

Robert Kretschmann

Der Stellenwert der Verkehrsflächen in Deutschland

Der Anteil an Verkehrsflächen in Deutschland ist 2019 mit 5,04 % im Vergleich zu 2016 um 0,007 % nur geringfügig angestiegen. Das entspricht bundesweit 2.676 ha, also etwas mehr als der Größe der Insel Norderney. Eine differenzierte Betrachtung zeigt jedoch eine stärkere Umverteilung der Flächentypen innerhalb des Verkehrssektors zugunsten von Wegen und zulasten von Straßen- und Bahnflächen. Der flächenmäßige Zuwachs von Wegen zwischen 2016 und 2019 entspricht mit 114,44 km² in etwa der Größenordnung der Städte Siegen, Jena oder Göttingen. Der Rückgang von Straßenflächen mit 63,89 km² im selben Zeitraum entspricht einer Fläche, wie Kempten, Fürth oder Eisenhüttenstadt. Es ist anzunehmen, dass es sich bei einer Vielzahl an Flächenveränderungen von Straßen und Wegen um eine Umwidmung zugunsten verkehrsberuhigter Bereiche handelt. Hierzu zählen beispielweise Radwege oder Fußgängerzonen, die vom Straßenland abgerechnet werden müssen. Eine genauere Betrachtung hierzu kann an dieser Stelle nicht erfolgen.

Straßen, Wege und Plätze (SWP) hatten 2019 einen Anteil von 91,3 % an allen Verkehrsflächen. Das entspricht 4,6 % des gesamten Bundesgebietes. Die regionale Perspektive (Abb. 1) zeigt insbesondere die Unterschiede zwischen städtischen

und ländlichen Räumen auf, wobei die Großstädte auch überwiegend einen höheren Anteil an SWP aufweisen als kleinere Städte. Besonders hoch sind die Werte in den Berliner Innenstadtbezirken, in München, Hannover sowie einigen Städten im Ruhrgebiet. Kleinere Gemeinden mit einem hohen Verkehrsflächenanteil grenzen entweder unmittelbar an Großstädte an (z. B. Eichwalde und Glienicke/Nordbahn bei Berlin) oder beinhalten innerhalb des Gemeindegebietes ein großes Stück an Autobahnen als Straßenfläche.

Die Veränderung des Anteils von SWP im Jahr 2019 zu 2016 auf Kreisebene (Abb. 2) verdeutlicht, dass in einigen Bundesländern, wie Thüringen, Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und Bayern, starke Zuwächse und Rückgänge der Flächenanteile stattgefunden haben. Eine intensivere Auseinandersetzung oder größerer Handlungsdruck bei den verschiedenen Arten der Flächennutzung (Verkehr, Wohnen, soziale Infrastruktur, Grün- und Freiflächen etc.) könnten hierfür verantwortlich sein. Anderenorts, wie in Baden-Württemberg, Sachsen oder Schleswig-Holstein, gibt es nur sehr geringfügige Veränderungen im Bereich der Verkehrsflächenanteile, wobei jedoch zumeist die leichten Zuwächse dominieren.

Quellen: Regionalstatistik.de, Destatis.de, April 2021; vhw Datenbank

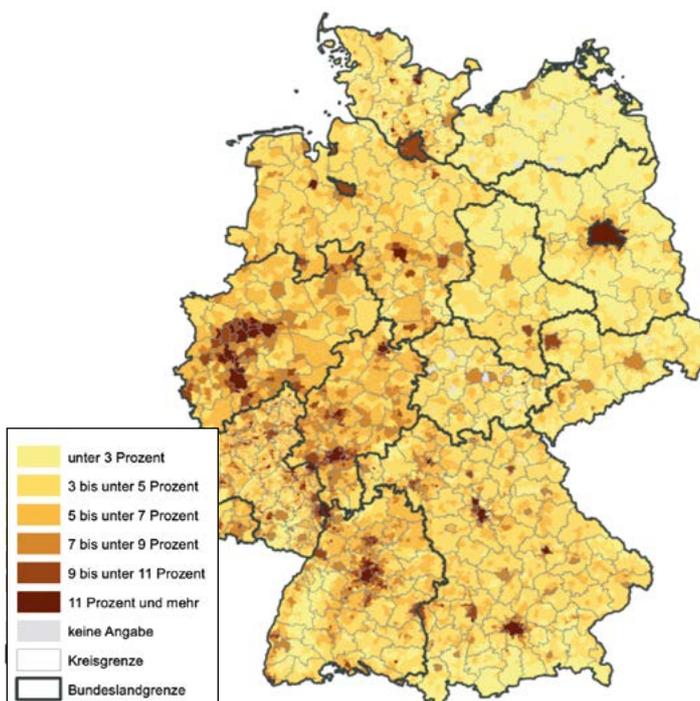


Abb. 1: Anteil der Straßen, Wege und Plätze an allen Flächen je Gemeinde 2019 in %

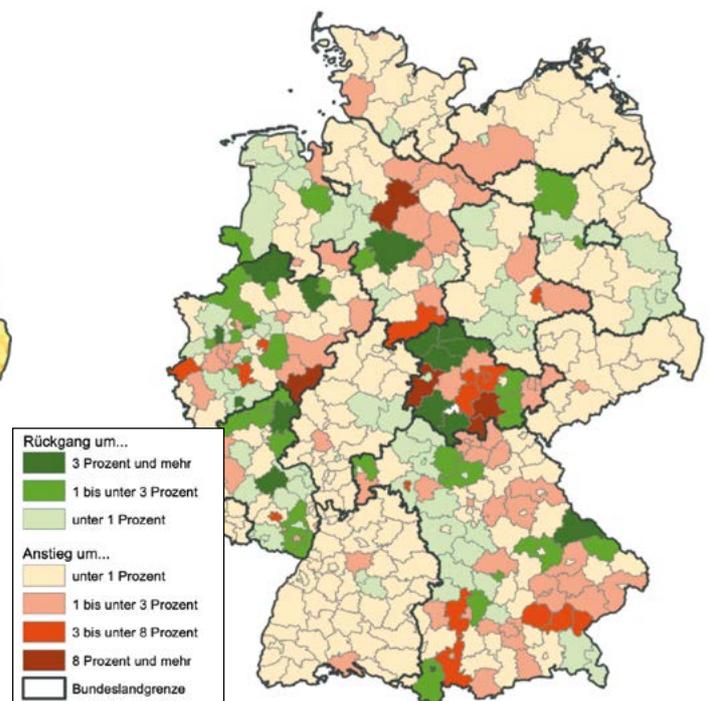


Abb. 2: Veränderung des Anteils der Straßen, Wege und Plätze an allen Flächen je Kreis im Jahr 2019 zu 2016 in %