

Flächeninanspruchnahme in Baden-Württemberg und Deutschland

Joachim Werner, Frank Wöllper

Die Ausweitung von Siedlungs- und Verkehrsflächen beeinträchtigt die verbliebenen natürlichen Lebensräume und stellt damit einen bedeutenden Belastungsfaktor für die Umwelt dar. Im Blickpunkt der Umweltbeobachtung steht zunehmend eine nachhaltige Nutzung und ein schonender Umgang mit der Fläche als ausgesprochen wertvoller Ressource. Nicht zuletzt soll der wachsenden Zersiedlung der Landschaft und der Versiegelung der Böden entgegen gewirkt werden. Die negativen Auswirkungen auf den Naturhaushalt, wie Schädigungen der Funktionen des Bodens und der Tier- und Pflanzenarten, sollen vermieden bzw. begrenzt werden.

Die zunehmende Bedeutung flächenschonender Maßnahmen vermittelt anschaulich der Blick auf die Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsfläche (siehe i-Punkt „Umstellung auf ALKIS“), die in den letzten Jahren, allerdings bei abgebremstem Tempo, weiter zugenommen hat. In Deutschland wurde in den Jahren 2005 bis 2014 im Durchschnitt täglich eine Fläche von fast 90 Hektar (ha) für Siedlungs- und Verkehrsflächen in Anspruch genommen: für den Straßenbau, die Errichtung von Wohngebäuden, Gewerbegebieten und Freizeiteinrichtungen. Im Zeitverlauf hat allerdings der tägliche Flächenverbrauch, also die Umwidmung von vormalig naturnaher land- und forstwirtschaftlicher Fläche zu Siedlungs- und Verkehrsflächen, merklich abgenommen. Waren es in den Jahren 2005 bis 2009 täglich noch rund 99 ha, so reduzierte sich der Flächenverbrauch im Zeitraum 2010 bis 2014 bundesweit auf knapp 81 ha. In Baden-Württemberg betrug die tägliche Flächeninanspruchnahme von 2005 bis 2014 rund 7,4 ha. Während es von 2005 bis 2009 noch durchschnittlich 8,7 ha waren, ging die Flächeninanspruchnahme in der anschließenden Phase 2010 bis 2014 auf 6 ha pro Tag zurück. Hierbei nahm der tägliche Flächenverbrauch vor allem bei der Siedlungsfläche ab.

Langfristig hat die Siedlungs- und Verkehrsfläche im Land damit seit 2005 um 27 000 ha zugenommen. Umgerechnet entspricht das dem Flächenumfang von rund 38 600 Fußballfeldern

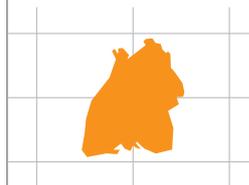
oder fast 40 % der Fläche des Stadtstaates Hamburg. Aufgrund dieser Entwicklung beträgt der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche des Landes mittlerweile 14,4 % gegenüber 13,6 % im Jahr 2004. In erster Linie ging dies zulasten der Landwirtschaftsfläche, während die Waldfläche leichte Zuwächse verbuchte.

Welche Komponenten haben dabei die Entwicklungsdynamik des „Flächenverbrauchs“ bestimmt, welche waren die treibenden, welche waren die bremsenden Effekte? Diesen Fragen soll anhand der Analyse verschiedener Nutzungsarten im Zeitverlauf nachgegangen werden. Die stärksten Impulse für den sich tendenziell abflachenden Zuwachs beim „Flächenverbrauch“ waren bei den Nutzungsarten Gebäude- und Freifläche (GF) sowie Erholungsflächen festzustellen. Vor allem ausgehend von der schwächeren Zunahme der Flächen für Wohnzwecke ging die tägliche Flächeninanspruchnahme der Nutzungsart GF von 5,5 ha (2005 bis 2009) auf 3,9 ha (2010 bis 2015) in Baden-Württemberg



Umstellung auf ALKIS

Die Bundesländer haben in den letzten Jahren begonnen, das Liegenschaftskataster von ALB/ALK (Automatisiertes Liegenschaftsbuch/Automatisierte Liegenschaftskarte) auf ALKIS (Amtliches Liegenschaftskataster Informationssystem) umzustellen. Die Masse der Länder hat die Umstellung zwischenzeitlich abgeschlossen, der Rest wird voraussichtlich Ende des Jahres 2016 so weit sein. Im Rahmen dieser Umstellung kam es teilweise zu Neuordnungen einzelner Nutzungsarten sowie zu Berichtigungen. Einzelne Ergebnisse sind vorläufig, rechnerische Differenzen zwischen 2 Erhebungsstichtagen spiegeln nicht immer die tatsächliche Entwicklung wider. Um zumindest ansatzweise Vergleiche vornehmen und Entwicklungstendenzen ableiten zu können, werden die Ergebnisse zum jetzigen Zeitpunkt dargestellt und ggf. nur ausgewählte Bundesländer betrachtet.



Lic. rer. reg. Joachim Werner ist Leiter der Abteilung „Wirtschaftswissenschaftliche Analysen, Umweltbeobachtung, Agrarwirtschaft“ im Statistischen Landesamt Baden-Württemberg.

Dipl.-Ing. (FH) Frank Wöllper ist Sachgebietsleiter im Referat „Pflanzliche und tierische Produktion, Flächenerhebung“ des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg.

zurück. Nahezu unverändert blieb in diesen Zeitabschnitten der Flächenzuwachs für Gewerbe- und Industrieansiedlung. In den oben aufgeführten Zeitabschnitten ging die tägliche Umwandlung in Erholungsflächen von 1,7 ha auf 0,7 ha zurück. Ohne nennenswerte dämpfende Wirkung blieb auf der anderen Seite die Entwicklung der Verkehrsflächen mit täglichen Verbrauchswerten in den genannten Phasen von 1,4 ha bzw. 1,2 ha.

Aus der regionalen Perspektive erschließt sich ein klares Muster sowohl für die räumlichen Schwerpunkte als auch die Entwicklungslinien des Flächenverbrauchs. In den beiden Phasen 2005 bis 2009 und 2010 bis 2015 war der tägliche Flächenverbrauch im ländlichen Raum im engeren Sinne mit am höchsten. Zwar sank er, wie auch in den anderen Raumkategorien¹ des Landes, der Anteil am durchschnittlichen täglichen Flächenverbrauchswert des Landes stieg allerdings von 44 % auf 50 % an. Es bestätigt sich somit der Trend der letzten Jahre, dass sich bei allgemein abschwächender Zunahme des Flächenverbrauchs dennoch die größte Entwicklungsdynamik im ländlichen Raum ergibt – dort, wo noch ein größeres „Flächenreservoir“ besteht. Dieses Ergebnis (siehe Abschnitt „Entwicklung nach Gemeindegrößen-

klassen“) wird bestätigt durch die prozentual stärkeren Zuwachsraten der Siedlungs- und Verkehrsfläche in den kleineren gegenüber den größeren Gemeinden.

In den Flächenländern höchster Anteil an Siedlungs- und Verkehrsfläche in Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg über dem Bundesdurchschnitt

Die Flächennutzung in den hier ausgewählten Bundesländern ist teilweise sehr unterschiedlich ausgeprägt. Die Ursachen hierfür sind vielfältig. Je nach den spezifischen Besonderheiten zum Beispiel hinsichtlich Topografie, Bodengüte und -beschaffenheit, Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur, Bevölkerungsdichte und der Wirtschaftsstruktur (wie zum Beispiel der Bedeutung der Land- und Forstwirtschaft) zeigt die Flächennutzung in den einzelnen Ländern ein anderes Bild. Angesichts der Befürchtungen einer zunehmenden Zersiedelung der Landschaft und einer Versiegelung der Böden interessieren vor allem die Unterschiede zwischen den Ländern bei der Inanspruchnahme von Bodenfläche für Siedlungs- und Verkehrszwecke. Spitzenreiter unter den Flächenländern ist mit Abstand Nordrhein-Westfalen mit einem Wert

¹ Baden-Württemberg gliedert sich in vier Raumkategorien: Verdichtungsräume, Randzonen um die Verdichtungsräume, Verdichtungsbereiche im Ländlichen Raum und Ländlicher Raum im engeren Sinne.

T1 Bodenfläche in Deutschland und in ausgewählten Bundesländern*) 2014 nach Art der tatsächlichen Nutzung

Regionale Gliederung	Bodenfläche insgesamt	Darunter				Anteil an der Bodenfläche insgesamt			
		Siedlungs- und Verkehrsfläche ¹⁾	Landwirtschaftsfläche	Waldfläche	Wasserfläche	Siedlungs- und Verkehrsfläche ¹⁾	Landwirtschaftsfläche	Waldfläche	Wasserfläche
		ha				%			
Deutschland²⁾	35 737 613	4 889 459	18 460 669	10 930 564	847 690	13,7	51,7	30,6	2,4
Baden-Württemberg	3 575 134	513 984	1 625 724	1 369 832	39 085	14,4	45,5	38,3	1,1
Bayern	7 055 012	835 148	3 310 561	2 570 687	123 359	11,8	46,9	36,4	1,8
Berlin (Ost und West)	89 169	62 622	3 844	16 364	5 967	70,2	4,3	18,4	6,7
Brandenburg	2 965 434	279 297	1 461 377	1 052 948	102 256	9,4	49,3	35,5	3,5
Bremen	41 940	23 576	11 804	828	5 181	56,2	28,1	2,0	12,4
Hamburg	75 522	45 133	18 533	5 143	6 045	59,8	24,5	6,8	8,0
Hessen	2 111 491	331 491	885 857	847 683	29 387	15,7	42,0	40,2	1,4
Mecklenburg Vorpommern	2 321 271	188 331	1 445 651	508 222	141 541	8,1	62,3	21,9	6,1
Niedersachsen	4 761 483	662 554	2 851 001	1 050 666	110 680	13,9	59,9	22,1	2,3
Nordrhein-Westfalen	3 411 040	779 396	1 654 704	882 807	66 665	22,9	48,5	25,9	2,0
Rheinland-Pfalz ²⁾	1 985 436	283 960	826 741	836 726	27 612	14,3	41,6	42,1	1,4
Saarland	256 977	53 727	110 035	87 377	2 612	20,9	42,8	34,0	1,0
Sachsen-Anhalt	2 045 169	224 619	1 255 518	505 783	47 957	11,0	61,4	24,7	2,3
Schleswig-Holstein	1 580 300	203 198	1 102 404	166 809	80 522	12,9	69,8	10,6	5,1

*) Siehe i-Punkt „Umstellung auf ALKIS“. – 1) Summe der Nutzungsarten: Gebäude- und Freifläche, Betriebsfläche (ohne Abbauland), Erholungsfläche, Verkehrsfläche, Friedhof. – 2) Einschließlich des gemeinschaftlichen deutsch-luxemburgischen Hoheitsgebietes. – Stand 31.12.2014.

von 22,8 %, gefolgt vom Saarland (20,9 %) und Hessen (15,7 %). Baden-Württemberg bewegt sich in diesem Ranking mit einem Anteil von 14,4 % etwas über dem Bundesdurchschnitt von knapp 13,7 %. Im Vergleich der Flächenländer weisen die alten Bundesländer einen größeren Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche als die neuen Bundesländer auf. In absoluter Betrachtung entspricht die Siedlungs- und Verkehrsfläche Nordrhein-Westfalens mit 779 396 ha nahezu der Hälfte der Landesfläche von Schleswig-Holstein. Sie wird aber noch übertroffen von Bayern, wo für Siedlungs- und Verkehrszwecke rund 835 148 ha beansprucht werden (*Tabelle 1*). In Baden-Württemberg beträgt die Siedlungs- und Verkehrsfläche 513 984 ha – das entspricht in etwa einem Viertel der Bodenfläche von Sachsen-Anhalt oder in etwa dem Doppelten der Bodenfläche des Saarlands.

Wesentlich niedriger fallen die Anteile an Siedlungs- und Verkehrsflächen in den ostdeutschen Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern (8,1 %), Brandenburg (9,4 %) und Thüringen (9,7 %) aus. Aufgrund der hohen Bevölkerungs- und Siedlungsdichte liegt der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche in den Stadtstaaten naturgemäß erheblich höher – so beispielsweise in Berlin bei 70,2 %.

Eine Umwidmung in Siedlungs- und Verkehrsfläche bedeutet jedoch nicht zwangsläufig eine Flächenversiegelung, also das vollständige Abdichten offener Böden durch bauliche Anlagen und Verkehrsflächen. Denn hierbei ist zu beachten, dass ein nennenswerter Teil an Grün- und Freiflächen, der zwischen den bebauten Flächen liegt, ebenfalls zur Siedlungs- und Verkehrsfläche zählt. Nach Schätzungen ist zum Beispiel für Baden-Württemberg davon auszugehen, dass knapp die Hälfte der Siedlungs- und Verkehrsfläche, das sind rund 237 622 ha bzw. 6,6 % der Landesfläche, versiegelt sind. Das entspricht nahezu der Landesfläche des Saarlandes. Da die Flächenversiegelung eine intensive Belastung des Ökosystems Boden mit den bekannten negativen Folgen für den Wasserhaushalt, das Mikroklima sowie Flora und Fauna hat, ist dieser Faktor bei Betrachtung der Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsfläche von besonderer Bedeutung.

Große Unterschiede zeigen sich zwischen den einzelnen Ländern in der Struktur der Siedlungs- und Verkehrsfläche. So findet sich beim Anteil der Gebäude- und Freifläche (*siehe i-Punkt „Die Siedlungs- und Verkehrsfläche“*) an dieser Flächenkategorie unter den Bundesländern eine beachtliche Bandbreite von 39 % bis über 63 %, wobei der Anteil in den Stadtstaaten mit gut



Die Siedlungs- und Verkehrsfläche

Gebäude- und Freifläche: Flächen mit Gebäuden und baulichen Anlagen (Gebäudeflächen) sowie unbebauten Flächen (Freiflächen), die Zwecken der Gebäude untergeordnet sind. Zu den unbebauten Flächen zählen Vor- und Hausgärten, Spiel- und Stellplätze, Grünflächen, Hofräume, Lagerplätze, usw.; es sei denn, dass diese Flächen wegen eigenständiger Verwendung nach ihrer tatsächlichen Nutzung auszuweisen sind.

Betriebsfläche (ohne Abbauland): Alle unbebauten Flächen, die überwiegend gewerblich oder industriell genutzt werden. Zur Berechnung der Siedlungs- und Verkehrsfläche wird nur der um die Abbaufäche verringerte Teil der Betriebsfläche herangezogen.

Erholungsfläche: Unbebaute Flächen, die dem Sport, der Erholung oder dazu dienen, Tiere oder Pflanzen zu zeigen. Hierzu gehören Parkanlagen, Sportplätze, Freibäder, Tennisplätze, botanische oder zoologische Gärten, Spielplätze, Wildgehege, Kleingärten, Grünanlagen und Campingplätze.

Verkehrsfläche: Unbebaute Flächen, die dem Straßen-, Schienen-, Luft- oder Schiffsverkehr dienen.

Friedhofsfläche: Sie dient oder diente zur Bestattung, sofern nicht vom Charakter der Anlage her die Zuordnung zur Nutzungsart Grünanlage zutreffend ist.

60 % naturgemäß deutlich über dem Durchschnitt liegt. Aber auch zwischen den Flächenländern ergibt sich ein sehr heterogenes Muster. Der Anteil der Gebäude- und Freifläche liegt hier in einer Spanne von 39 % (Sachsen-Anhalt) bis 60 % (Saarland). Auf die Verteilung der Gebäude- und Freiflächen in den Bundesländern nehmen eine Reihe von Faktoren wie zum Beispiel der variierende Bedarf an Wohnflächen je Einwohner, Zu- und Abwanderungseffekte, die unterschiedliche Bedeutung von Verdichtungsräumen und Ballungszentren oder die Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen Einfluss.

Spiegelbildlich zeigen sich bei der Betrachtung der Verkehrsflächenanteile stattliche Abweichungen zwischen den Bundesländern, die bei den Flächenländern je nach den spezifischen siedlungs- und infrastrukturellen Gegebenheiten

zwischen 30 % und 44 % liegen. Den höchsten Anteil der für Verkehrszwecke genutzten Fläche an der gesamten Siedlungs- und Verkehrsfläche weist mit 44 % Thüringen auf. Baden-Württemberg liegt auch hier mit einem Anteil von gut 38 % im Mittelfeld. Auch die „Belastung“ oder Inanspruchnahme der gesamten Bodenfläche der Länder allein durch verkehrsbauliche Maßnahmen fällt sehr unterschiedlich aus. Deutschlandweit liegt der Anteil der Verkehrsfläche bei 5 %. Er schwankt jedoch zwischen den Flächenländern zwischen 3 % (Mecklenburg-Vorpommern) und mehr als 7 % in Nordrhein-Westfalen. Das sehr ausdifferenzierte Bild macht deutlich, dass auf Länderebene im Hinblick auf die Flächennutzung die je spezifischen Ausgangsbedingungen zu betrachten sind und damit strukturell unterschiedliche Ansätze und Schwerpunkte für Maßnahmen zur Begrenzung der Flächeninanspruchnahme vorhanden sind.

In Baden-Württemberg entfallen 38 % der Bodenfläche auf Waldflächen

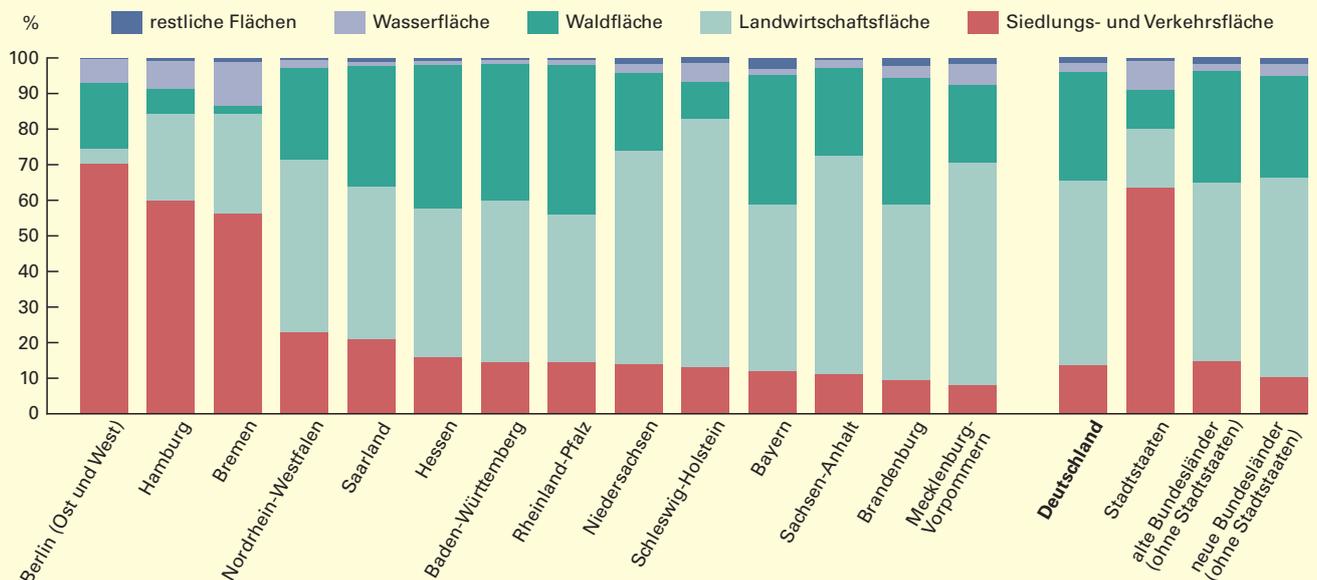
Beachtliche Strukturunterschiede sind zwischen den Bundesländern auch hinsichtlich der Bedeutung von Landwirtschafts- und Waldflächen² erkennbar. Gemessen am Anteil von 42,1 % Waldfläche an der Bodenfläche des Landes ist Rheinland-Pfalz das walddreichste Land unter den Bundesländern. Einen hohen „Walddreichtum“ weisen nicht zuletzt auch aufgrund der naturräumlichen Gliederung (das Landschaftsbild

prägende Mittelgebirge) darüber hinaus Hessen (Waldanteil: 40,1 %) und Baden-Württemberg (38,3 %) auf. Unter Zugrundelegung der Hektarfläche ist Bayern mit Abstand das walddreichste Land. Mit 2,57 Mill. ha Waldfläche übertrifft Bayern jeweils die gesamte Bodenfläche von Hessen, Mecklenburg-Vorpommern oder Sachsen-Anhalt. Vergleichsweise wenig Bedeutung haben dagegen die Waldflächen unter den Flächenländern in Schleswig-Holstein mit einem Anteil von 10,6 % (siehe auch Schaubild 1). Die Waldflächen haben in den letzten Jahren fast überall zugenommen. Eine „Entwaldung“ ist im Kontrast zur Abnahme der Landwirtschaftsfläche aktuell nicht zu bilanzieren.

Die landwirtschaftliche Nutzung in den Regionen Deutschlands hat sich über Jahrzehnte vollzogen und wurde maßgeblich bestimmt von Standorteigenschaften (Hangneigungen, Flächengrößen) sowie Faktoren wie Ertragsfähigkeit der Böden und klimatische Verhältnisse. Entsprechend unterschiedlich haben sich über längere Zeiträume die Landwirtschaftsflächen regional entwickelt. Spitzenreiter bei der anteiligen Bedeutung der Landwirtschaftsfläche ist mit Abstand Schleswig-Holstein, wo 69,8 % der Bodenfläche landwirtschaftlich genutzt werden. Es folgen Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Niedersachsen mit Anteilen zwischen 60 % und 62 %. Der höhere Anteil der Landwirtschaftsfläche erklärt auch die vergleichsweise größere Bedeutung des Agrarsektors in diesen Ländern. So ist einerseits der Anteil der Land-

² Siehe www.destatis.de/onlineatlas (Abruf: 23.05.2016).

S1 Flächennutzung in Deutschland und in den Bundesländern 2014



wirtschaft an der gesamten Bruttowertschöpfung überdurchschnittlich hoch. Auch liegen die Anteile der Bruttowertschöpfung der Landwirtschaft und der agrarischen Erzeugung dieser Länder an Deutschland insgesamt über den jeweiligen Anteilen des Bruttoinlandsprodukts.

Baden-Württemberg (45,5 %) weist bei der Landwirtschaftsfläche im Vergleich mit dem Bundesgebiet (51,7 %) einen deutlich unterdurchschnittlichen Wert auf. Auch durch die Ausweitung der Siedlungs- und Verkehrsfläche ist der Anteil der Landwirtschaftsfläche in Baden-Württemberg in den letzten Jahren gesunken. Vor rund 10 Jahren betrug der Anteil der Landwirtschaftsfläche noch 46,3 %. Unterrepräsentiert im Land sind mit einem Anteil von 1,1 % an der Gesamtfläche auch die Wasserflächen. Geradezu „Wasserparadiese“ unter den Flächenländern sind dagegen Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein, dort entfallen 6,1 %, bzw. 5,1 % der Landesfläche auf Gewässer. In Mecklenburg-Vorpommern, wo mit 113 Quadratkilometer (km²) der größte Binnensee Deutschlands, der Müritzsee, liegt, ist die Wasserfläche mit 141 541 ha mehr als dreieinhalbmal so groß wie in Baden-Württemberg.³

Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche verlangsamt sich

Das Tempo in der Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche hat sich nach einer ersten Einschätzung in fast allen Bundesländern in den letzten Jahren verlangsamt. So ist beispiels-

weise in Nordrhein-Westfalen die tägliche Umwidmung im Rahmen baulicher Vorhaben für Siedlungs- und Verkehrsflächen von 13,2 ha im Zeitraum 2005 bis 2009 auf 10 ha in den Jahren 2010 bis 2014 gesunken, in Niedersachsen von 11 ha auf 10,4 ha. In Baden-Württemberg sank der tägliche „Flächenverbrauch“, also die Umwidmung vormals land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen in Siedlungs- und Verkehrsfläche in den genannten Zeiträumen von täglich 8,7 ha auf 6 ha. Im Jahr 2014 belief sich die tägliche Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche in Baden-Württemberg sogar nur noch auf 5,2 ha.

Abkoppelung des „Flächenverbrauchs“ vom Wirtschaftswachstum?

Bezieht man den „Flächenverbrauch“ auf die Wirtschaftsleistung, erhält man den Indikator „Flächenproduktivität“, also den Quotienten aus Bruttoinlandsprodukt und der Siedlungs- und Verkehrsfläche. Dieser Indikator zeigt im Zeitablauf in den einzelnen Bundesländern sehr unterschiedliche Entwicklungsmuster (Tabelle 2). In Baden-Württemberg ist seit 2004 die Flächenproduktivität um ca. 25 % gestiegen. Im Bundesdurchschnitt lag der Anstieg der Flächenproduktivität in diesem Zeitraum mit 19,5 % etwas niedriger. In allen Ländern ist festzustellen, dass das Bruttoinlandsprodukt deutlich stärker gestiegen ist als der Zuwachs der Siedlungs- und Verkehrsfläche. In Baden-Württemberg stehen 32 % Steigerung des Bruttoinlandsproduktes einem Zuwachs von 5,5 % bei der

T2

Produktivität*) der Siedlungs- und Verkehrsfläche**) 2004 bis 2014 nach ausgewählten Bundesländern***)

Land	2004	2006	2008	2010	2012	2014
	BIP (2004 = 100)					
Deutschland	100	103,6	109,2	108,7	114,4	119,5
Baden-Württemberg	100	105,8	111,5	111,4	118,6	125,1
Berlin	100	105,6	115,6	119,6	127,3	136,2
Bremen	100	106,1	110,7	107,2	114,4	118,9
Hamburg	100	102,3	109,1	108,1	111,3	117,8
Mecklenburg-Vorpommern	100	100,1	104,9	103,4	106,3	110,9
Niedersachsen	100	105,2	111,4	112,0	119,3	124,5
Nordrhein-Westfalen	100	103,4	111,0	108,8	113,8	118,1
Rheinland-Pfalz	100	102,6	108,0	110,7	118,1	122,8
Saarland	100	108,3	114,1	107,7	114,8	118,1
Sachsen-Anhalt	100	98,2	103,7	105,1	110,2	113,5

*) Bruttoinlandsprodukt (in Preisen von 2010) je Siedlungs- und Verkehrsfläche. – **) Stichtag für die Erfassung der Siedlungs- und Verkehrsfläche ist jeweils der 31.12. des Jahres. – ***) Siehe i-Punkt „Umstellung auf ALKIS“.

3 Der Bodensee zählt nicht, auch nicht anteilig, zur Landesfläche Baden-Württembergs und Bayerns. Vergleiche hierzu Wöllper, Frank: Der Bodensee, der größte ...?, in: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg, 8/2008, S. 49.

Siedlungs- und Verkehrsfläche gegenüber, im Bundesdurchschnitt ist das Verhältnis 28,1 % zu 7,2 %.

Flächennutzung und Gemeindegrößenklasse

Der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Bodenfläche steigt in Baden-Württemberg erwartungsgemäß mit zunehmender Gemeindegröße deutlich an. Während in den kleinen Gemeinden mit unter 1 500 Einwohnern der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche bei lediglich

7,9 % liegt (Tabelle 3), wird in Gemeinden mit 10 000 bis 15 000 Einwohnern bereits fast der doppelte Anteilswert erreicht. In den Städten mit über 15 000 Einwohnern wird ein Durchschnittswert von 22,9 % erzielt. Diese Städte stehen für 12 % der Gemeinden Baden-Württembergs, die 25 % der Gesamtfläche und 40 % der Siedlungs- und Verkehrsfläche einnehmen. Hier wohnen 55 % der Bevölkerung Baden-Württembergs.

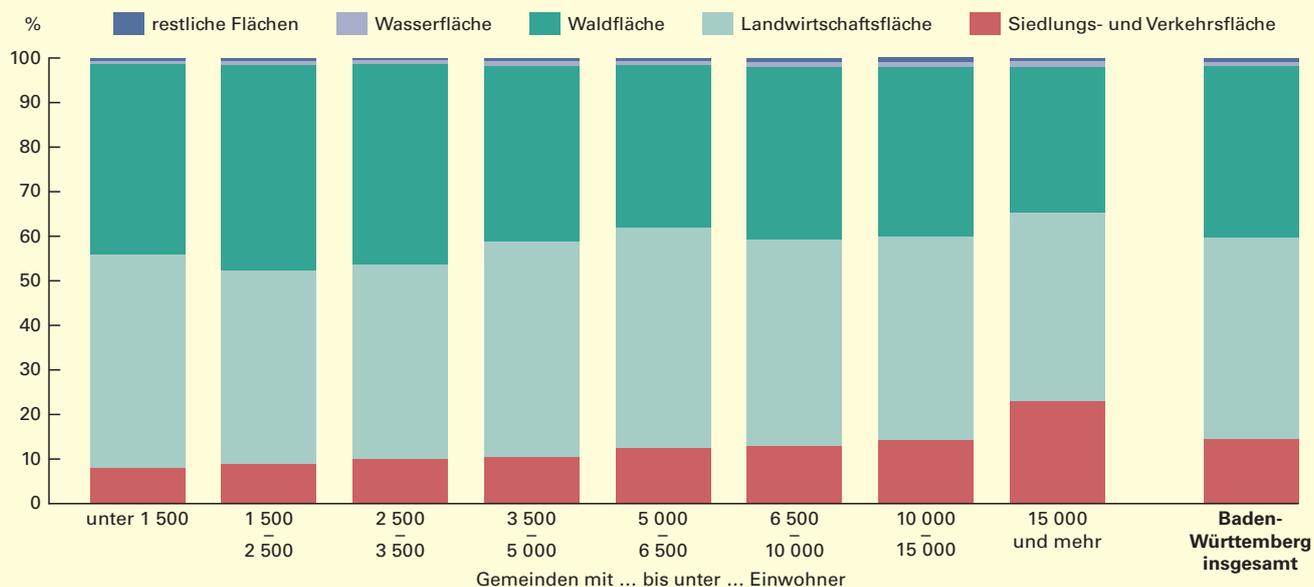
Die beiden nächstkleineren Gemeindegrößenklassen (6 500 – 10 000 sowie 10 000 – 15 000)

T3 Siedlungs- und Verkehrsfläche in Baden-Württemberg 2014 nach Gemeindegrößenklassen*)

Gemeinden mit ... bis unter ... Einwohner	Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche	Siedlungs- und Verkehrsfläche insgesamt	Darunter				
			Gebäude- und Freifläche	darunter		Erholungsfläche	Verkehrsfläche
				Gebäude- und Freifläche Wohnen	Gebäude- und Freifläche Gewerbe und Industrie		
%	ha	%					
unter 1 500	7,9	9 379	46,0	23,5	4,5	3,3	49,7
1 500 – 2 500	8,9	30 292	46,9	24,4	5,9	5,2	46,5
2 500 – 3 500	9,9	29 180	51,2	27,6	7,5	5,0	42,4
3 500 – 5 000	10,5	57 239	49,6	26,0	7,4	5,2	44,0
5 000 – 6 500	12,4	48 584	50,4	26,9	8,5	4,4	43,6
6 500 – 10 000	12,9	62 951	53,5	30,1	8,9	4,9	40,2
10 000 – 15 000	14,3	70 634	54,1	29,8	9,5	6,1	38,3
15 000 und mehr	22,9	205 644	57,8	30,9	11,0	7,5	32,8
Veränderung 2009 gegenüber 2005 in %							
unter 1 500	–	3,2	6,0	8,7	8,3	5,4	0,8
1 500 – 2 500	–	3,2	5,1	7,9	10,0	5,5	1,0
2 500 – 3 500	–	4,2	5,6	7,3	11,5	12,7	1,6
3 500 – 5 000	–	3,3	4,5	7,3	10,2	15,6	0,9
5 000 – 6 500	–	3,3	4,2	6,3	9,4	10,2	1,5
6 500 – 10 000	–	3,8	5,0	7,3	10,7	10,2	1,6
10 000 – 15 000	–	3,3	3,6	6,1	7,2	15,9	1,1
15 000 und mehr	–	3,0	3,0	4,3	4,6	10,5	1,6
Veränderung 2014 gegenüber 2010 in %							
unter 1 500	–	2,9	4,8	7,8	14,5	4,1	0,9
1 500 – 2 500	–	3,2	3,9	5,6	10,8	15,4	1,4
2 500 – 3 500	–	2,6	3,7	5,7	14,8	–0,5	1,6
3 500 – 5 000	–	2,6	3,6	5,9	8,8	3,9	1,2
5 000 – 6 500	–	2,4	2,9	5,6	9,3	2,4	1,7
6 500 – 10 000	–	2,2	3,1	4,8	10,3	2,7	0,9
10 000 – 15 000	–	2,4	2,8	4,4	9,0	6,0	1,2
15 000 und mehr	–	1,8	1,9	3,7	4,5	3,9	1,0

*) Ohne gemeindefreie Gebiete Rheinau und Gutsbezirk Münsingen.

S2 Flächennutzung in Baden-Württemberg 2014 nach Gemeindegrößenklassen



Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

409 16

fallen hier schon deutlich ab. Sie repräsentieren 23 % der Gemeinden, die 27 % der Landesfläche und 26 % der Siedlungs- und Verkehrsfläche einnehmen. Dort wohnen 23 % der Bevölkerung. Die kleinste der Gemeindegrößenklassen (unter 1 500) nimmt 3,3 % der Landesfläche und 1,8 % der Siedlungs- und Verkehrsfläche ein. Hier leben nur 0,9 % der baden-württembergischen Bevölkerung.

Umgekehrt ist es mit den Anteilen der Landwirtschafts- und der Waldfläche, die mit steigender Gemeindegröße abnehmen. Mit sinkender Gemeindegröße entfällt ein immer größer werdender Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche auf die Nutzung für Verkehrszwecke. In Gemeinden mit über 15 000 Einwohnern liegt der Anteil noch bei etwa 33 %, bei Gemeinden unter 10 000 Einwohner steigt er teilweise deutlich über 40 % und erreicht bei Gemeinden unter 1 500 Einwohnern sogar knapp 50 % (Schaubild 2).

Entwicklung nach Gemeindegrößenklassen

Der Anteil der einzelnen Gemeindegrößenklassen am absoluten Zuwachs der Siedlungs- und Verkehrsfläche ist recht unterschiedlich. Obwohl die Gemeinden über 15 000 Einwohner nur 12 % der Gemeinden Baden-Württembergs repräsentieren, tragen sie mit über einem Drittel zur absoluten Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche im Zeitraum 2005 bis 2014 bei. Weitere 37 % gehen auf das Konto der Gemeinden zwi-

schen 5 000 und 15 000 Einwohnern, die zusammen 34 % der Gemeinden Baden-Württembergs repräsentieren.

Treibende Kraft beim Zuwachs der Siedlungs- und Verkehrsfläche ist landesweit die Gebäude- und Freifläche Wohnen. Im Zeitraum 2005 bis 2014 entfielen von den 27 000 ha Zuwachs bei der Siedlungs- und Verkehrsfläche mit 14 400 ha über die Hälfte auf diese Nutzungskategorie. Weit abgeschlagen rangiert die Gebäude- und Freifläche Gewerbe/Industrie mit 6 200 ha, gefolgt von der Verkehrsfläche mit 4 900 ha und der Erholungsfläche mit 4 400 ha. Im Zeitverlauf ist fast bei allen Nutzungsarten eine Verlangsamung des Zuwachses festzustellen. Während die Siedlungs- und Verkehrsfläche im Zeitraum 2005 bis 2009 noch um 16 000 ha zunahm, waren es im Zeitraum 2010 bis 2014 nur noch 11 100 ha. Nicht ganz so deutlich war der Verlauf bei der Gebäude- und Freifläche Wohnen mit 7 800 ha zu 6 500 ha. Bei der Gebäude- und Freifläche Gewerbe/Industrie ist sogar ein Anstieg von 2 900 ha auf 3 300 ha festzustellen. Deutlicher ist der Rückgang dann wieder bei der Erholungsfläche (3 100 ha zu 1 300 ha), weniger deutlich bei der Verkehrsfläche (2 600 ha zu 2 300 ha).

Ein Blick auf die Entwicklungsdynamik in den letzten Jahren zeigt, dass in den kleineren Gemeinden die prozentualen Zuwachsraten bei der Siedlungs- und Verkehrsfläche tendenziell höher ausfielen als in den größeren. Grundsätzlich ist in allen Gemeindegrößenklassen

der allgemeine Trend erkennbar, dass sich der Zuwachs an Siedlungs- und Verkehrsfläche verlangsamt. Landesweit nahm die Siedlungs- und Verkehrsfläche im Zeitraum 2005 bis 2009 um 3,3 % zu, im Zeitraum 2009 bis 2014 um 2,2 %. In den Gemeinden über 15 000 Einwohner lagen die Zuwachsraten in den vorgenannten Phasen bei 3 % und 1,8 % in den restlichen Gemeinden bei durchschnittlich 3,5 % zu 2,6 %.

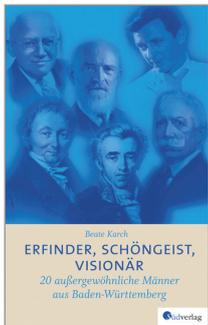
Entsprechend haben sich die oben genannten Anteilswerte verschoben. Während die Gemeinden über 15 000 Einwohner im Zeitraum 2005 bis 2009 noch mit 36,6 % zum Wachstum der Siedlungs- und Verkehrsfläche des Landes bei-

getragen haben, waren es im Zeitraum 2009 bis 2014 nur noch 32,4 % mit einer korrespondierenden Steigerung bei den kleineren Gemeinden. ■

Weitere Auskünfte erteilen
Joachim Werner, Telefon 0711/641-26 30,
Joachim.Werner@stala.bwl.de
Frank Wöllper, Telefon 0711/641- 26 07,
Frank.Woellper@stala.bwl.de

Buchbesprechung

Reinhard Güll



Erfinder, Schöngest, Visionär 20 außergewöhnliche Männer aus Baden-Württemberg

Die bekannte Kulturredakteurin Beate Karch schildert in ihrem neuesten Buch 20 sorgfältig recherchierte Porträts interessanter Männer, die zwischen dem 16. und 20. Jahrhundert in Baden und Württemberg gewirkt haben. Sie waren Künstler, Denker, Tüftler oder Rebell: Alle hier dargestellten Männer sind aus Baden-Württemberg. Viele tragen einen großen Namen, manche sind auch weniger bekannt.

Zu der erstgenannten Kategorie gehören die Automobilpioniere Gottlieb Daimler und Carl Benz. Auch der Luftfahrtpionier Ferdinand Graf von Zeppelin und der Unternehmer Robert Bosch sind hier einzuordnen. Schwieriger wird es schon bei Carl Laemmle. Wer weiß denn heute noch, dass er der maßgebliche Gründer Hollywoods und damit der amerikanischen Filmindustrie war. Der in Laupheim geborene Laemmle wanderte bereits als junger Mann in die USA aus. Nach anfänglicher Betätigung in verschiedenen kaufmännischen Bereichen kaufte er sehr bald die ersten Kinos und gründete bereits vor dem Ersten Weltkrieg die Universal Filmstudios, die lange Zeit den amerikanischen Kinomarkt dominieren sollten.

Auch Johann Gottfried Tulla zählt zu den der breiten Öffentlichkeit weniger bekannten Männern aus Baden-Württemberg, die Hervorragendes geleistet haben. Der 1817 vom badischen Großherzog Karl Friedrich zum großherzoglich-badischen Oberst- und Oberwasser- und Straßenbauingenieur ernannte Tulla, ist der Fachmann, dem es gelang den Lauf des Oberrheins zu be-

gradigen und zu kanalisieren. Das war eine der Grundvoraussetzungen für die badische Industrie, um sich in den nächsten Jahrzehnten wirtschaftlich erfolgreich zu positionieren.

Die Portraits über Johannes Kepler, Peter Thumb, Johann Rudolf Zumsteeg, Johann Friedrich Cotta, Albrecht Ludwig Berblinger, Karl Drais, Friedrich Hecker, Georg Kropp, Karl Ludwig Nessler, Hermann Hesse, Theodor Heuss, Oskar Schlemmer, Otto Dix und John Cranko runden das Buch ab.

Die hier porträtierten Männer haben eines gemeinsam – ihren findigen, unkonventionellen oder bahnbrechenden Ideen, Überzeugungen und Leistungen galt ihr ganzes Herzblut. Obwohl sie selbst mitunter in Vergessenheit geraten sind, verdanken wir diesen faszinierenden Persönlichkeiten viele denkwürdige Hinterlassenschaften.

Das Buch erzählt von kreativen Köpfen und bahnbrechenden Gedanken, von bescheidenen Anfängen, wiederholtem Scheitern und großartigen Erfolgen. Eine wunderbare Lektüre – spannend und höchst unterhaltsam.

Bibliographische Angaben:

Beate Karch: Erfinder, Schöngest, Visionär.
20 außergewöhnliche Männer aus Baden-Württemberg.
176 Seiten, ca. 20 Abbildungen, Gebunden,
Südverlag GmbH,
19,00 Euro, erhältlich im Buchhandel.
ISBN 978-3-87800-034-1