

Regionale Erreichbarkeit von Supermärkten und Discountern in Deutschland

S. Neumeier¹

Abstract - Die wohnortnahe Erreichbarkeit von Supermärkten und Discountern (S&D) stellt einen wichtigen Teilbereich der Daseinsvorsorgeinfrastruktur dar. Besonderes Augenmerk kommt dabei der Situation in ländlichen Räumen zu. Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass aktuell S&D mit dem PKW flächendeckend relativ gut zu erreichen sind. Fußläufig lassen sich S&D jedoch nur in den Städten in einer vernünftigen Zeit erreichen, so dass sich die Erreichbarkeits-situation auf dem Land v. a. für weniger mobile Bürger problematisch darstellt.

EINLEITUNG

Aktuell führen in Europa sich wechselseitig beeinflussende sozioökonomische und demographische Prozesse zu einer räumlichen Konzentration von Daseinsvorsorgeinfrastrukturen (vgl. Küpper & Eberhardt, 2012). Das heißt: Demographische Entwicklungen bedingen eine Veränderung der Nachfrage was in Folge zur Aufgabe unrentabler Standorte führt (Higgs und White, 1997). Von diesen Prozessen sind besonders ländliche Räume betroffen. Die dort lebenden Bürger müssen oftmals vergleichsweise größere Distanzen zurücklegen um bestimmte Infrastrukturen zu erreichen (vgl. Higgs und White, 1997; Küpper und Eberhardt, 2012). Um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken ergänzte die Europäische Union ihre Kohäsionspolitik um das Konzept des territorialen Zusammenhalts. Ziel dieser Politik ist es, flächendeckend einen adäquaten Zugang zu Daseinsvorsorgeinfrastrukturen zu gewährleisten (vgl. www1, 2014). Dazu werden u. a. Informationen über deren Erreichbarkeit benötigt, um sich ein Bild über die aktuelle Situation als Ausgangsbasis für ggf. notwendige Interventionen zu machen (vgl. Schulz und Bröcker, 2007). Bislang gibt es für Deutschland aber nicht in allen relevanten Bereichen Daten, die flächendeckend die Situation beschreiben. Ein solcher Bereich, ist die wohnortnahe Erreichbarkeit von Supermärkten und Discountern (S&D) (vgl. Küpper und Eberhardt, 2003). Um diese Lücke zu schließen haben wir flächendeckend für Deutschland mit Methoden der Geoinformatik (GIS) einen generischen Erreichbarkeitsindikator für S&D ermittelt.

ECKDATEN ZU SUPERMÄRKTEN & DISCOUNTERN

Die Entwicklung des Einzelhandels ist von Konzentrationsprozessen, und einem Strukturwandel der Angebotsformen gekennzeichnet hin zu standardisierten Betriebstypen (vgl. KPMG 2005, 3; Vallée, Lenz 2007, 20; Lein 2012). Dies führt dazu, dass das Netz der Betriebe weitmaschiger wird (vgl. Han-

delsverband Deutschland, 2013). Beim Blick auf die Landkarte (vgl. Abbildung 1). fällt auf, dass es in einigen Regionen nur wenige S&D gibt. Doch die Distanzen zwischen Standorten sind nur theoretischer Natur: Denn die weißen Flecken sagen nichts darüber aus, wieviele Menschen tatsächlich betroffen sind. Wo niemand wohnt, muss keine Versorgung sichergestellt werden.

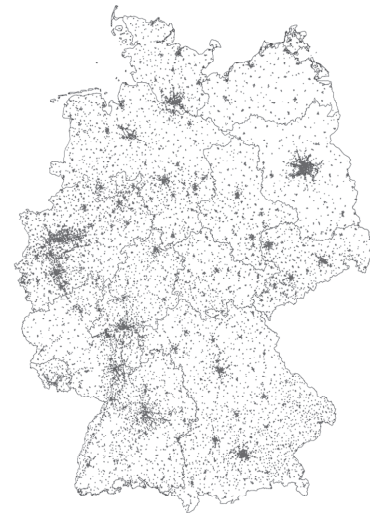


Abbildung 1. Räumliche Verteilung der S&D Standorte.

Aber wann ist eine Erreichbarkeit gut oder schlecht? Als Obergrenze dafür lässt sich aus vorhandenen Studien ein maximaler Zeitaufwand von 15 Minuten ableiten, der auch bei der Analyse als Referenz dient (Neumeier, 2014).

METHODIK - ERREICHBARKEITSMODELL

Um herauszufinden, wie sich die Erreichbarkeit von S&D in der Fläche darstellt, wurde über eine Netzwerkanalyse die Erreichbarkeitssituation in besiedelten Regionen flächendeckend modelliert. Dazu wurde über Deutschland ein Vektorraster mit einer Kantenlänge von 250 m gelegt und dann über das Verkehrsnetzwerk für jede der ca. 1.7 Mio. 'Rasterzellen' die Straßenentfernung zum nächsten S&D mit dem a-star-shortest-path Algorithmus ermittelt. Das Ergebnis ist eine Kostenmatrix, deren Isochoren eine Differenzierung innerhalb administrativer Ebenen ermöglicht (vgl. Neumeier, 2014). Als Referenzraster wurde das EWZ250 des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBSR) genutzt, da dieses für jede Rasterzelle einen Bevölkerungswert beinhaltet (vgl. Burgdorf, 2010). Die S&D-Adressen wurden

über 'wer-zu-wem.de' bezogen und über die Adresse geocodiert. Als Verkehrsnetz diente ein kommerzielles Wegenetz.

ERREICHBARKEIT VON SUPERMÄRKTEN & DISCOUNTERN

Insgesamt beträgt in Deutschland die durchschnittliche Entfernung zum nächsten S&D 3,4 km.

Tabelle 1. Erreichbarkeit von S&D nach Bundesland und Regionstyp.

Bundesland	Durchschnitt Bundesland	Durchschnitt Stadt	Durchschnitt Land
Durchschnittliche Entfernung in km			
Schleswig-Holstein	3,9	3,5	4,2
Hamburg	2,0	2,0	n. z.
Niedersachsen	3,5	3,1	3,9
Bremen	2,1	2,1	0,8
Nordrhein-Westfalen	2,5	2,5	3,7
Hessen	2,7	2,4	3,2
Rheinland-Pfalz	4,0	3,4	5,1
Baden-Württemberg	3,1	2,9	4,1
Bayern	3,3	2,7	3,5
Saarland	2,5	2,5	n. z.
Berlin	1,1	1,1	3,7
Brandenburg	5,1	4,6	5,1
Mecklenburg-	5,7	1,8	5,8
Sachsen	3,2	3,1	3,5
Sachsen-Anhalt	3,8	2,4	4,0
Thüringen	3,6	3,1	3,7

Gegliedert nach Bundesländern und BBSR-Kreistypen 2009 (Kreistypen) lässt sich in allen Bundesländern ein Erreichbarkeitsgefälle von den Städten zu den ländlichen Regionen feststellen. Tendenziell sind die Wege in den neuen Bundesländern länger als in den alten (vgl. Tabelle 1).

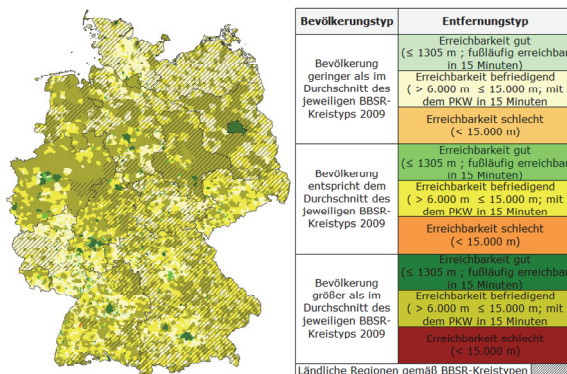


Abbildung 2. Erreichbarkeitstypologie S&D.

Im Durchschnitt wird der nächste S&D mit dem PKW (60 km/h) in 3,4 Minuten Fahrzeit erreicht. Fußläufig (1,45 m/s) in 39 Minuten. Betrachtet man die von bestimmten Erreichbarkeiten betroffenen Bürger, lässt sich feststellen, dass 88% der Bevölkerung mit dem PKW den nächsten S&D in längstens 4 Minuten und weitere 11,9% in 15 Minuten erreichen, so dass nur ca. 0,1% längere Fahrzeiten in Kauf nehmen müssen. Fußläufig erreichen hingegen nur ca. 62% den nächsten S&D innerhalb von 15 Minuten, wobei der Großteil davon in Städten lebt (50%). Insgesamt sind Gebiete mit schlechten S&D Erreichbarkeiten i.d.R. relative dünn besiedelt und ländlich geprägt. Durchschnittliche Erreichbarkeiten für Bundesländer oder Kreistypen geben einen Anhaltspunkt, wie sich die Situation für die Bürger darstellt. Sie ermöglichen aber keine Rückschlüsse auf intra-regionale Differenzierungen, da diese bei der Mittelwertbildung nivelliert werden. Einen Eindruck über die Erreichbarkeitssituation in der Fläche vermitteln

die Typisierung in Abbildung 2, welche letztendlich das bereits beschriebene Muster auch kleinräumig bestätigen.

SYNTHESE

Die Ergebnisse, zusammen mit der Erkenntnis, dass zum Lebensmitteleinkauf die Mehrheit der Bürger (61%) den PKW nutzt (vgl. Lein, 2012), lässt derzeit kein ausgeprägtes Erreichbarkeitsproblem von S&D erkennen, das dringenden Handlungsbedarf begründet. Dennoch zeichnet sich ab, dass auf dem Land für weniger mobile Bürger - das sind dort v.a. Rentner und junge Erwachsene ohne PKW - S&D vergleichsweise schlecht zu erreichen sind.

LITERATUR

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2011). Raumordnungsbericht 2011. Deutscher Bundestag, Drucksache 17/8360, 17. Wahlperiode 13.01.2012.

Burgdorf, A. (2010). Disaggregation von Bevölkerungsdaten mittels ATKIS Basis DLM. Tagungsband Angewandte Geoinformatik 2010, 22. AGIT-Symposium, Salzburg

Handelsverband Deutschland (Hrsg.) (2013). Qualifizierte Nahversorgung im Lebensmitteleinzelhandel. Endbericht.

Higgs, G. und White, S. D. (1997). Changes in service provision in rural areas. Part 1: The use of GIS in Analysing Accessibility to Services in Rural Deprivation Research. Journal of Rural Studies. 13(4). PP. 441-450.

KPMG (Hrsg.) (2005). Der deutsche Lebensmitteleinzelhandel aus Verbrauchersicht.

Kuhlicke, C. und Petschow, U. (2005). Sozialräumliche Disparitäten in Deutschland. Vom schleichenden Ende der Nahversorgung. Ökologisches Wirtschaften. 4. 39 -42.

Küpper, P. und Eberhardt, W. (2013). Nahversorgung in ländlichen Räumen. BMVBS-Online-Publikation, Nr. 2/2013.

Lein, J. (2012). Perspektiven der Nahversorgung. Trends im Konsumverhalten. Vortrag in Villingen-Schwenningen am 13. September 2012.

Schulz A. C. und Bröcker J. (2007). Die Erreichbarkeit der Arbeitsmärkte für Berufspendler aus den Gemeinden Schleswig-Holsteins. In: IAB regional, Nr. 1.

Neumeier, S. (2014). Modellierung der Erreichbarkeit von Supermärkten und Discountern. Thünen Working Paper 16. In Vorbereitung.

Vallée, D. und Lenz, B. (2007). Einzelhandel und Einzelhandelsstandorte: Entwicklungstendenzen und Steuerungsmöglichkeiten. In: Köhler, S. (Hrsg.): Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft. Verlag der ARL, Hannover. S. 19-45.

www1 (2013). http://ec.europa.eu/regional_policy/what/cohesion/index_de.cfm (15.08.2013).