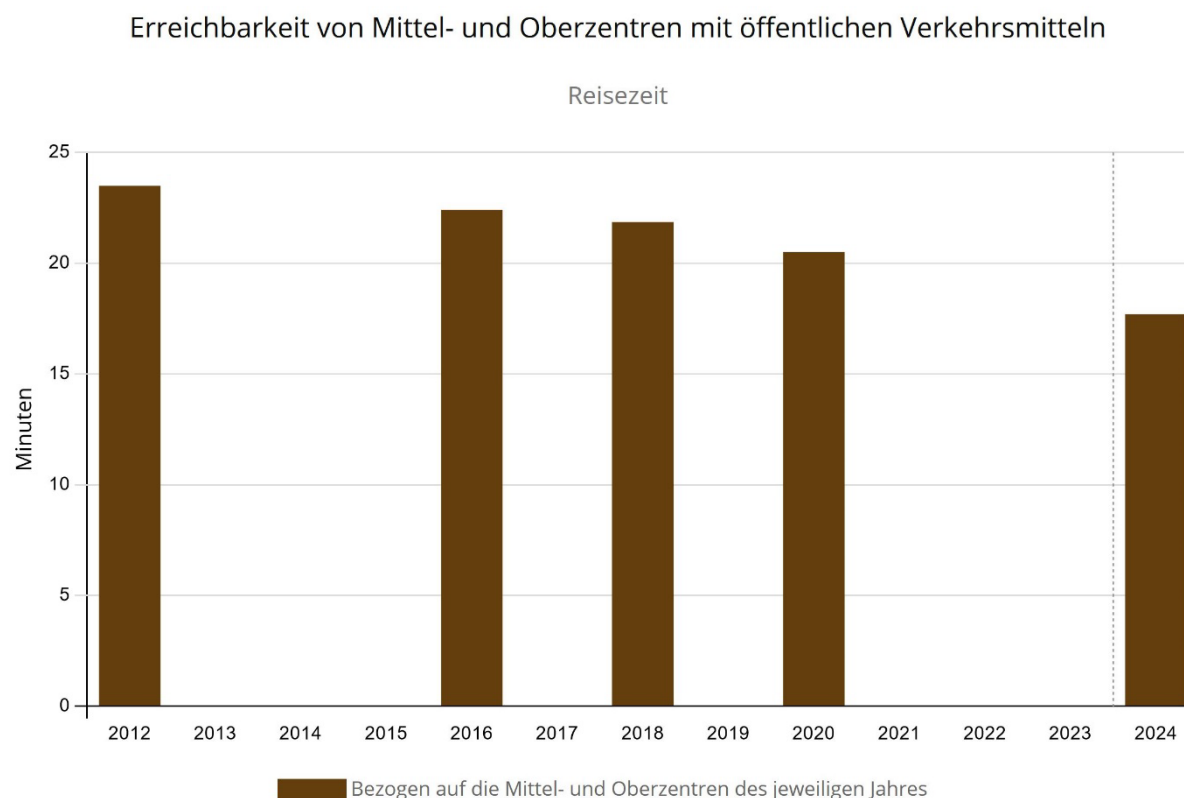




Mobilität – Mobilität sichern – Umwelt schonen

### 11.2.c Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln



**Anmerkung(en):**

Die Daten basieren auf einer Sonderauswertung und sind nicht öffentlich zugänglich. – Aufgrund von Änderungen in der Methodik und den Berechnungsgrundlagen ist ein Vergleich der Daten des Erhebungsjahres 2024 mit den Vorjahren nur eingeschränkt möglich (Zeitreihenbruch).

**Datenquelle(n):**

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung

**Definition**

Der Indikator stellt die bevölkerungsgewichtete durchschnittliche Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum nächsten Mittel- oder Oberzentrum (in Minuten) dar.

**Intention**

Mobilität ist ein wichtiger Faktor, um Menschen soziale Teilhabe zu ermöglichen. Entsprechend sollten Raum und Verkehr so gestaltet werden, dass für die gesamte Bevölkerung gute Mobilitätsangebote und eine entsprechende Anbindung an Mittel- oder Oberzentren vorhanden sind.

**Ziel**

Verringerung der durchschnittlichen Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln



### Inhalt und Entwicklung

Der Indikator wird vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) berechnet. Als öffentliche Verkehrsmittel gelten Verkehrsangebote, die von jedermann gegen Entgelt genutzt werden können. Flexible Bedienformen wie Anrufbusse, die ohne feste Haltestellen und Fahrpläne auf Anforderung verkehren, bleiben unberücksichtigt. Die bevölkerungsgewichtete durchschnittliche Reisezeit zum nächstgelegenen Mittel- oder Oberzentrum lag im Jahr 2012 bei 23,5 Minuten. Bis 2020 sank sie auf 20,5 Minuten und betrug im Jahr 2024 schließlich 17,7 Minuten. Dies entspricht einer Verringerung um 24,7 % im Zeitraum von 2012 bis 2024.

Die Vergleichbarkeit der Ergebnisse ist jedoch eingeschränkt, da sich sowohl die Methodik als auch die Berechnungsgrundlagen im Zeitverlauf verändert haben. Einerseits variierte die Anzahl der berücksichtigten Mittel- und Oberzentren, andererseits wurde ab 2024 die Reisezeit nicht mehr von jeder Haltestelle aus berechnet, sondern erstmals von jeder bewohnten 100×100-Meter-Gitterzelle. Hierzu wurde das gesamte Bundesgebiet in Gitterzellen dieser Größe unterteilt und anhand der Meldeadressen überprüft, ob diese bewohnt sind. Zudem werden in Großstädten nun auch Stadtbezirks- und Stadtteilzentren als Zielpunkte berücksichtigt.

Darüber hinaus wurden aktualisierte Datenquellen zu Fahrplänen und Wegenetzen sowie die Ergebnisse des Zensus 2022 auf Gitterzellenebene in die Analysen einbezogen. Grundlage der Erreichbarkeitsanalysen mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind deutschlandweite Fahrplandaten im GTFS-Format (Soll-Fahrplandaten), die über die DELFI-Integrationsplattform (DIP) aus den Landesauskunftssystemen zusammengeführt und auf der Plattform Open Data ÖPNV bereitgestellt werden. Auf dieser Basis wurden die jeweils kürzesten Fahrzeiten zum nächstgelegenen Mittel- oder Oberzentrum während der morgendlichen Hauptverkehrszeit ermittelt.

Das Zeitfenster für die Hauptverkehrszeit wurde je nach Berichtsjahr unterschiedlich definiert: 2012 wurden Verbindungen mit Ankunftszeit zwischen 6:00 und 9:00 Uhr berücksichtigt, 2020 zwischen 6:00 und 12:00 Uhr. Für das Jahr 2024 wurde als Startzeitpunkt beziehungsweise Reisebeginn der 8. Oktober 2024 um 8:00 Uhr festgelegt – ein Werktag außerhalb der Ferienzeiten. Die Häufigkeit von Fahrtmöglichkeiten sowie Verbindungen außerhalb des jeweiligen Zeitfensters gehen nicht in die Berechnung des Indikators ein.

Ergänzend zu den Fahrzeiten wurden auch Wegezeiten zu den Abgangshaltestellen berücksichtigt. Hierfür kam ein deutschlandweites, auf OpenStreetMap basierendes Straßen- und Wegenetz zum Einsatz, mit dem Zu-, Abgangs- und Umsteigewege modelliert wurden. Dabei wurden unterschiedliche Reisegeschwindigkeiten zugrunde gelegt – etwa 3,6 Kilometer pro Stunde für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie 18 Kilometer pro Stunde für Radfahrende – um verschiedene Reisemodi abzubilden.

Die Einstufung eines Ortes als Mittel- oder Oberzentrum erfolgt durch die Landesplanungsbehörden der Länder. Maßgeblich ist dabei die Ausstattung mit Versorgungsangeboten an Waren, Dienstleistungen und Infrastrukturen, die in den umliegenden Unterzentren nicht zur Verfügung stehen. Hierzu zählen beispielsweise Facharztpraxen, Krankenhäuser, kulturelle Einrichtungen sowie weiterführende Schulen und Hochschulen. Bis einschließlich 2024 wurde in jedem Mittel- oder Oberzentrum – auch in Großstädten – lediglich ein Zielpunkt (Stadtzentrum) berücksichtigt.



Im Jahr 2024 wurden in allen Oberzentren mit mehr als 250 000 Einwohnerinnen und Einwohnern zusätzlich zum Stadtzentrum insgesamt 107 weitere zentrale Lagen auf Stadtbezirks- oder Stadtteilebene einbezogen. Grundlage hierfür bildeten Pendler- und Mobilfunkverflechtungen auf Gitterzellenebene, der Central-Shopping District (infas 360) sowie Clusteranalysen auf Basis von Points-of-Interest-Daten des Bundesamtes für Kartografie und Geodäsie (BKG). Berücksichtigt wurden ausschließlich Lagen mit einem Versorgungsbereich von mindestens 50 000 Einwohnerinnen und Einwohnern, in denen umfassend mittelzentrale Funktionen wahrgenommen werden können. Durch die Berücksichtigung dieser zusätzlichen zentralen Lagen als Zielpunkte ergibt sich in Großstädten ein deutlich differenzierteres Bild der Erreichbarkeiten. Der Aspekt der Daseinsvorsorge im Hinblick auf mittelzentrale Funktionen wird dadurch deutlich realitätsnäher abgebildet.

### **Art des Ziels**

Zielrichtungsvorgabe

### **Bewertung**

Die durchschnittliche Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum nächstgelegenen Mittel- oder Oberzentrum soll verringert werden.

Die aktuelle Entwicklung verläuft in Richtung der Zielvorgabe. Eine Bewertung des Indikators 11.2.c ist nicht möglich. Zu wenig Datenpunkte.