.000 bis 1.499 auf.

Abb. 77

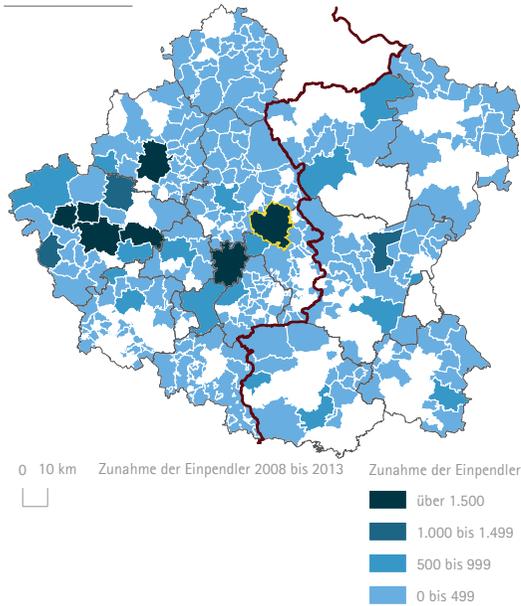
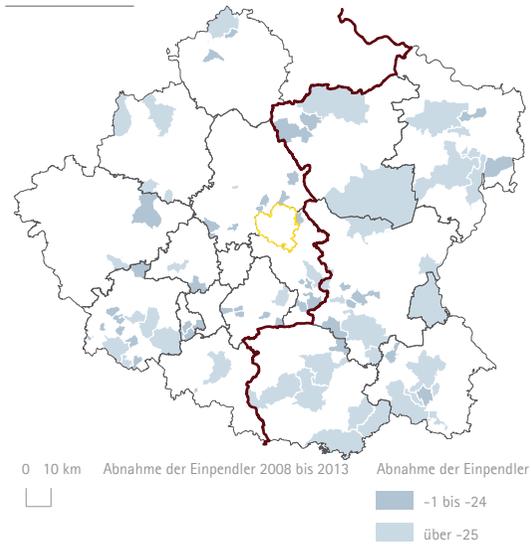
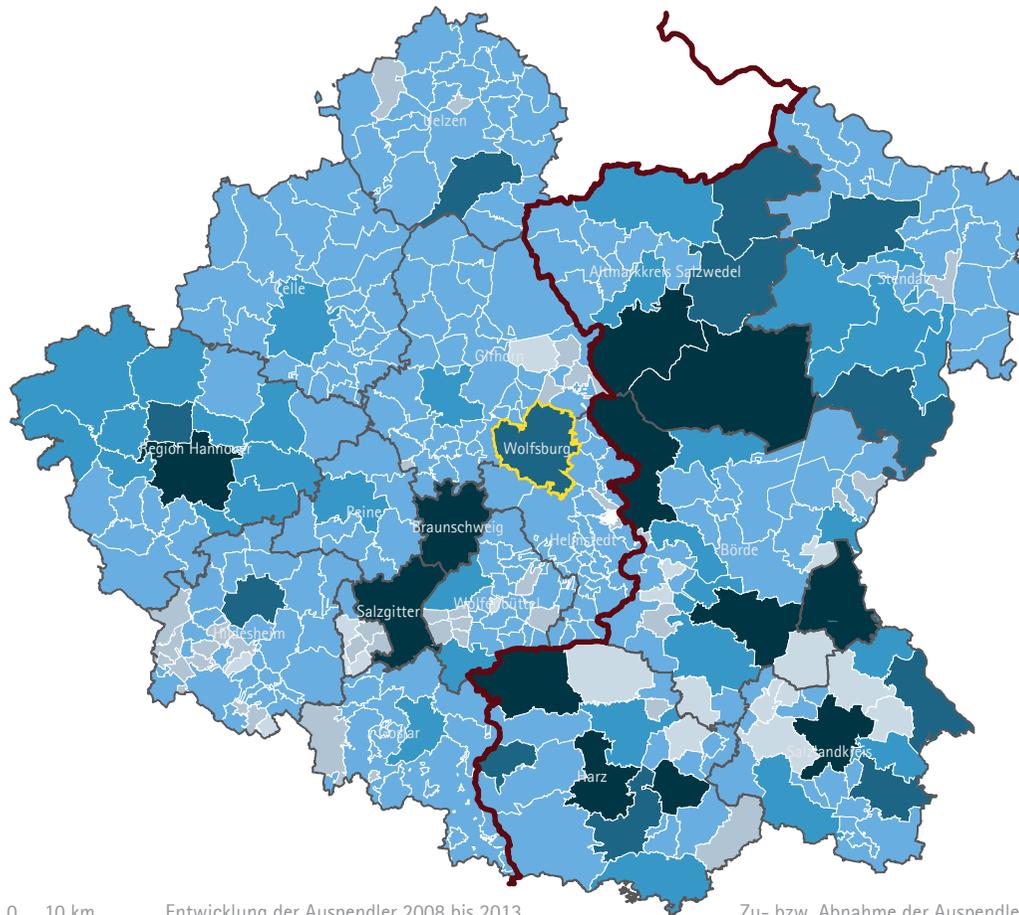


Abb. 78



Ein Grund hierfür könnte sein, dass meist funktional bedeutende Städte, in diesem Fall Haldensleben als Kreisstadt des Landkreises Börde, in den Landkreisen als Arbeitsorte dienen, da sich dort ein ökonomischer Bedeutungsüberschuss zum Umland entwickelt hat und daher Pendlerbewegungen, wenn auch meist gering, stattfinden.

Anhand der entschichteten Karten (Abbildung 77 und 78) ist erkennbar, dass die Zahl der Einpendler in Sachsen-Anhalt innerhalb von fünf Jahren in mehreren Gemeinden rückläufig ist. In Niedersachsen nimmt die Anzahl der Einpendler hingegen in den meisten Gemeinden generell zu.



0 10 km

Entwicklung der Auspendler 2008 bis 2013

Bearbeitung und Berechnung: LUH-Team
 Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015
 Statistik der Bundesagentur für Arbeit, 2013
 © GeoBasis-DE / BKG 2014

Zu- bzw. Abnahme der Auspendler

- über 1.500
- 1.000 bis 1.499
- 500 bis 999
- 0 bis 499
- 1 bis -24
- über -25

LÄNDLICHE RÄUME MIT HOHER AUSPENDLERZUNAHME

Die Entwicklung der Auspendlerzahlen zwischen 2008 und 2013 (Abbildung 79 bis 81) zeigt, dass unter anderem Hannover, Braunschweig, Salzgitter oder einzelne Regionen im Harz eine starke Zunahme der Auspendler verzeichnen (über 1.500).

Gründe für die starke Zunahme der Auspendler könnten unter anderem das vermehrte Städtewachstum sein. Prognosen für die Kernstadt Hannover zum Beispiel besagen, dass Hannover von 2012 bis 2020 (2012: 513.610 Einwohner und 2020: 533.220 Einwohner) ein Wachstum von 3,8 Prozent erfährt (BERTELSMANN STIFTUNG 2015: www). Je mehr Einwohner in Hannover leben, desto wahrscheinlicher ist es, dass anteilig davon auch mehr Menschen auspendeln. Das Saldo der Fort- und Zuzüge (vgl. Abbildung 26) bestätigt diesen Trend. Im Jahr 2013 beträgt das Saldo zwischen den fort- und zugezogenen Personen in der Region Hannover mehr als 2.000.

Wolfsburg und Celle gehören zu den einzigen „Einpendler-Zentren“ in denen die Auspendlerzahlen nicht so stark zunehmen (vgl. Abbildung 80). Gründe dafür könnte die Sättigung des Arbeitsplatzangebotes sein. In Wolfsburg beispielsweise hat sich mit der Volkswagen AG ein Unternehmen angesiedelt, dass viele Arbeitsplätze zur Verfügung stellt und neue Arbeitsplätze generiert.

Abb. 80

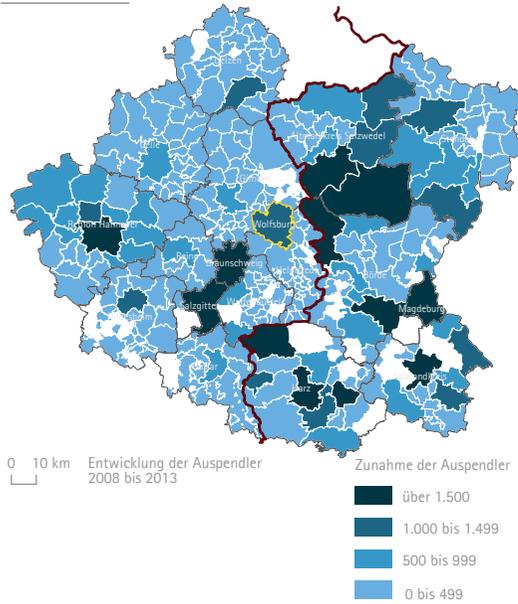
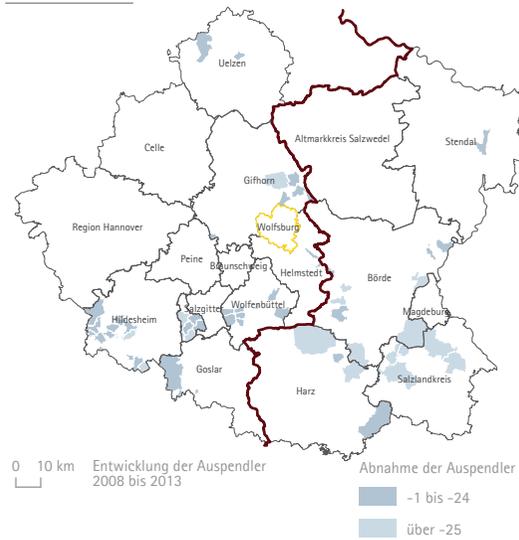
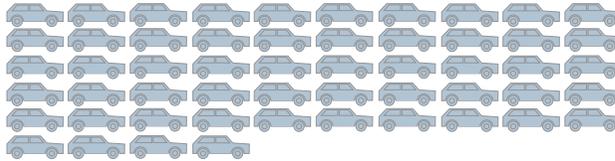


Abb. 81

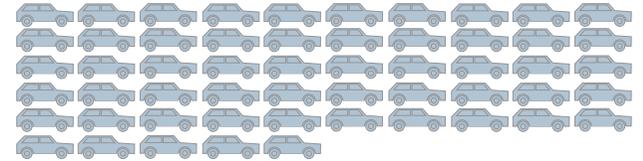
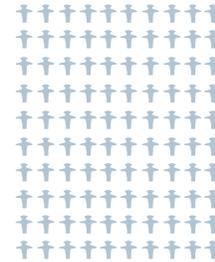


Insgesamt gibt es mehr ländliche Regionen, die von der Zunahme der Auspendler betroffen sind, wobei die meisten davon in Sachsen-Anhalt liegen. Vor allem Regionen im Altmarkkreis Salzwedel verzeichnen einen starken Rückgang. Dieser Zusammenhang lässt sich auf eine schlechte Arbeitsmarktsituation zurückführen.

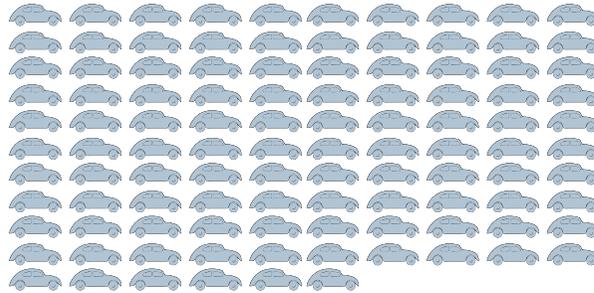
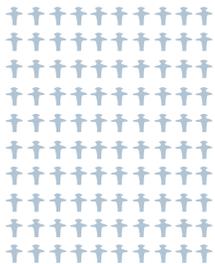
Abb. 82



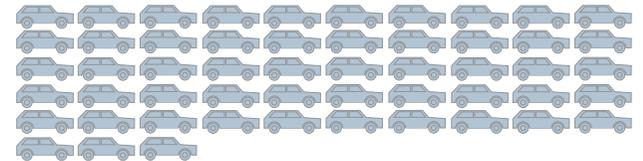
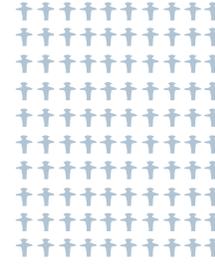
Deutschland 0,54



Niedersachsen 0,55



Wolfsburg 1,06



Sachsen-Anhalt 0,53

Anzahl Pkw pro Kopf 2013

Bearbeitung und Berechnung: LUH-Team
Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015
Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes FZ 3, 1. Januar 2013



= 1 Person



= 1 Auto

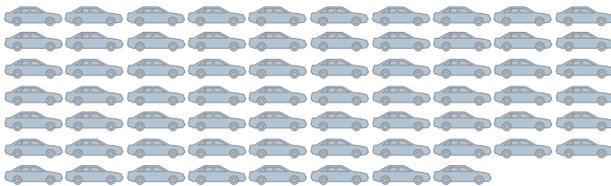
AUTOSTADT WOLFSBURG?

Die Grafik 82 stellt dar, wie sich die Pkw-Anzahl zur Bevölkerung in Landkreisen und kreisfreien Städten im Jahr 2013 verhält. Zur Berechnung wird der Quotient aus der Pkw-Anzahl und der Gesamtbevölkerung ermittelt.

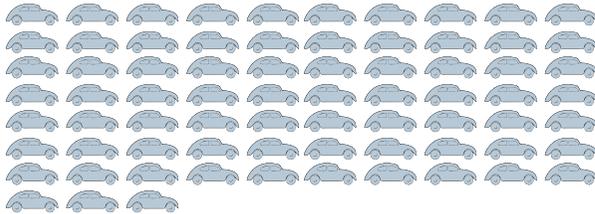
Wie vermutet, ist die Anzahl der Pkw pro Kopf in Wolfsburg mit 1,06 sehr hoch und übertrifft somit deutlich den Wert des bundesdeutschen Durchschnitts von 0,54 Pkw pro Person. Auf den ersten Blick würde sich damit der Slogan "Autostadt" bestätigen. Bei genauerer Betrachtung aber fällt auf, dass in der Statistikerhebung des Kraftfahrt-Bundesamtes nicht zwischen Privat- und Firmenfahrzeugen unterschieden wird. Es wurde in diesem Fall lediglich die Anzahl aller zugelassenen Pkw ermittelt. Am 30.06.2014 waren in Wolfsburg circa 130.000 Personenkraftwagen angemeldet. Davon sind circa 79.000 bei der Volkswagen AG selbst. Dabei kann es sich auch um Dienstwagen oder Leasingfahrzeuge in privater Nutzung handeln. Eine unbekannte Anzahl dieser über Volkswagen angemeldeten Pkw fährt zum Teil gar nicht in der Stadt. So sind beispielsweise die Dienstwagen von Volkswagen Hannover und anderen Standorten auch in der Stadt Wolfsburg zugelassen. In anderen Fällen fahren die angemeldeten Fahrzeuge nur wenig in Wolfsburg, da VW-Mitarbeiter zwar einen VW leasen, aber zum Beispiel in Braunschweig wohnen. Die zuletzt genannten lassen sich jedoch nicht bestimmen, da VW als Firma seine gesamte Fahrzeugflotte als gewerblich angemeldet hat. Ein deutlich kleinerer Teil aller Fahrzeuge (48.000 Pkw) sind

letztendlich von Privatpersonen angemeldet. Zudem gibt es noch etwa 2.700 gewerblich gemeldete Fahrzeuge, außerhalb von VW und circa 3.700 sonstige Fahrzeuge (STADT WOLFSBURG 2015: E-Mail).

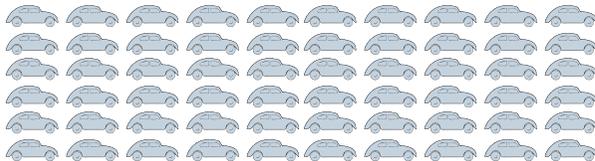
Trotz dieser hohen Pkw-Anzahl pro Kopf und dem Ruf der Autostadt, ist eine Abstrahlwirkung von Wolfsburg ins Umland nicht erkennbar. In den Landkreisen Gifhorn oder Helmstedt ist die Pkw-Dichte fast um die Hälfte geringer und liegt nur noch bei 0,55 Pkw pro Person. Der Grund hierfür könnte darin liegen, dass die über VW gemeldeten Firmenfahrzeuge zum Pendeln genutzt werden und somit weniger private Zulassungen in den jeweiligen Wohnorten erfolgen. Beim Vergleich der umliegenden Landkreise von Wolfsburg, wie Peine (0,57), Salzgitter (0,51) oder Wolfenbüttel (0,57) mit den Landkreisen Börde und dem Altmarkkreis Salzwedel, ist festzustellen, dass in Sachsen-Anhalt die Anzahl der Pkw pro Kopf mit 0,60 und 0,73 Pkw pro Kopf überdurchschnittlich hoch ist. Besonders die schlechte Infrastrukturanbindung im Altmarkkreis Salzwedel (vgl. Abbildung 84) könnte ein Grund für die hohe Pkw-Dichte sein.



Ingolstadt 0,68



Altmarkkreis Salzwedel 0,73



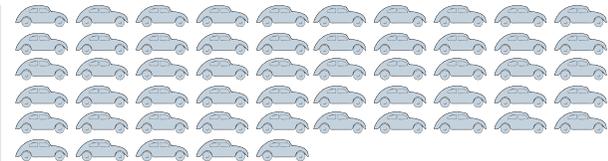
Börde 0,6



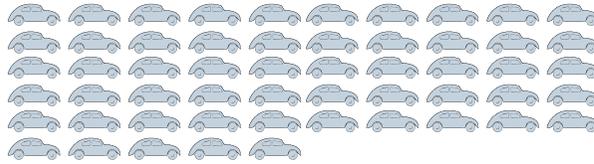
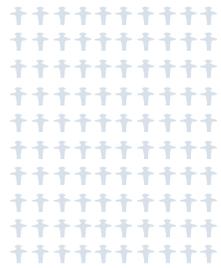
Peine 0,57



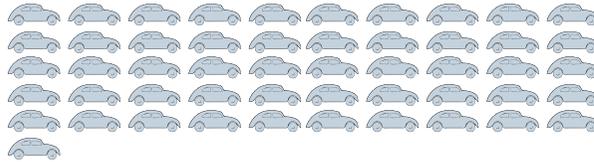
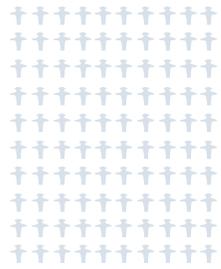
Wolfenbüttel 0,57



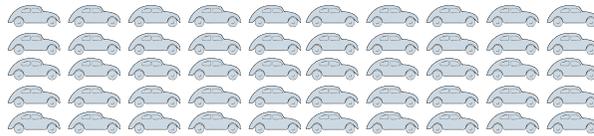
Helmstedt 0,55



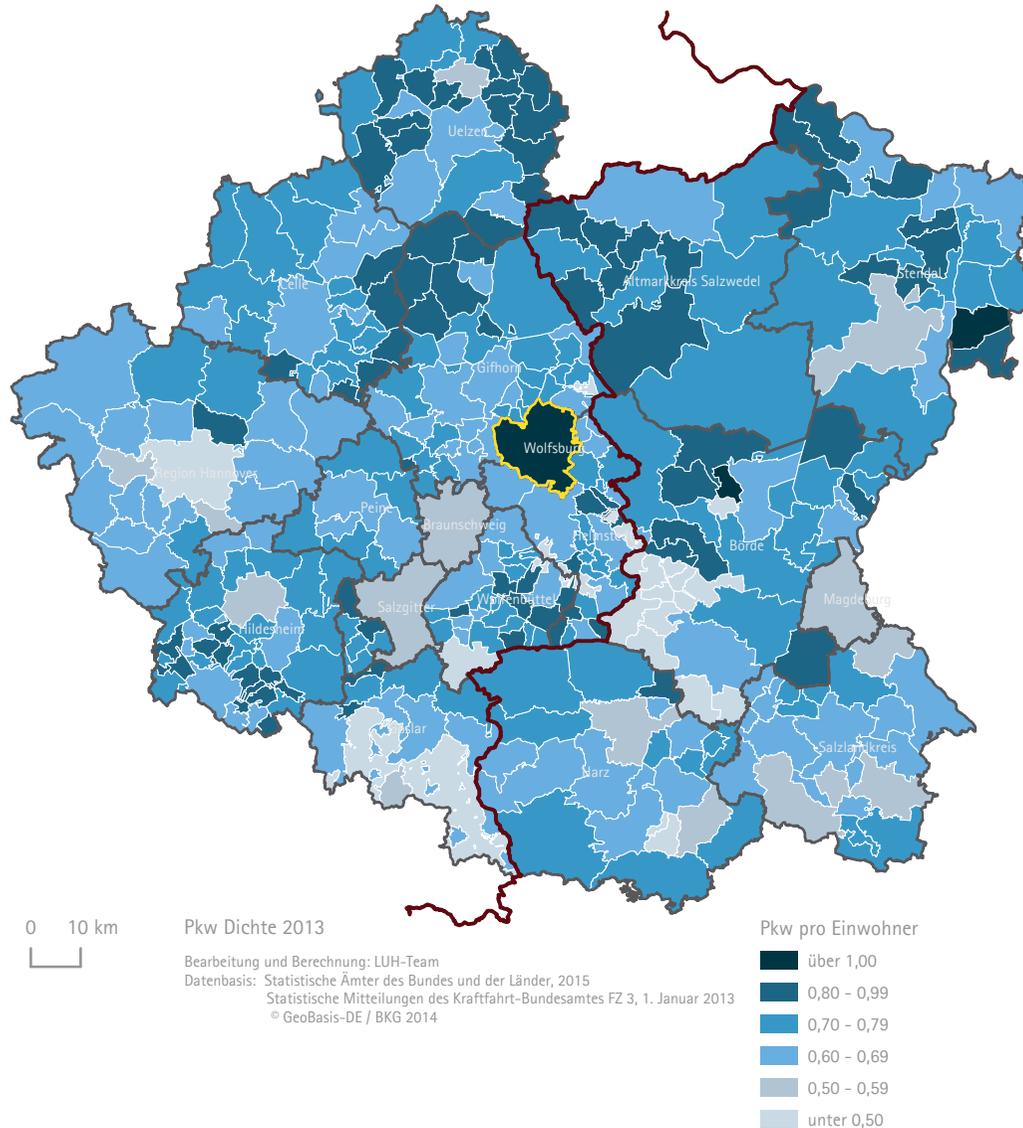
Gifhorn 0,55



Salzgitter 0,51



Braunschweig 0,50



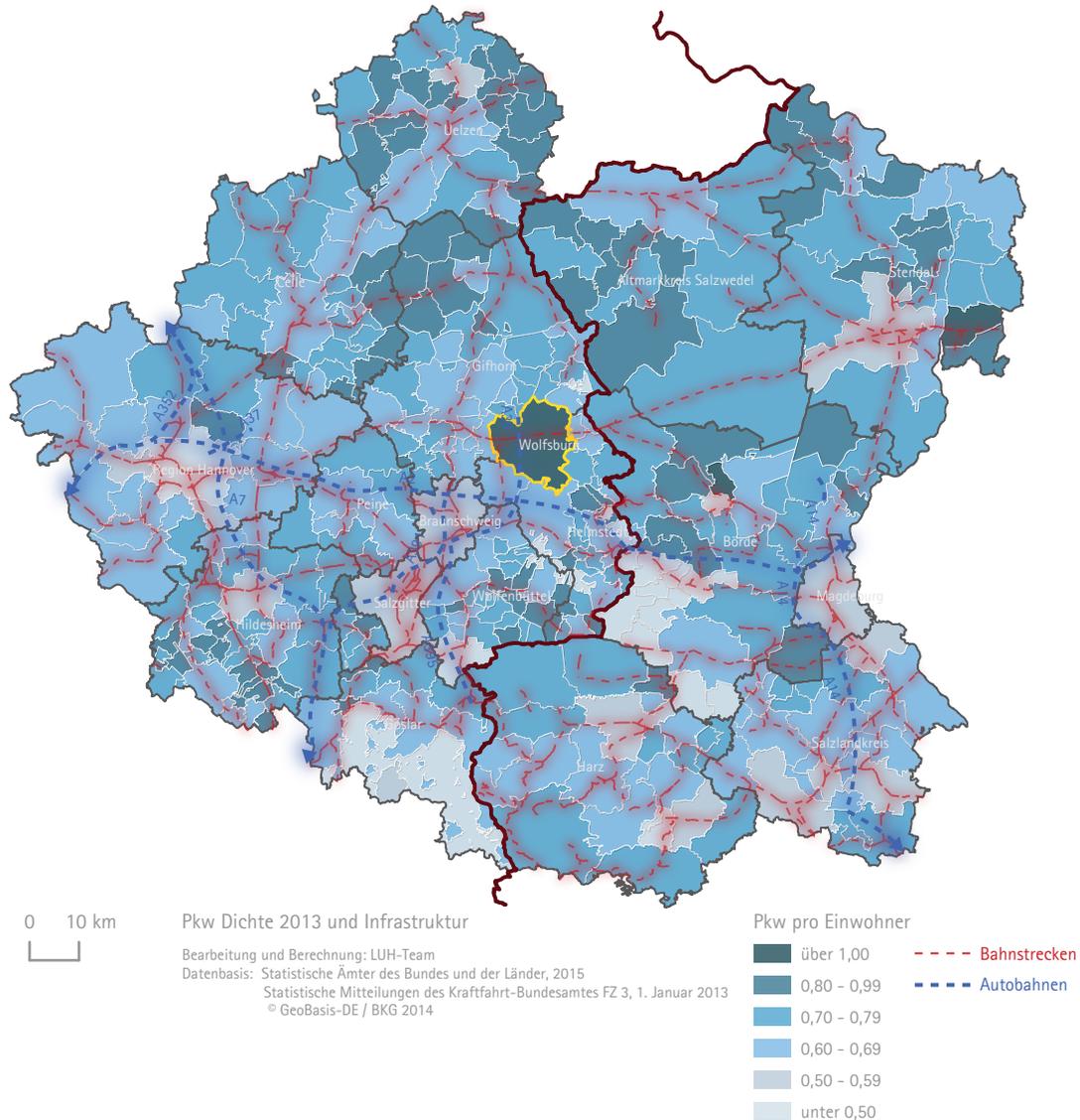
ZUSAMMENHÄNGE ZWISCHEN PKW-DICHTE, BAHNTRASSEN UND LÄNDLICHEN REGIONEN

Anhand der Abbildung 83 ist erkennbar, dass es neben Wolfsburg noch kleinere Gemeinden in Niedersachsen und Sachsen-Anhalt gibt, die eine vergleichsweise hohe Pkw-Dichte aufweisen (Schönhausen, Bülstringen). Gleichzeitig haben Städte wie Hannover, Braunschweig oder Magdeburg zum Teil geringere Pkw-Dichten (unter 0,50). Dies lässt sich auf die gut ausgebaute ÖPNV-Infrastruktur in den Großstädten zurückführen. Die Verkehrsdichte innerhalb der Stadt ist so hoch, dass viele Menschen nicht auf ein Pkw zurückgreifen, sondern auf alternative Verkehrsmittel, wie Bus, Bahn oder Fahrrad. Vor allem zu den Stoßzeiten sind die Straßen in den Städten stark überlastet, sodass sich hohe Wartezeiten ergeben. Außerdem ist die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche im Verhältnis zur Pkw-Anzahl in der Stadt sehr viel kleiner als in ländlichen Gemeinden.

In den ländlichen Regionen sind die Menschen hingegen auf Fahrzeuge angewiesen, da grundlegende Einrichtungen wie Einkaufszentren und Ärzte nicht immer zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind. Die öffentlichen Verkehrsmittel fahren in diesen Regionen meist nur in großen zeitlichen Abständen oder gar nicht, sodass viele Menschen ein Fahrzeug benötigen, um sich überhaupt fortbewegen zu können.

Generell ist eine hohe Pkw-Dichte ein Indikator für einen ländlich geprägten Raum und eine niedrige Pkw-Dichte

Abb. 84



für urbane Räume. Wolfsburg gilt hier als Ausnahme, da aufgrund der vielen Anmeldungen durch den Volkswagen Konzern der Wert in die Höhe getrieben wird.

Welche Rolle die Schienenanbindung spielt, wird aus der Abbildung 84 ersichtlich. Bei der Überlagerung der Pkw-Dichten mit den Infrastrukturtrassen lässt sich in vielen Teilen des Untersuchungsgebietes erkennen, dass die Pkw-Dichte in den schlecht erschlossenen Gemeinden höher ist, als in den Gebieten in denen es Bahntrassen gibt. Betrachtet man beispielsweise die Gemeinden im nördlichen Bereich von Niedersachsen, sieht man, dass zwischen den Bahnstrecken die Pkw-Dichte deutlich höher ist als in den Gemeinden entlang der Bahnstrecken (vgl. Abbildung 67). Das liegt daran, dass die Menschen keine Anschlussmöglichkeiten mit der Bahn an Städte, wie Hannover oder Uelzen haben und daher mit dem Auto zumindest zur nächsten Haltestelle fahren müssen. Ein direkter Zusammenhang zwischen den Autobahnen und der Pkw-Dichte lässt sich hingegen nicht feststellen.

FAZIT THEMA MOBILITÄT

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und insbesondere in dünn besiedelten Räumen mit Entleerungstendenzen gerät die Sicherung der Daseinsvorsorge durch Infrastrukturangebote überörtlicher Bedeutung unter Anpassungsdruck. Innerhalb der Planung müssen zwei gegensätzliche Aspekte zusammengeführt werden: Einerseits eine flächendeckende Erreichbarkeit von Zentren und andererseits ihre wirtschaftliche Tragfähigkeit durch langfristig genügend Auslastungspotenziale (BBSR 2015: www).

Wolfsburg als Zentrum und Ort vieler Einpendler ist im Vergleich zu anderen Mittelpunkten, wie beispielsweise Braunschweig, relativ schlecht an das regionale Infrastrukturnetz angebunden. Vor dem Hintergrund, dass vor allem aus den Landkreisen und kreisfreien Städten Gifhorn, Helmstedt und Braunschweig viele Einpendler kommen, gilt es dieses Verkehrsaufkommen planerisch zu analysieren und in die Planungsvorhaben der nächsten Jahre zu integrieren. Besonderes Handlungspotenzial liegt in der Weiterführung der Autobahn 39 nördlich von Wolfsburg. Bei einem Pendleraufkommen von über 25.000 Personen ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen beeinträchtigenden Faktoren unabdingbar. Überregional ist mit der ICE-Verbindung zwischen Hannover, Wolfsburg und Berlin ein Anreiz für Langstreckenpendler entstanden.

Großräumlich betrachtet ist in den meisten Gemeinden und kreisfreien Städten eine Zunahme der Pendlerentwicklung zu beobachten. Für die Infrastrukturplanung gilt es also, dieses erhöhte Pendleraufkommen zu bewerkstelligen.



Abb. 85

Pendlerbewegungen am Hauptbahnhof in Wolfsburg (POLEY o. Jahr)



Abb. 86

Luftbild VW-Parkplatz (BERTRAM o. Jahr)

GLOSSAR: THEMA MOBILITÄT

Auspendler¹ | Auspendler sind sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, die nicht am Wohnort arbeiten.

Einpendler¹ | Einpendler sind sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, die nicht am Arbeitsort wohnen.

Gebietsfläche² | Die Angaben über die Gebietsfläche (Landfläche bis zur sogenannten Küstenlinie – d.h. der Grenze zwischen Meer und Festland bei einem mittleren Wasserstand – einschließlich der Binnengewässer, aber ohne den Bodensee) beruhen auf Unterlagen der Vermessungs- beziehungsweise Katasterämter. Flächenänderungen ohne Grenzänderungen gehen auf Neuvermessungen zurück.

Pendler¹ | Pendler im Sinne der Beschäftigungsstatistik sind alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, deren Arbeitsort sich vom Wohnort unterscheidet. Aufgrund des Inlandskonzepts der Beschäftigungsstatistik, auf dem die Meldungen zur Sozialversicherung in Deutschland beruhen, können nur Einpendler aus dem Ausland nachgewiesen werden, Auspendler in das Ausland jedoch nicht. Bei den Pendlern im Sinne der Beschäftigungsstatistik handelt es sich um eine Untermenge des Bestands der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten

zum jeweiligen Stichtag, daher sind Pendlerdaten auf die Merkmale beschränkt, die im Rahmen des Meldeverfahrens zur Sozialversicherung erhoben werden. Pendlerdaten werden wegen des hohen Erstellungsaufwandes nur jeweils zum 30.6. eines Jahres ausgewertet.

Pendlersaldo¹ | Die Differenz aus Einpendlern zu Auspendlern ergibt den Pendlersaldo.

Verkehrsfläche³ | Unbebaute Flächen, die dem Straßen-, Schienen- oder Luftverkehr sowie Landflächen, die dem Verkehr auf den Wasserstraßen dienen.

Anmerkung:

Hierzu gehören in der Regel auch die Trenn-, Seiten- und Schutzstreifen, Brücken, Gräben und Böschungen, Rad- und Gehwege, Parkstreifen und ähnliche Einrichtungen.

³ Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2013

¹ Bundesagentur für Arbeit, 2015

² Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2015

FAZIT

METHODENKRITIK

Der gewählte Rahmen in Bezug auf das Untersuchungsgebiet und die Analysetiefe lassen zwar gewisse Tendenzen im untersuchten Raum erkennen, aber ermöglichen es nicht detailliertere Aussagen zu treffen und explizite Handlungsempfehlungen auszusprechen.

Um die räumlich-funktionale Beziehung von Wolfsburg und dem Umland noch tiefer analysieren zu können, ist es ratsam weitere Themenbereiche zu untersuchen. Regionale Verflechtungen zwischen Stadt und Umland werden somit prägnanter. Zudem wäre es hilfreich, die Zahlenwerte noch detaillierter auszuwerten und einzelfallspezifisch zu betrachten, damit raumfunktionale Trends und Tendenzen festzustellen und zu begründen sind.

Bezüglich der Methode Mapping lässt sich sagen, dass diese Methode die Komplexität verringert, aber auch manipulierend wirksam gemacht werden kann. Der Autor kann bestimmte Zusammenhänge ausblenden oder Kontexte so darstellen, dass seine erwünschte Aussage erreicht wird. Es wird eine andere Sicht auf dargestellte Sachverhalte durch neue Darstellungsformen deutlich, fernab von statistischen Zahlen, Tabellen oder Kreis- und Balkendiagrammen. Durch die kartografische Aufarbeitung können sich neue Blickwinkel ergeben, die sich bei der Betrachtung der bloßen Zahlen nicht ergeben hätten. Durch verschiedene Varianten der Darstellungen werden offensichtliche Schwerpunkte herausgearbeitet und gesondert dargestellt. Durch gut aufbereitete Grafiken wird zudem, aufgrund ansprechender und leicht verständlicher

Grafiken, die Aufmerksamkeit bei Ämtern oder Behörden bezüglich der inhaltlichen Aussagen erhöht.

Der Beschluss, die vier Themenblöcke zeitlich getrennt zu bearbeiten, lässt sich anhand der Möglichkeit, die Ergebnisse ausführlicher zu betrachten, erklären. Da ohnehin regelmäßige Treffen in Wolfsburg geplant waren, wurde die schrittweise Bearbeitung in Themenblöcken als sinnvoll erachtet. Aus den konstruktiven Gesprächen mit den zuständigen Personen des Referat 21 in Wolfsburg stellte sich heraus, dass diese schrittweise Aufteilung der Themen und deren Besprechungen durchaus als gut geeignetes Verfahren zu bewerten ist.

Als problematisch stellte sich hingegen die Datenbeschaffung heraus. Zu einem erwiesen sich einige der recherchierten Daten als nicht aktuell und zum anderen ist teilweise die Vergleichbarkeit der Daten unterschiedlicher Bundesländer nicht gegeben. So stellte sich die Vergleichbarkeit bei der länderübergreifenden Bearbeitung oftmals als schwierig heraus. Dementsprechend war der zeitliche Aufwand für die Beschaffung vergleichbarer Daten relativ hoch, sodass die Zeit für eine qualitative Analyse verloren ging.

ERGEBNIS UND AUSSICHT

Betrachtet man die gesamten Ergebnisse der verschiedenen Themen, erweist sich die Definition einer „Stadtregion Wolfsburg“ als schwierig. Einen funktionalen und autarken Abgrenzungsbereich um Wolfsburg zu ziehen, ist hinsichtlich der vorgestellten Handlungsfelder nicht möglich. Die Themen ermöglichen unabhängig voneinander zwar spezifische räumliche Abgrenzungen, jedoch lassen sich diese nicht verallgemeinern. So kann man beispielsweise eine funktionale „Stadtregion Wolfsburg“ anhand der Pendlerverflechtungen eingrenzen. Doch ökonomische und infrastrukturelle Faktoren reichen räumlich gesehen viel weiter in das Umland hinein. Der Einfluss von Hannover und Braunschweig ist sehr groß und damit ist eine gewisse Abhängigkeit für Wolfsburg gegeben. Die drei Städte und ihr unmittelbares Umland bilden ökonomisch stabile Ballungszentren. Die Wohnsituation und die Bevölkerungsentwicklung sind solide, das Infrastrukturnetz gut ausgebaut. Es sind Suburbanisierungs- und Reurbanisierungsprozesse gleichermaßen erkennbar. So wachsen die Städte und das Umland gleichzeitig. Der Wunsch vom familiären Eigenheim im Grünen und die wirtschaftliche Bedeutung der Kernstädte sind Gründe, sodass diese Prozesse zeitgleich und nebeneinander ablaufen. Bei allen kartografischen Darstellungen und Auswertungen spielen administrative Grenzen eine wichtige Rolle. Die Ergebnisse sind abhängig von den räumlichen Grenzen der Gemeinden. Genaue und detaillierte räumliche und interkommunale Verflechtungen sind dadurch nicht feststellbar.

Das Untersuchungsgebiet lässt sich anhand der räumlich-strukturellen Verflechtungen in Kernstädte, suburbanen Raum und Zwischenraum unterteilen. Die Kernstädte, die eine funktional bedeutsamere Gewichtung gegenüber dem restlichen Bereichen haben, gewinnen an Relevanz. Die Kapitel Bevölkerung und Wohnen zeigen zudem, dass davon auch das direkte Umland profitiert. Die ländlichen Räume verlieren jedoch an Bedeutung. Die Kernstädte Wolfsburg, Braunschweig, Hannover, Magdeburg und Salzgitter weisen einen wirtschaftlichen Bedeutungsüberschuss gegenüber dem Umland, bei gleichzeitiger Abstrahlwirkung auf den suburbanen Raum, auf.

Explizit für Wolfsburg ist eine immens hohe ökonomische Bedeutung im Vergleich zum Umland zu erkennen. Die Stadt ist stark ökonomisch geprägt und auch aus wirtschaftlichen Gründen überhaupt erst gegründet worden. Das VW-Werk ist eine Art Magnet für Arbeitnehmer in und um Wolfsburg. Inzwischen arbeitet etwa die Hälfte der Gesamtbeschäftigten der Stadt im VW-Werk (VOLKSWAGEN AG 2015: www). Ein teilweise guter regionaler Anschluss an das Infrastrukturnetz ist ein Indikator für hohe Pendlerströme, die sich meist an der Ost-West-Achse der Bahnlinien orientieren. Im innerstädtischen Bereich sowie im unmittelbar angrenzenden Umland ist der öffentliche Personen- und Nahverkehr allerdings noch ausbaufähig. Der hohe Verkehrsflächenanteil im Kernstadtbereich und breite, neuangelegte Straßen bestätigen ein hohes Pkw-Aufkommen in der Innenstadt. Für viele Faktoren ist

die Verkehrsinfrastruktur maßgebend. Gut erschlossene Räume werden unter anderem bevorzugt zum Wohnen genutzt. Unterschiede lassen sich dabei in den westlichen und östlichen Bereichen des Untersuchungsgebiets finden. Gut erschlossene Teile im Westen stehen dabei den meist weniger gut erschlossenen Bereichen im Osten gegenüber. Es wäre empfehlenswert, die betroffenen Regionen in Sachsen-Anhalt diesbezüglich zu stärken und den Nord-Süd-Verlauf der Verkehrsinfrastrukturen zu untermauern. Erste Planungen gibt es bereits: So soll die A39 ausgebaut werden und einen Anschluss bis nach Lüneburg erhalten. Dies würde Wolfsburg einen direkten Nord-Süd-Anschluss ermöglichen (NIEDERSÄCHSISCHE LANDESBEHÖRDE FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR 2015: www).

Zwar konnte eine „Stadtregion Wolfsburg“ nicht themenübergreifend definiert werden, doch die Analyse der räumlich-funktionalen Beziehungen zwischen der Stadt Wolfsburg und dem Umland ergab verschieden ausgeprägte Verflechtungen. Es wurden Stärken und Schwächen von Ballungsräumen und Zwischenräumen ermittelt und grafisch dargestellt. Daraus ergaben sich Problemzonen mit viel Handlungspotenzial, die im nächsten Schritt von Stadt- und Regionalplanungsinstitutionen vertieft und differenziert werden könnten. Das Ziel müssten räumlich-funktionale Verflechtungen in die Teile Sachsen-Anhalts sein, die annähernd identisch mit denen nach Niedersachsen sind.

QUELLEN

LITERATURVERZEICHNIS

BUDDE, R. 1992: Wolfsburg Stadtgeschichte. Braunschweig: Steinweg-Verlag.

DANIELZYK, R. & PRIEBS, A., 2012: Suburbanisierung - angesichts von Reurbanisierungstendenzen ein Phänomen "von gestern"? In: Schenk, Winfried (Ed.) et al.; Akademie für Raumforschung und Landesplanung - Leibniz-Forum für Raumwissenschaften (Ed.): Suburbane Räume als Kulturlandschaften. Hannover : Verlag der ARL (Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL 236).

FUCHS, J., 2013: Staat Volkswirtschaft Recht, Das wichtigste Grundwissen in einem Buch. Zürich: Orell Füssli Verlag.

HANNEMANN, C., OTHENGRAFEN, F., POHLAN, J., ROOST, F., SCHMIDT-LAUBER, B., 2014: Jahresbuch StadtRegion 2013/2014. Opladen: Barbara Budrich Verlag.

HERLYN, U., TESSIN, W., HARTH, A., SCHELLER, G., 2012: Faszination Wolfsburg 1938-2012. Wiesbaden: Springer VS.

MÜNTER, A., 2012: Wanderungsentscheidungen von Stadt-Umland-Wanderern. Münster: MV-Verlag.

PRIEBS, A., 2013: Raumordnung in Deutschland. Braunschweig: Westermann Druck GmbH.

REICHHOLD, O. 1998: ... erleben, wie eine Stadt entsteht. Städtebau, Architektur und Wohnen in Wolfsburg 1938-1998. Braunschweig: Joh. Heinr. Meyer Verlag.

WIEBEL, D., 2001: Zentrale Orte. Christallers Theorie der Zentralen Orte und ihre politisch-administrative Instrumentalisierung. Universität Tübingen, Geografisches Institut.

INTERNETQUELLEN

BERTELSMANN STIFTUNG 2015: Bevölkerungsprognose Hannover. Aufgerufen am 25.03.2015, www.wegweiser-kommune.de/statistik/bevoelkerungsprognose+hannover+bevoelkerungsstruktur+2012-2030+tabelle

BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT, 2015: Erläuterung zur Statistik Arbeitslosigkeit. Aufgerufen am 14.03.2015, http://statistik.arbeitsagentur.de/nn_361200/Statischer-Content/Grundlagen/Glossare/AST-Glossar/Arbeitslosenquote.html

BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT, 2015: Methodische Hinweise zu Pendlern. Aufgerufen am 26.03.2015, https://statistik.arbeitsagentur.de/nn_280848/Statischer-Content/Grundlagen/Methodische-Hinweise/BST-MethHinweise/Pendler-meth-Hinweise.html

BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (BBSR), 2010: Wohnungsmärkte im Wandel. Zentrale Ergebnisse der Wohnungsmarktprognose. Aufgerufen am 22.03.2015, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/BauenUndWohnen/wohnungsmarkte-im-wandel-zentrale-ergebnisse-der-wohnungsmarkt-prognose-2025.pdf?__blob=publicationFile

BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (BBSR), 2015: Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. Aufgerufen am:

13.03.2015, www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/FOPS/Projekte/AkteureSuburbanisierung/01_Start.html;jsessionid=2E25543BCAD24EE0130626D09057BB41.live1042?nn=431878¬First=true&dclid=431850#Start

BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG, 2015: Gleichwertige Lebensverhältnisse. Aufgerufen am 25.03.2015, www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumentwicklung/RaumentwicklungDeutschland/Projekte/Gleichwertig/Gleichwertig.html

BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT-, UND RAUMFORSCHUNG (BBSR), 2015: Räumliche Verflechtungen. Aufgerufen am 25.03.2015, www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumentwicklung/Verkehrspolitik/Verflechtungen/verflechtungen.html

BUNDESINSTITUT FÜR BEVÖLKERUNGSFORSCHUNG, 2013: Bevölkerungsentwicklung 2013: Daten, Fakten, Trends zum demografischen Wandel. Aufgerufen am 19.03.2015, www.bib-demografie.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Broschueren/bevoelkerung_2013.pdf?__blob=publicationFile&tv=12

BUNDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG (BPB), 2013: Erwerbstätige nach Wirtschaftsbereichen. Aufgerufen am: 21.03.2015, www.bpb.de/nachschlagen/

[datenreport-2013/arbeitsmarkt-und-verdienste/173378/erwerbstaetige-nach-wirtschaftsbereichen](http://www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/soziale-situation-in-deutschland/61718/arbeitslose-und-arbeitslosenquote)

BUNDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG (BPB), 2014: Arbeitslose und Arbeitslosenquote. Aufgerufen am 12.02.2015, www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/soziale-situation-in-deutschland/61718/arbeitslose-und-arbeitslosenquote

DEUTSCHE BAHN, 2015: Fahrplan und Buchung. Aufgerufen am 10.12.2014, www.bahn.de/p/view/buchung/fahrplanundbuchung.shtml

GOOGLE INC, 2015: Google Maps. Aufgerufen am 23.03.2015, www.google.de/maps

GORUMA, 2013: Wolfsburg: Stadtgeschichte. Von den ersten Erwähnungen der Wolfsburg bis zur Stadtgründung. Stand: 2013. Aufgerufen am 03.11.2014, www.goruma.de/Staedte/W/Wolfsburg/Geschichte.html

GUTH, D., HOLZ-RAU, C. & SIEDENTOP, S., 2012: Erzwungenes oder exzessives Pendeln? Zum Einfluss der Siedlungsstruktur auf den Berufspendelverkehr. Aufgerufen am 24.03.2015, http://download.springer.com/static/pdf/536/art%253A10.1007%252Fs13147-012-0196-5.pdf?auth66=1427379727_Odfaf395b37dfb8ba7fa9aac4ea0072e&text=.pdf

KOPPENWALLNER, 2013: Wolfsburg: Stadtgeschichte. Von den ersten Erwähnungen der Wolfsburg bis zur Stadtgründung. Stand: 2013. Aufgerufen am 03.11.2014, www.goruma.de/Staedte/W/Wolfsburg/Geschichte.html

MINISTERIUM FÜR LANDESENTWICKLUNG UND VERKEHR DES LANDES SACHSEN-ANHALT 2010: Handlungskonzept „Nachhaltige Bevölkerungspolitik in Sachsen-Anhalt“. Interministerieller Arbeitskreis Raumordnung, Landesentwicklung und Finanzen. Aufgerufen am 15.03.2015, www.demografie.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik_und_Verwaltung/MLV/Demografieportal/Dokumente/HK_Endfassung_2011_02_15.pdf

NIEDERSÄCHSISCHE LANDESBEHÖRDE FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR, 2015: Die Autobahn 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Aufgerufen am: 23.03.2015, www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21141&article_id=78285&psmand=135

RUHR UNIVERSITÄT BOCHUM, 2015: Wirtschaftsstatistik: Zur Berechnung von Wachstumsraten. Aufgerufen am 12.12.2014, www.ruhr-uni-bochum.de/wista/download/download.html

SCHLÖMER, C., 2004: Binnenwanderungen seit der deutschen Einigung. In Raumforschung und Raumordnung Heft 02/2004, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. Aufgerufen am 23.03.2015, www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Abgeschlossen/RuR/2004/Beitraege/2Schloemer.html

bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Abgeschlossen/RuR/2004/Beitraege/2Schloemer.html

STADT WOLFSBURG, 2001: Wolfsburg. Eine Stadt verändert ihr Gesicht: Von der industriellen Wohnstadt zum Dienstleistungs- und Freizeitzentrum. Stand: 2001. Aufgerufen am 03.11.2014, www.wolfsburg-staedtebau.de/stadt wob_2.pdf

STADT WOLFSBURG, 2012: Wolfsburg feiert seinen 75. Geburtstag. Stand: 2012. Aufgerufen am 03.11.2014, <http://microsite.stadt.wolfsburg.de/wob75/>

STADT WOLFSBURG, 2014: Arbeitsmarktbericht 2014. Aufgerufen am: 20.03.2015, www.wolfsburg.de/~media/wolfsburg/statistik_daten_fakten/statistik_daten_und_fakten/stadtwolfsburg_statistik_arbeitsmarktbericht2014.pdf?la=de-DE

STADT WOLFSBURG, 2014: Die neue Porschestraße. Aufgerufen am 21.03.2015, <http://www.wolfsburg.de/wirtschaft/leben-und-einkaufen/porschestrae>

STADT WOLFSBURG, 2014: Willkommen in Wolfsburg: Eine Stadt zum Wohlfühlen. Aufgerufen am: 21.03.2015, <http://www.wolfsburg.de/leben/stadtportraitstadtgeschichte/kurzportrait>

STADT WOLFSBURG, 2015: Interaktiver Stadtplan. Aufgerufen

am 20.03.2015, www.wolfsburg.de/custom-pages/stadtplan

STADT WOLFSBURG, 2015: Presse-Information vom 04.03.2015 „Mit der Wohnbauoffensive auf dem richtigen Weg“. Aufgerufen am 16.03.2015, www.presse-service.de/meldung.cfm?Meldung_ID=901866&Typ=faxdruck

STADT WOLFSBURG, 2015: Referat Strategische Planung, Stadtentwicklung, Statistik Bündnis für Wohnen. Aufgerufen am 26.03.2015, <http://www.wolfsburg.de/newsroom/2015/01/28/09/13/buendnis-fuer-wohnen>

STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER, 2013: Qualitätsbericht: Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung. Aufgerufen am 10.03.2015, www.destatis.de/DE/Publikationen/Qualitaetsberichte/Land-Forstwirtschaft/Flaechenerhebung.pdf?__blob=publicationFile

STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER, 2015: Erläuterung zur Statistik Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung/Gebietsfläche (EVAS-Nr. FLC006). Aufgerufen am 12.03.2015, www.regionalstatistik.de/genesis/online/data.jsessionid=6C7A174EAB5C03F43F825423B-1F51CE3?operation=statistikLangtext&levelindex=0&levelid=1426176334137&index=2

STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER, 2015: Merkmale. Aufgerufen am 24.03.2015, www.regionalsta-

tistik.de/genesis/online;jsessionid=5985567F7FF918E51B-C678E0BC4670FC?operation=previous&levelindex=0&levelid=1427238509190&step=0

STATISTISCHES BUNDESAMT, 2013: Qualitätsbericht: Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung. Aufgerufen am 10.03.2015, www.destatis.de/DE/Publikationen/Qualitaetsberichte/LandForstwirtschaft/Flaeche-nerhebung.pdf?__blob=publicationFile

STATISTISCHES BUNDESAMT, 2014: Statistisches Jahrbuch Deutschland und Internationales 2014. Aufgerufen am 19.03.2015, www.destatis.de/DE/Publikationen/StatistischesJahrbuch/StatistischesJahrbuch2014.pdf?__blob=publicationFile

STATISTISCHES BUNDESAMT, 2015. Glossar zum Thema Bauen. Aufgerufen am 13.03.2015, www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/Bauen/_Doorpage/Glossar_Bauen.html

STATISTISCHES LANDESAMT SACHSEN-ANHALT, 2014: Indikator K039 - Wohnfläche je Einwohner (m²). Aufgerufen am 13.03.2015, www.statistik.sachsen-anhalt.de/apps/StrukturKompass/indikator/zeitreihe/139

STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG, 2014: Bruttoinlandsprodukt je Einwohner (Wirtschaftskraft). Aufgerufen am: 20.03.2015, https://www.statistik-bw.de/VolkswPreise/Indikatoren/VW_wirtschaftskraft.asp

tik-bw.de/VolkswPreise/Indikatoren/VW_wirtschaftskraft.asp

STATISTISCHES LANDESAMT DES FREISTAATES SACHSEN, 2014: Zu- und Fortzüge - Erläuterungen. Aufgerufen am: 12.03.2015, www.statistik.sachsen.de/html/828.htm

VOLKSWAGEN AG, 2014: Geschichte. Aufgerufen am 28.11.2014, www.volkswagenag.com/content/vwcorp/content/de/the_group/history.html

VOLKSWAGEN AG, 2015: Wolfsburg. Zentrale des Volkswagen Konzerns. Aufgerufen am 12.03.2015, www.volkswagen-karriere.de/de/wie_wir_arbeiten/standorte/wolfsburg.html

ZWECKVERBAND GROßBRAUN BRAUNSCHWEIG, 2014: Willkommen beim Zweckverband Großraum Braunschweig. Aufgerufen am 06.12.2014, www.zgb.de/ueber-uns/willkommen/

SCHRIFTLICHE MITTEILUNGEN

STADT WOLFSBURG, 2015: Anzahl in Wolfsburg zugelassener Pkw. Schriftliche Mitteilung (Email) vom 16.02.2015.

STADT WOLFSBURG, 2015: Auswertung Flächennutzung. Schriftliche Mitteilung (Email) vom 03.03.2015.

BILDQUELLEN

BERTRAM, H., o. Jahr

LANDESAMT FÜR STATISTIK NIEDERSACHSEN, 2015:
www1.nls.niedersachsen.de/statistik/ . Aufgerufen am
17.03.2015

LANDMANN, L., o. Jahr

KING, M. o. Jahr

POLEY, G., o. Jahr.

STADT WOLFSBURG, o. Jahr: Volkswagenwerk Wolfsburg.
Fotograf unbekannt