



ße Vielfalt von Verflechtung
c. Je nach Lage der einzelnen St
en im
. Insbesondere in den Randbereichen des Kreisgebietes
üge über den Landkreis Darmstadt-Dieburg hinaus in die
len Kreise Bergstraße, Groß-Gerau, Offenbach, Odenwald-
etes überschreiten die Verflechtungen dabei auch die
mbezüge im Landkreis spielt die Stadt Darmst
eine große Bedeutung für verschiede
Landkreis Darmstadt-Die
harkom

Darmstadt-Dieburg Statistik konkret

Räumliche Verflechtungen

Impressum

Herausgeber:

Kreisausschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg
Büro des Landrates

Verfasserin:

Dr. Tamara Eschler

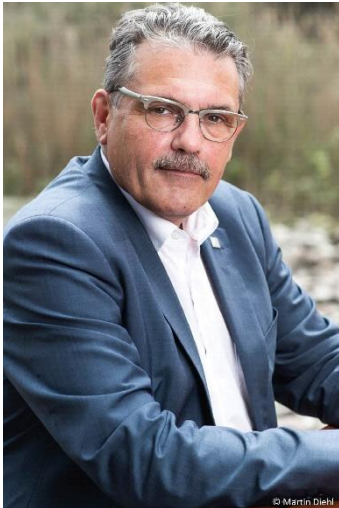
Druck/Bildnachweis:

Druckerei Lokay e.K., Reinheim
Diese Broschüre ist auf Recyclingpapier gedruckt.
Umschlaggestaltung: www.nitsch-grafikdesign.de
Titelbild: Orbon Alija, [iStockphoto.de](https://www.istockphoto.de)

Bestelladresse:

Kreisverwaltung Darmstadt-Dieburg
Büro des Landrates
Jägertorstraße 207
64289 Darmstadt
Telefon: 06151 / 881-1017
Kreisstatistik@ladadi.de

Darmstadt, im Januar 2022



Vorwort

Menschen sind in ihrem Alltag viel in Bewegung: Sie gehen zur Schule, pendeln zur Arbeit, nutzen Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen und ziehen meist mehrmals in ihrem Leben um. Für manche dieser Aktivitäten verlassen sie ihren Wohnort und nutzen Angebote in anderen Städten und Gemeinden.

Bei jeder dieser alltäglichen Bewegungen schafft die Bevölkerung damit eine Verbindung zwischen ihrem Wohnort und ihrem Zielort. Wo viele Personen die gleichen Zielorte haben, bilden sich Muster heraus. Für die einzelnen Städte und Gemeinden gibt es Orte, zu denen ihre Einwohnerinnen und Einwohner eine stärkere Verbindung haben und Kommunen zu denen sie offenbar einen geringeren Bezug haben.

Vermutlich haben alle Menschen, die im Landkreis Darmstadt-Dieburg leben, oder sich mit ihm befassen, eine Idee davon, welche Kommunen stärker miteinander verbunden sein könnten. Doch bisher wurde noch nicht anhand von Daten untersucht, ob diese Vermutungen zutreffend sind. Außerdem war es bisher nicht möglich, die Intensität von Verflechtungen objektiv und ohne emotionalen Einfluss miteinander zu vergleichen.

Durch die Analyse der Verflechtungen werden Ähnlichkeiten und Unterschiede in der räumlichen Orientierung der Bevölkerung verschiedener Kommunen sichtbar gemacht. Hierdurch entsteht die Möglichkeit, sich in Politik und Gesellschaft vermehrt an den Raumbezügen der Bevölkerung zu orientieren.

Klaus Peter Schellhaas
Landrat



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Inhaltsverzeichnis	2
Einleitung und Methodik	5
1. Räumliche Mobilität	7
1.1. Alltagsmobilität	8
1.1.1. Arbeitsorientierte Mobilität	8
1.1.2. Versorgungsorientierte und freizeitorientierte Mobilität	12
1.1.3. Fortbewegungsarten der Alltagsmobilität	13
1.2. Permanente räumliche Mobilität durch Wohnortverlagerung	15
1.2.1. Wanderungsquellen und Wanderungsziele	15
1.2.2. Wanderungsmotive	17
2. Vorgegebene Raumstrukturen	20
2.1. Raumordnung als Rahmen für räumliche Verflechtungen	20
2.2. Naturräumliche Bedingungen als Rahmen für räumliche Verflechtungen	22
3. Pendelverflechtungen	24
3.1. Regionale Pendelverflechtungen	24
3.2. Pendelbeziehungen mit der Stadt Darmstadt	29
3.3. Pendelbeziehungen mit der Stadt Frankfurt	31
3.4. Pendelbeziehungen mit dem Kreis Bergstraße	32
3.5. Pendelbeziehungen mit dem Kreis Groß-Gerau	35
3.6. Pendelbeziehungen mit dem Odenwaldkreis	37
3.7. Pendelbeziehungen mit dem Kreis Offenbach	39
3.8. Weitere Pendelbeziehungen über die Kreisgrenzen	42
3.9. Pendelbeziehungen innerhalb des Landkreises Darmstadt-Dieburg	44
4. Wanderungsverflechtungen	51
4.1. Regionale Wanderungsbeziehungen	51
4.2. Wanderungsbeziehungen mit dem Kreis Bergstraße	56
4.3. Wanderungsbeziehungen mit dem Kreis Groß-Gerau	58
4.4. Wanderungsbeziehungen mit dem Odenwaldkreis	60
4.5. Wanderungsbeziehungen mit dem Kreis Offenbach	62
4.6. Wanderungsbeziehungen mit Stadt und Kreis Aschaffenburg	64
4.7. Wanderungsbeziehungen mit der Stadt Darmstadt	66
4.8. Binnenwanderungen im Landkreis Darmstadt-Dieburg	68
5. Räumliche Orientierung bei der Schulortwahl	74



6. Räumliche Vernetzung durch Verkehrswege	84
6.1. OPNV-Anbindung	84
6.2. Überörtliche Straßen	88
7. Verflechtungsprofile der Städte und Gemeinden	90
7.1. Alsbach-Hähnlein	91
7.2. Babenhausen	93
7.3. Bickenbach	96
7.4. Dieburg	99
7.5. Eppertshausen	101
7.6. Erzhausen	104
7.7. Fischbachtal	106
7.8. Griesheim	108
7.9. Groß-Bieberau	111
7.10. Groß-Umstadt	113
7.11. Groß-Zimmern	116
7.12. Messel	118
7.13. Modautal	121
7.14. Mühlthal	123
7.15. Münster	126
7.16. Ober-Ramstadt	128
7.17. Otzberg	131
7.18. Pfungstadt	133
7.19. Reinheim	135
7.20. Roßdorf	138
7.21. Schaafheim	140
7.22. Seeheim-Jugenheim	143
7.23. Weiterstadt	145
8. Definition von räumlichen Clustern	148
9. Herausforderungen	160
9.1. Beachtung bestehender Raumbezüge	160
9.2. Herausforderungen durch räumliche Mobilität	164
9.3. Veränderungen der räumlichen Mobilität durch gesellschaftliche Veränderungen	166
10. Fazit	172
Abbildungsverzeichnis	175
Anhang: Fragebogen zu räumlichen Verflechtungen im Landkreis Darmstadt-Dieburg	179





Einleitung und Methodik

Menschen sind für ihre alltäglichen Aktivitäten viel unterwegs und sind dabei auf unterschiedlichste Weise innerhalb und außerhalb ihrer Wohnorte mobil. Sie bewegen sich mit dem Auto oder Motorrad, mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Sie fahren in die Schule oder zur Arbeit, zum Einkauf, zum Arzt oder nutzen zur Gestaltung ihrer Freizeit Angebote in anderen Städten und Gemeinden. Auch bei einem Umzug entscheiden sich viele Menschen für eine Wohnung außerhalb der bisherigen Wohngemeinde.

Die Entscheidungen für die zu den einzelnen Zwecken aufgesuchten Orte werden allerdings nur teilweise frei von der Bevölkerung getroffen. Dabei spielen persönliche Wünsche und Empfindungen eine große Rolle, zum Beispiel ob man bereit ist eine gewisse Wegstrecke zur Arbeit zurückzulegen, ob die weiterführende Schule zu den individuellen Bedürfnissen der Jugendlichen passt, ob man dem Facharzt persönlich vertraut oder ob man sich in einem Geschäft gerne aufhält. Teilweise sind diese räumlichen Entscheidungen aber auch abhängig vom vorhandenen Angebot in den einzelnen Städten und Gemeinden. Nicht überall gibt es Arbeitsplätze im entsprechenden Berufsfeld, nicht überall kann das Abitur abgelegt werden, nicht überall gibt es benötigte Fachärzte und Spezialgeschäfte.

Alle individuellen Bewegungen im Raum ergeben zusammen mit den Bewegungen anderer Menschen Muster räumlicher Verflechtungen. Durch ähnliche Entscheidungen vieler Menschen bilden sich Zentren heraus, die besonders oft aufgesucht werden und es bilden sich auch Bereiche heraus, die weniger oft aufgesucht werden. Dabei sind sich die Muster der räumlichen Orientierung der Bevölkerung in manchen Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg recht ähnlich, während sie sich bei anderen Kommunen deutlich voneinander unterscheiden.

Mit der vorliegenden Veröffentlichung wurde untersucht, welche räumlichen Muster im Landkreis Darmstadt-Dieburg vorhanden sind. Ziel war es zu definieren, zu welchen Kommunen die Bevölkerung der 23 kreisangehörigen Städte und Gemeinden die jeweils stärksten Verbindungen hat. Untersucht werden sollte, wohin besonders starke Bezüge bestehen und wo es eventuell trotz räumlicher Nähe eher wenige Beziehungen gibt. Hierbei wurden die räumlichen Verflechtungen im Landkreis, aber auch über die Kreisgrenzen hinaus mit der Region Rhein-Main-Neckar betrachtet. Kenntnisse über die Verflechtungsräume der Bevölkerung sind wichtig, um organisatorische Strukturen möglichst gut an die Lebenswelt der Bevölkerung anzupassen.

Diese Kenntnisse könnten beispielsweise genutzt werden um räumliche Einheiten für die Bündelung des Angebotes von sozialen Einrichtungen etc. zu bilden, sofern diese nicht in allen Städten und Gemeinden vorgehalten werden können. Daraus folgend würden Bürgerinnen und Bürger Angebote in nahe gelegenen Kommunen wahrnehmen können, zu denen sie auch sonst im Alltag sehr wahrscheinlich einen Bezug haben. Dies könnte zu einer besseren Akzeptanz führen als wenn hierfür eine Gemeinde aufgesucht werden müsste, in der diese Menschen sich üblicherweise nicht aufhalten.

Diese Analyse bietet somit eine gute Möglichkeit bereits vorhandene Infrastrukturangebote zu überprüfen und künftig aufzubauende Angebote an den vorgefundenen Raumbezügen zu orientieren.

Folgende Fragestellungen lagen der Untersuchung der räumlichen Verflechtungen zugrunde:

- Zu welchen benachbarten Kreisen gibt es die stärksten Verflechtungen und welche Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in den benachbarten Kreisen betrifft dies besonders stark?
- Sind für die einzelnen Städte und Gemeinden Kommunen feststellbar, zu denen ein engerer Bezug besteht als zu anderen Kommunen?



- Gibt es Städte und Gemeinden im Landkreis, die besonders enge wechselseitige Beziehungen haben?
- Gibt es innerhalb des Landkreises Darmstadt-Dieburg Kommunen mit ähnlichen Verflechtungsmustern, sodass sich hieraus eine Gruppierung ableiten lässt?
- Sind bei bereits vorhandenen Organisationsstrukturen die festzustellenden Muster der räumlichen Verflechtungen wiederzufinden?

Nach der folgenden kurzen Darstellung der Methodik, befasst sich Kapitel 1 zunächst mit den allgemeinen theoretischen Hintergründen zu räumlichen Verflechtungen. Kapitel 2 befasst sich mit vorgegebenen Raumstrukturen in der Region durch Raumordnung und naturräumliche Bedingungen. Es schließen sich mehrere Kapitel an, die verschiedene Aspekte der räumlichen Mobilität der Bevölkerung im Landkreis Darmstadt-Dieburg untersuchen. In Kapitel 3 werden die Pendelverflechtungen behandelt, Kapitel 4 befasst sich mit den Wanderungsbewegungen und Kapitel 5 mit der Wahl des Schulortes ab der fünften Klasse. Das sechste Kapitel untersucht die vorhandenen räumlichen Vernetzungen im Landkreis durch die bestehenden Verkehrswege. Kapitel 7 enthält für jede einzelne Stadt oder Gemeinde im Landkreis ein Verflechtungsprofil. Das achte Kapitel fasst die Verflechtungen der einzelnen Kommunen zusammen und leitet daraus Gruppen mit ähnlichen Verflechtungsmustern im Landkreis ab. Kapitel 9 diskutiert die sich aus der Analyse ergebenden Herausforderungen. Das abschließende Kapitel 10 zieht ein kurzes Fazit und beantwortet die in der Einleitung gestellten Fragen.

Auch wenn nur für einige räumliche Bewegungen der Bevölkerung Daten erfasst werden, geben diese Anhaltspunkte, für die Bewegungsmuster der Bevölkerung im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Es wurden mehrere Datensätze ausgewertet, die einzelne Aspekte der räumlichen Interaktion der Bevölkerung darstellen. Die für die Analyse verwendeten Datenquellen sind: Pendlerdaten der Bundesagentur für Arbeit auf Landkreis- und Gemeindeebene, Wanderungsbewegungen auf der Grundlage von Bevölkerungsdaten des kommunalen Gebietsrechenzentrums ekom21 und der Stadt Groß-Bieberau und Einzeldaten der Landesschulstatistik des Hessischen Kultusministeriums.

Als zusätzliche Informationsquelle wurden im November/Dezember 2020 eine schriftliche Befragung der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister aller kreisangehörigen Städte und Gemeinden durchgeführt. Durch die Befragung konnten Informationen zu Mobilitätszwecken ergänzt werden, für die keine Daten vorliegen. Hierzu wurden Fragen zum Freizeitverhalten, zu Arztbesuchen und Einkaufsorten gestellt. Der vollständige Fragebogen befindet sich im Anhang. Die Ergebnisse der Befragung flossen in die Verflechtungsprofile der einzelnen Kommunen ein.

Für die Verkehrsverflechtungen wurden neben dem Straßennetz außerdem die bestehenden ÖPNV-Verbindungen untersucht. Hierfür wurden die online verfügbaren Liniennetzpläne des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (www.rmv.de) und des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (www.vrn.de) sowie die Linieninformatoren der Darmstadt-Dieburg Nahverkehrsorganisation (www.dadina.de) verwendet.



1. Räumliche Mobilität

Räumliche Verflechtungen entstehen durch die Bewegung von Menschen im Raum. Jedes Individuum entscheidet für sich selbst darüber, in welchem Aktionsraum es sich bewegt, zum Beispiel um einen Arbeitsplatz zu suchen, einer Freizeitbeschäftigung nachzugehen, einzukaufen oder eine Wohnung zu mieten. Weil die Bedingungen nicht überall gleich sind, können Entscheidungen zum eigenen Aktivitätsraum nicht immer ganz frei getroffen werden. Manche Entscheidungen sind vorgegeben durch ein örtlich limitiertes Angebot an Arbeitsplätzen, bestimmten Einzelhandelsgeschäften und Dienstleistungen, administrativen Leistungen, Gesundheitsangeboten und Freizeitangeboten. Manche dieser Ungleichheiten werden von Unternehmen gelenkt. So haben beispielsweise Einzelhandelsketten Vorgaben dafür, wie viele Einwohnerinnen und Einwohner im Einzugsbereich eines möglichen neuen Standortes leben sollen. Dies führt dazu, dass in sehr kleinen Ortsteilen in der Regel keine Märkte der großen Handelsketten vorhanden sind. Entscheidungen für Unternehmensstandorte beeinflussen die räumliche Verteilung vorhandener Arbeitsplätze. Andere Limitierungen werden durch die Raumordnungsplanung vorgegeben. So werden, auf dem Zentrale-Orte-Konzept basierend, die Städte und Gemeinden in eine Zentrenhierarchie eingeordnet. Diese bestimmt mit darüber, welche Funktionen in den einzelnen Hierarchiestufen vorhanden sein sollen. Weitere Komponenten, die räumliche Verflechtungen mit bestimmen können, sind naturräumliche Bedingungen und die Verkehrsanbindung. Durch räumliche Barrieren werden Aktivitäten in die leichter erreichbare Umgebung gelenkt.

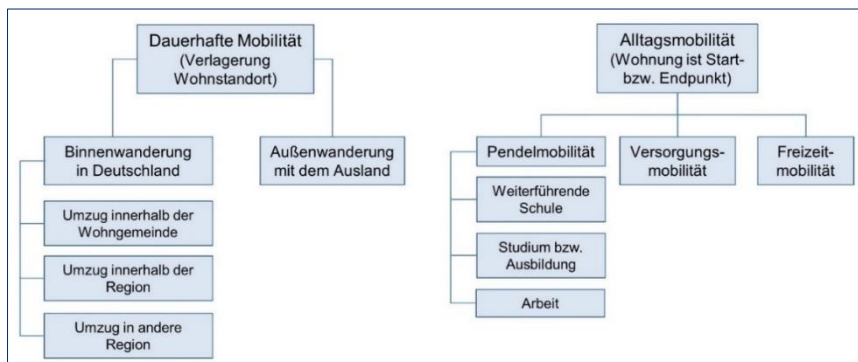


Abbildung 1: Arten räumlicher Mobilität

Bähr, Jentsch und Kuls (1992, S. 817) definieren als räumliche Mobilität allgemein „jeden Positionswechsel innerhalb eines räumlichen Systems“. Sie unterscheiden dabei räumliche Mobilität in Wanderungsbewegungen mit Wohnsitzverlagerung und in zirkuläre Mobilität beziehungsweise Zirkulation ohne Wohnsitzverlagerung.

Jeder Mensch bildet durch sein räumliches Handeln einen eigenen Aktionsraum heraus. Dieser setzt sich wissenschaftlich gesehen aus allen Orten zusammen, die eine Person wiederholt für die Ausübung ihrer Grundfunktionen besucht. Der Aktionsraum ist dabei für diese Person für eine gewisse Lebensphase typisch und ändert sich im Lauf des Lebens mehrfach. Die Wahl der aufgesuchten Ziele hängt dabei, neben dem Informationsstand der Person und ihrer individuell gefilterten Wahrnehmung, auch von Faktoren wie dem sozio-ökonomischen Status, der Rollenerwartung, Normen und kulturellen Werten ab. Im Lebensverlauf wirken sich vermutlich vor allem das Alter, der soziale Status, die Erwerbstätigkeit und die Haushaltsgröße sowie die Familienstruktur auf Veränderungen der Handlungsziele aus (vgl. Bähr, Jentsch und Kuls 1992, S. 820ff).

Auch für zunächst als frei gewählt erscheinende Ziele liegen Begrenzungen der Handlungsfreiheit vor. Diese ergeben sich vor allem daraus, dass Menschen nicht unbegrenzt Zeit zur Verfügung haben, um alle Aktivitäten auszuführen und sich nicht an mehreren Orten zugleich aufhalten



können. Hinzu kommen vorgegebene Begrenzungen wie Öffnungszeiten, Arbeitszeitregelungen etc. (vgl. Bähr, Jentsch und Kuls 1992, S. 823).

Aus diesen limitierenden Faktoren ergibt sich, dass der Aktionsraum eines Menschen, selbst bei unbegrenzten finanziellen Mitteln, durch den für die Überwindung räumlicher Entfernungen benötigten Zeitaufwand nicht vollständig frei nach den persönlichen Idealvorstellungen gewählt werden kann. Für Menschen mit einem begrenzten Budget ergibt sich zusätzlich zu der zeitlichen Machbarkeit eine weitere Begrenzung durch die für die Überwindung der Distanzen anfallenden Kosten für die jeweiligen Verkehrsmittel. So sind Wege im Nahbereich kostengünstig zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen, während für die Fahrt in eine größere Stadt meist Kosten für den ÖPNV oder ein Auto anfallen. Familienmitglieder können sich dabei auch gegenseitig in ihrem Aktionsradius beeinflussen. Fährt ein Elternteil die Kinder mit dem Auto zu Freizeitaktivitäten so vergrößert sich ihr Aktionsradius gegenüber dem zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbaren Bereich. Gibt es nur ein Familienauto, das tagsüber mit einem zur Arbeit pendelnden Elternteil nicht vor Ort ist, begrenzt dies den Aktionsraum aller weiteren Haushaltsmitglieder, die nun auf andere Verkehrsmittel angewiesen sind.

Die einzelnen Aktivitäten eines Menschen können sich bei der Ortswahl gegenseitig beeinflussen. Einen besonders starken Einfluss auf andere Aktivitäten hat dabei die berufliche Tätigkeit, da sie einen großen Teil der verfügbaren Zeit bindet. Durch die Begrenztheit verfügbarer Zeit sind Menschen meist bemüht, die zeitliche Gesamtbelastung für die auszuführenden Aktivitäten insgesamt zu reduzieren. Hierdurch kommt es häufig zur Koppelung von Aktivitäten, um Wege miteinander zu verbinden und nicht zusätzliche Wegezeiten zu erzeugen (vgl. Bähr, Jentsch und Kuls 1992, S. 839). So könnte beispielsweise nach der Arbeit direkt zum Sport und anschließend zum Einkaufen gefahren werden, bevor die eigene Wohnung das Ziel ist.

1.1. Alltagsmobilität

Zirkuläre Mobilität von Menschen geht in der Regel von der eigenen Wohnung aus und führt wieder zu ihr zurück. Es sind die Wege, die Menschen in ihrem Alltag zurücklegen, um ihre Zielorte zu erreichen. Dabei werden mitunter verschiedene Wegezwecke miteinander gekoppelt. Unter die zirkuläre Mobilität fallen unterschiedlich häufig ausgeführte Aktivitäten. Besonders häufig führen die meisten Menschen ihre bildungs- und arbeitsorientierten räumlichen Bewegungen aus. Weiterhin werden dazu versorgungsorientierte Aktivitäten wie Einkäufe oder Arztbesuche und freizeitorientierte Aktivitäten wie die Nutzung von Sport- oder Kulturstätten gezählt.

Mobilität gilt als eine wichtige Voraussetzung dafür, dass unsere moderne Gesellschaft funktioniert. Durch die räumliche Trennung von Wohnen, Arbeiten und Versorgungseinrichtungen ist Mobilität im Alltag heute stärker erforderlich als vor einigen Jahrzehnten. Dabei wird Mobilität verstanden als Möglichkeit und Bereitschaft zur Bewegung im Raum. Bestimmt wird sie durch persönliche Faktoren wie Gesundheit, Einkommen, Besitz von Führerschein oder ÖPNV-Zeitkarte und durch das vorhandene Mobilitätsangebot. Der entstehende Verkehr könnte als „realisierte Mobilität“ bezeichnet werden. Das Mobilitätsbedürfnis von Menschen ist individuell sehr unterschiedlich. Zugleich sind die Ziele und die möglichen Verkehrsverbindungen ungleichmäßig im Raum verteilt (vgl. BBSR 2018, S. 106).

1.1.1. Arbeitsorientierte Mobilität

Unter Pendlerinnen und Pendlern versteht man Menschen, die einen regelmäßigen Weg zwischen ihrer Wohnung und ihrer Arbeitsstätte zurücklegen. In der Regel legen die Pendelnden ihre Wege an jedem Arbeitstag zurück. Bei weiterer Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz pendeln manche Beschäftigte nur am Wochenende und haben am Arbeitsort einen zweiten Wohnsitz.



Arbeitsorientierte Bewegungen stehen in einem engen Zusammenhang mit Wanderungsbewegungen. Sie bedingen sich teilweise gegenseitig. Wenn der Arbeitsplatz nach individueller Bewertung zu weit vom Wohnort entfernt ist, kann dies zu einem Umzug in einen näher an der Arbeitsstätte gelegenen Ort führen. Alternativ kann auch der Wohnort beibehalten und ein näher gelegener Arbeitsplatz gesucht werden, um die Pendelstrecke zu verkürzen. Möglicherweise tritt dabei erst nach einiger Zeit eine veränderte subjektive Bewertung der zumutbaren Distanz von Wohnort und Arbeitsort ein.

Die durch die verkehrstechnische Entwicklung entstandene Möglichkeit zur Arbeit zu Pendeln hatte weitreichende Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung. Historisch gesehen ist die Entstehung von Pendelverkehren mit der Industrialisierung verbunden, die in Deutschland im 19. Jahrhunderts einsetzte. Vor der Industrialisierung waren in der bestehenden Agrargesellschaft Wohnung und Arbeitsstätte meist eine räumliche Einheit, man lebte beispielsweise auf dem Bauernhof oder über der Werkstatt. Erst durch das Wachstum der Städte und die industrielle Lebensweise wurden die Wohnung und die Arbeitsstätte räumlich voneinander getrennt. Es ergab sich die Notwendigkeit sich regelmäßig von einem Ort zum anderen fortzubewegen. Dabei wurde zunächst das Pendeln dadurch verursacht, dass der Wunsch nach einer besseren Arbeitsstelle einen Wechsel des Arbeitsortes verursachte. Das Pendeln stellte damit eine Alternative zu einem Umzug dar, die erst durch den technischen Fortschritt bei den Verkehrsmitteln möglich wurde. Bevor das Transport- und Nachrichtenwesen sich weiterentwickelt hatte, waren zu Beginn der Industrialisierung die Menschen noch darauf angewiesen zu Fuß zur Arbeit zu gehen oder ihre Wohnung zu wechseln. Dadurch ergab sich zunächst eine starke Land-Stadt-Wanderung. Erst ab Mitte des 19. Jahrhunderts ermöglichte es die „Revolution im Transportwesen“ größere Entfernungen zurückzulegen und führte damit zunehmend zu Pendelverkehren (vgl. Bähr, Jentsch und Kuls 1992, S. 846ff).

Die neu gewonnene Freiheit bezog sich dabei zunächst auf öffentliche Verkehrsmittel. Hierzu gehörten zunächst von Pferden gezogene Pferde-Busse oder Pferde-Straßenbahnen. Später kamen Eisenbahnen hinzu, die eine erheblich schnellere Überwindung von Distanzen ermöglichte. Mit dem Ausbau des Eisenbahn-Streckennetzes kam es zu einer weiteren Ausdehnung der Pendelbereiche der großen Städte. Die elektrische Straßenbahn wurde ab Ende des 19. Jahrhunderts dank vergleichsweise günstiger Fahrpreise zum ersten richtigen Massenverkehrsmittel. Kurz darauf wurde vielerorts das innerstädtische Verkehrsnetz durch den Einsatz von Autobussen weiter verdichtet. Mit dem Ausbau der Verkehrswege hängt das Wachstum der Städte eng zusammen. Durch die Option mit dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit zu pendeln wurde eine Randwanderungen aus den dicht besiedelten Stadtmitten in die Außenbereiche ermöglicht. Der Individualverkehr stand zunächst weiterhin nur sehr wohlhabenden Menschen offen, mit Ausnahme der Fortbewegung auf dem Fahrrad. Später trug das Auto in steigendem Umfang zu individualisierten Pendelverkehren bei. Hierdurch wurde eine flächendeckende Ausbreitung der Pendelräume möglich, da sie sich nicht mehr an den festgelegten Routen von Bahnlinien orientieren mussten (vgl. Bähr, Jentsch und Kuls 1992, S. 850ff).

Durch die Fortsetzung des Industrialisierungsprozesses nach dem Zweiten Weltkrieg hatten die Großstädte Anfang der 1950er Jahre zunächst große Wanderungsgewinne. In der zweiten Hälfte der 1950er Jahre drängten diese Zuwächse als erste Anzeichen der aufkommenden Suburbanisierung bereits in das Umland der Großstädte. In der Nachkriegszeit waren in Deutschland die gesellschaftlichen Ideale von Individualismus, Freiheit und Selbstbestimmung wichtig. Das Einfamilienhaus erfüllte den Wunsch nach einem Rückzug ins Private und wurde zum Zeichen des erreichten sozialen Aufstieges. Das Auto erreichte bald seinen Status als Freiheits- und Wohlstandssymbol. In der Folge kam es zur Massenmotorisierung, welche die Mobilität im Alltag vereinfachte und die Grundlage für die Suburbanisierung bildete (vgl. Harlander 1999, S. 238ff, S. 274f; Baron 2017, S. 27f).



Die Massenmotorisierung ermöglichte die Erreichbarkeit des entfernteren Umlandes. Der PKW-Bestand in Deutschland hat sich von einer halben Million Fahrzeuge im Jahr 1950 auf über vier Millionen Fahrzeuge im Jahr 1960 rasant erhöht. Bis zum Jahr 1974 waren es bereits 16 Millionen PKW. Durch die zunehmende Motorisierung der Bevölkerung veränderte sich zum einen der Straßenraum der Städte, zum anderen wurde die Suburbanisierung erst ermöglicht. Steigende Pendelverkehre wurden zur Begleiterscheinung der Suburbanisierung. Durch die hohe Mobilität der motorisierten Bevölkerung wurden immer mehr Ein- und Zweifamilienhäuser auch in weiterer Entfernung zu den Arbeitsplätzen erbaut (vgl. Harlander 1999, S. S.253, 260f und 291f). In den folgenden Jahrzehnten wuchs die Zahl der Kraftfahrzeuge weiter an. Anfang des Jahres 2021 waren in Deutschland insgesamt über 48,2 Millionen Personenkraftwagen zugelassen (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2021).

Auch Unternehmen haben in den letzten Jahrzehnten zum Teil ihre Standorte in das Umland von Großstädten verlagert und damit zu einer Dekonzentration von Arbeitsplätzen beigetragen. Die angespannte Verkehrssituation und die hohen Bodenpreise in den Innenstadtlagen führten zu einer gesteigerten Attraktivität suburbaner Standorte, an denen größere Betriebsflächen besser und kostengünstiger zu realisieren waren. Auch in ländlichen Bereichen wurden neue Arbeitsplätze geschaffen. Die Verteilung der Bevölkerung ist allerdings bei der Suburbanisierung wesentlich gleichmäßiger verlaufen, als die Verteilung der Arbeitsplätze im suburbanen Raum. Die Zuwächse an Arbeitsplätzen konzentrierten sich im Umland der Städte meist auf einige Wachstumsgemeinden. Durch die Dezentralisierung von Arbeitsplätzen ist es den Menschen im Umland großer Städte möglich, im Umland zu leben und zu arbeiten und damit Arbeitswege in die Kernstädte zu vermeiden. Auffallend ist, dass Menschen, die innerhalb des Umlandes pendeln, geringere Wegstrecken zurücklegen, als jene, die in die Kernstädte pendeln (vgl. Siedentop 2007, S. 105ff).

Der Mikrozensus 2016 gibt für die Erwerbstätigen in Deutschland Aufschluss über die Häufigkeit der Pendeldistanzen, der dafür aufgewendeten Zeit und der gewählten Verkehrsmittel. Dabei zeigt sich, dass drei Viertel der Erwerbstätigen in einem Umkreis von 25 Kilometern zu ihrer Arbeitsstätte pendelten. Pendeldistanzen ab 50 Kilometern hatten nur eine geringe Bedeutung, sie betrafen 4,5 % der Erwerbstätigen.

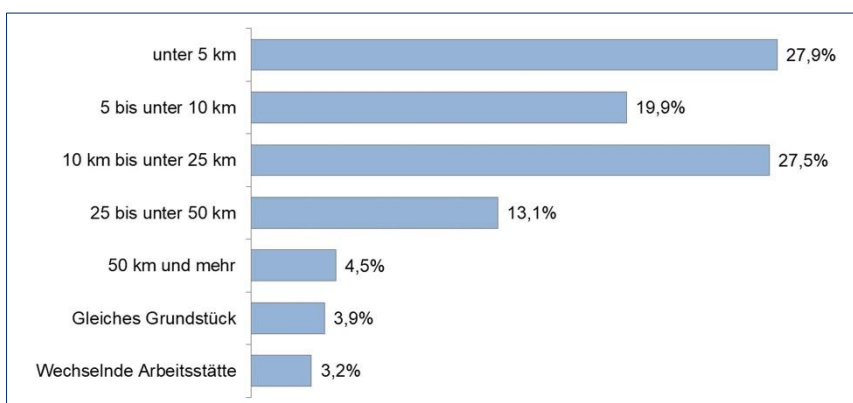


Abbildung 2: Pendeldistanz pro Arbeitsweg im Mikrozensus 2016 (Daten: <https://www.destatis.de>)

Entsprechend der relativ geringen Pendeldistanz erreichten die Erwerbstätigen laut dem Mikrozensus 2016 überwiegend innerhalb von 30 Minuten ihren Arbeitsplatz. Mehr als jede vierte Person hatte allerdings einen zeitlichen Aufwand von mehr als 30 Minuten für den Weg zur Arbeit.

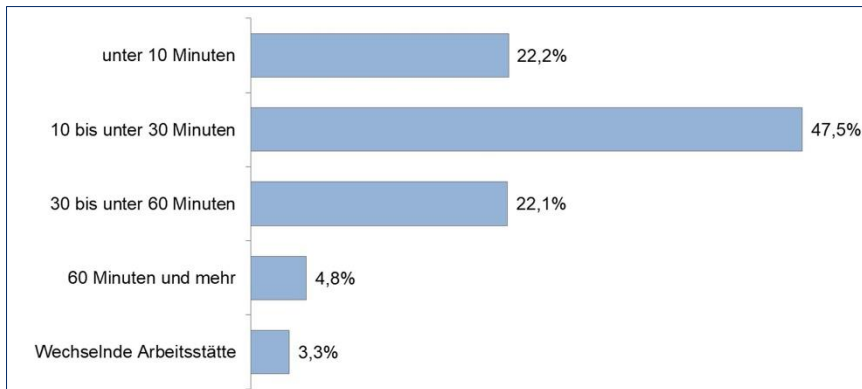


Abbildung 3: Zeitlicher Pendelaufwand pro Arbeitsweg im Mikrozensus 2016 (Daten: <https://www.destatis.de>)

Die Studie „Mobilität in Deutschland“ hat festgestellt, dass für die Länge der Pendelwege ein Zusammenhang mit der Größe des Wohnortes besteht. Je größer die Wohngemeinde ist, desto kürzer fallen die Wege zur Arbeit aus. Hierbei gibt es kaum Unterschiede ob die Wohngemeinde sich in einer eher ländlichen oder städtischen Region befindet. Pendelwege sind außerdem länger, je größer der Umfang der Erwerbstätigkeit ist. Dahinter steht die individuelle Abwägung von Kosten und Nutzen, die einen langen Weg für eine geringfügig entlohnte Beschäftigung ausschließt (vgl. Nobis und Kuhnimhof 2018, S. 103).

Die Länge der zur Arbeitsstätte zurückgelegten Wegstrecken beruht auf dem Entscheidungsprozess der Menschen für Wohnstandort und Arbeitsplatz. Bei jeder Entscheidung für einen neuen Standort von Wohnung oder Arbeitsplatz sind Auswirkungen auf die Distanz möglich. Längere Wege müssen dabei nicht unbedingt einen höheren Zeitaufwand bedeuten, wenn Fahrten z.B. nicht in verkehrsreiche Städte führen, sondern auf schnellen Verkehrswegen an ihnen vorbei. Dies ist insbesondere in Regionen mit einer Vielzahl von Beschäftigungsmöglichkeiten im Umland von Großstädten möglich (vgl. Einig und Pütz 2007, S. 73ff).

Empirische Untersuchungen ergaben, dass die Toleranzgrenze von Menschen für die Dauer des zurückzulegenden Arbeitsweges bei 30 bis 45 Minuten je Strecke liegt. Arbeitswege von mehr als 60 Minuten werden eher abgelehnt. Wird die individuelle Pendeltoleranz überschritten, stehen Erwerbstätige vor der Wahl ihre Wohnung in die Nähe des Arbeitsplatzes zu verlegen oder eine neue Arbeitsstelle in der Nähe der Wohnung zu suchen (vgl. Einig und Pütz 2007, S. 77).

Seit vielen Jahren ist ein Trend zu längeren durchschnittlichen Pendeldistanzen in Deutschland zu erkennen. Dies ist die Folge von sich ausweitenden Interaktionsräumen der Bevölkerung. Mit zunehmender Pendeldistanz weiten sich dadurch die Einzugsbereiche von Oberzentren immer mehr aus. Beim Mikrozensus 1996 hatten 14 % der Erwerbstätigen eine Pendeldistanz von mindestens 25 Kilometern, im Jahr 2004 war der Anteil auf 17 % gestiegen. Der Anteil der im Umkreis von 10 Kilometern um den Wohnort pendelnden Personen sank zugleich von 56 % auf 52 % (vgl. Einig und Pütz 2007, S. 77). Der Blick auf den Mikrozensus 2016 zeigt eine Fortführung dieses Trends, der Anteil der Pendelnden ab 25 Kilometern lag bei knapp 18 %, jener der Nahpendelnden bis 10 Kilometer nur noch bei rund 48 %.

In den letzten Jahrzehnten hat die Zahl der Menschen abgenommen, die in der selben Gemeinde wohnen und arbeiten. Zugleich stiegen die zurückgelegten Pendeldistanzen immer weiter an. Im Jahr 1961 pendelten 24 % der Erwerbstätigen von ihrer Wohngemeinde in eine andere Gemeinde zur Arbeit. 1999 hatten bereits 53 % der Beschäftigten in Deutschland ihre Wohnung und ihre Arbeitsstätte in unterschiedlichen Orten. Bis zum Jahr 2015 stieg dieser Anteil auf etwa 60 % an. In den ländlichen Regionen Deutschlands pendeln zwei von drei Beschäftigten zur Arbeit, während in städtischen Regionen nur etwa die Hälfte der Beschäftigten pendelt. Die durchschnittliche Pendeldistanz stieg von 1999 bis 2015 von 14,6 auf 16,8 Kilometer an. Seit dem Jahr 2008 hat sich



allerdings der Trend wieder etwas abgeflacht. Mittlerweile scheinen die Pendeldistanzen zu stagnieren. Menschen mit weiteren Pendeldistanzen ab 50 Kilometern leben vor allem im weiteren Umland von monozentrischen Verdichtungsräumen wie München, Hamburg oder Berlin. Auch in einigen ländlichen Regionen haben mehr Menschen weite Pendelwege als in anderen Regionen (vgl. Hofmeister 1993, S. 75; Pütz 2016, S. 337ff; BBSR 2018, S. 23).

Für die steigenden Pendelzahlen und die größeren zurückgelegten Distanzen könnten mehrere Faktoren eine Erklärung bieten. Die Zahl der zeitlich befristeten Beschäftigungsverhältnisse ist in den letzten Jahrzehnten gestiegen. Befristungen tragen dazu bei, dass lieber der bisherige Wohnort beibehalten wird, solange es keine langfristige Perspektive für eine unbefristete Arbeitsstelle gibt. Die immer weiter steigende Erwerbsbeteiligung von Frauen führt ebenfalls zu höheren Pendelzahlen. Wenn in einem Haushalt zwei Erwerbstätige leben, ist es relativ unwahrscheinlich, dass beide nicht zur Arbeit pendeln müssen. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den letzten Jahrzehnten hat zudem die Erreichbarkeit weiter entfernter Arbeitsplätze erheblich erleichtert (vgl. Brinkmann, Dittrich-Wesbuer und Mielke 2007, S. 94ff).

Haushalte mit Doppelverdienern werden seltener Umzüge über weite Strecken vornehmen. Bei einem Umzug wegen des Arbeitsplatzwechsels einer der beiden Personen, droht das Gehalt der zweiten Person wegzubrechen. Im Sinne des ganzen Haushaltes fällt die Entscheidung daher eher zugunsten einer weiteren Pendelstrecke für eine der erwerbstätigen Personen. Die Vorteile des Wohnstandortes werden dadurch beibehalten. Pendelbewegungen über größere Distanzen können allerdings auch Vorboten für künftige Wanderungen sein, beispielsweise wenn am weiter entfernt liegenden Arbeitsort der Wohnungsmarkt stark angespannt ist und das Pendeln solange fortgeführt wird bis eine passende Wohnung gefunden wurde (vgl. Kalter 1994, S. 460ff).

Für das Jahr 2004 untersuchten Einig und Pütz (2017, S. 83) die Pendelströme in deutschen Großregionen hinsichtlich ihrer Hierarchie. Dabei zeigte sich, dass die Pendelbewegungen in der Hierarchie des zentralörtlichen Systems vor allem aufwärts gerichtet waren. Im Rhein-Main-Gebiet hatten 60 % der Pendlerinnen und Pendler ihren Arbeitsplatz in einem zentralörtlich höher eingestuftem Ort als dies für ihren Wohnort der Fall war (z.B. Arbeitsort = Oberzentrum, Wohnort = Unterzentrum). Nur 17 % der Pendelbewegungen waren aus zentralörtlicher Sicht abwärts gerichtet (z.B. Wohnort = Oberzentrum, Arbeitsort = Mittelzentrum) und 23 % erfolgten horizontal zwischen Orten gleicher Hierarchiestufe (z.B. Arbeitsort = Mittelzentrum, Wohnort = Mittelzentrum). In allen Großregionen war der Pendelstrom am stärksten auf die Oberzentren ausgerichtet. Je höher eine Kommune in der zentralörtlichen Hierarchie steht, desto geringer ist in der Regel ihr Auspendelstrom (vgl. Einig und Pütz 2007, S. 83ff).

In der Tendenz werden die Pendeleinzugsbereiche der Großstädte immer größer, da sich die durchschnittliche Pendeldistanz erhöht hat. Ein starkes Preisgefälle zwischen Städten und dem Umland fördert dies weiter. Allerdings scheint inzwischen die räumliche Grenze für die Ausdehnung der Pendelbereiche der Großstädte in ihr Umland durch die Abwägung des finanziellen und zeitlichen Aufwands erreicht zu sein. An Bedeutung haben hingegen in den letzten Jahren Pendelbewegungen zwischen Städten der gleichen Zentralitätsstufe gewonnen (vgl. Pütz 2016, S. 347f).

1.1.2. Versorgungsorientierte und freizeitorientierte Mobilität

Versorgungsorientierten Bewegungen umfassen Wege, die für den Einkauf, für Dienstleistungen und die gesundheitliche Versorgung zurückgelegt werden. Sie unterliegen, anders als die berufsorientierten Bewegungen, weniger starren Regeln und lassen den Menschen eine nahezu uneingeschränkte Handlungsfreiheit (vgl. Bähr, Jentsch und Kuls 1992, S. 900).

Ein wesentlicher Bestandteil der Versorgungsmobilität ist der Einkauf von Waren im Einzelhandel. In dieser Schriftenreihe wurde in Band 3 zur Entwicklung des Einzelhandels ausführlich dargestellt, wie sich die Einzelhandelslandschaft in Deutschland in den letzten Jahrzehnten verändert hat. Zu den



wesentlichen Entwicklungen gehört die Ausrichtung des Handels auf den Einkauf mit dem Auto. Die gesteigerte Mobilität durch die Motorisierung der Bevölkerung und die damit einhergehende Flexibilität haben die Voraussetzungen für die Versorgung grundlegend verändert. In der Folge haben sich großflächige Einzelhandelsbetriebe „auf der grünen Wiese“ angesiedelt, Fachmarktzentren sind entstanden und große Shoppingcenter wurden außerhalb der Innenstädte errichtet. Die Verkaufsflächen wurden größer und die Geschäfte konzentrierten sich immer mehr an einzelnen Standorten, die sich oftmals an den Ortsrändern befinden. Der innerörtliche Einzelhandel ging hingegen vor allem in kleineren Gemeinden und im ländlichen Raum zurück.

Durch diesen Prozess der räumlichen Konzentration von Einzelhandelsgeschäften haben sich die Anforderungen an die Mobilität der Kundinnen und Kunden verändert. Vor wenigen Jahrzehnten konnte zwar das Auto zum Einkauf genutzt werden, alternativ waren aber noch kleine Supermärkte und andere Lebensmittelgeschäfte, Schreibwarengeschäfte, Apotheken und Drogerieläden in den meisten Ortsmitten vorhanden. Auch in kleinen Ortsteilen gab es früher oft wenigstens ein Grundangebot an Lebensmitteln. Heute ist die Bevölkerung in einigen Kommunen darauf angewiesen, zum Einkauf am Ortsrand oder in anderen Ortsteilen zu fahren. Die starke Ausrichtung auf mit dem Auto einkaufende Kundschaft führt vermutlich auch dazu, dass oft weitere Wege zum Einkauf zurückgelegt werden als eigentlich nötig. Wer ohnehin das Auto nutzen muss, kann mit wenig mehr Zeitaufwand auch Geschäfte in einer anderen Kommune aufsuchen, wenn dort z.B. günstigere Preise, mehr Auswahl oder die Koppelung mit anderen Einkäufen locken. Die räumlichen Verflechtungen bei der Versorgungsmobilität dürften heute einen erheblich größeren Radius haben als noch vor wenigen Jahrzehnten. Dies liegt auch daran, dass die Versorgung oft mit anderen Wegen kombiniert wird. Durch den Einkauf auf dem Rückweg von der Arbeit oder von Freizeitaktivitäten werden auch Geschäfte aufgesucht, die weiter weg vom Wohnort liegen.

Die Raumordnungsplanung versucht durch Vorgaben die Nahversorgung zu sichern. Diese Vorgaben beinhalten, dass großflächige Einzelhandelsvorhaben nur in bestimmten Zentralitätsstufen (meist Mittel- und Oberzentren) zulässig sind. Daher werden auch durch die Raumordnung die Muster der Versorgungsmobilität mit beeinflusst, weil nicht in allen Kommunen gleichwertige Angebote möglich sind.

Freizeitorientierte Mobilität überlagert sich häufig mit anderen Formen der Mobilität. So kann zum Beispiel ein Stadtbummel zugleich ein versorgungsorientiertes Verhalten sein, aber auch dem Freizeitvertreib dienen. Bei den räumlichen Bewegungen zu Freizeitzwecken kann es sich um regelmäßig wiederkehrende Aktivitäten handeln, aber auch um sich nicht wiederholende Aktivitäten (vgl. Bähr, Jentsch und Kuls 1992, S. 936ff).

Daten zu für die Naherholung aufgesuchten Orten werden in Deutschland nicht erfasst. Auch für versorgungsorientierte und freizeitorientierte Bewegungen der Bevölkerung werden keine amtlichen Statistiken geführt. Nur durch Befragungen kann die räumliche Orientierung der Bevölkerung zur Versorgung und in ihrer Freizeit festgestellt werden. Dies ist für die Analyse der räumlichen Verflechtungen im Landkreis Darmstadt-Dieburg stellvertretend über die Befragung der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister erfolgt. Die Ergebnisse der Befragungen fließen in die Verflechtungsprofile der einzelnen Städte und Gemeinden in Kapitel 7 ein.

1.1.3. Fortbewegungsarten der Alltagsmobilität

Für jede Bewegung von Menschen im Raum gibt es verschiedene Möglichkeiten sich Fortzubewegen. Je nachdem welches Verkehrsmittel gewählt wird, fällt der mögliche Aktionsradius größer oder kleiner aus. Die Möglichkeit bestimmte Verkehrsmittel zu wählen z.B. weil es einen gut ausgebauten Fahrradweg oder direkte ÖPNV-Verbindungen zum gewünschten Ziel gibt, beeinflusst auch das Entstehen von räumlichen Verknüpfungen.



Einen intensiven Einblick in die Mobilität der Bevölkerung in Deutschland bietet die Studie „Mobilität in Deutschland“, die zuletzt im Jahr 2017 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur durchgeführt wurde. 85 % aller im Rahmen dieser Studie befragten Personen haben an einem durchschnittlichen Tag das Haus verlassen. Etwa ein Drittel der dabei anfallenden Wege (34 %) entfiel auf ausbildungs- und berufsbedingte Wege, 30 % waren Wege für Einkäufe und private Erledigungen und 28 % freizeitbedingte Wege. Bei den übrigen 8 % wurden keine eigenen Zwecke verfolgt, weil eine andere Person begleitet wurde (vgl. Nobis und Kuhnimhof 2018, S. 3).

Die Strecken aller mobilen Personen teilen sich im Durchschnitt pro Tag auf 3,7 verschiedene Wege auf, im Schnitt werden dabei pro Person 46 Kilometer am Tag bei einer durchschnittlichen Wegelänge von gut 12 Kilometern zurückgelegt. Insgesamt kommen so an einem durchschnittlichen Tag in Deutschland 257 Millionen Wege mit 3,1 Milliarden zurückgelegten Kilometern zusammen (vgl. Nobis und Kuhnimhof 2018, S. 28ff).

Unter allen Verkehrsmitteln ist das Auto weiterhin dominierend. 57 % aller Wege und 75 % aller von den befragten Personen zurückgelegten Kilometer wurden mit einem privaten PKW zurückgelegt. Im Durchschnitt hatten 78 % alle befragten Personen einen PKW im Haushalt. 76 % der Befragten verfügten über ein eigenes Fahrrad. Allerdings nutzt nur jede dritte Person regelmäßig mindestens einmal pro Woche ein Fahrrad, 36 % nutzen so gut wie nie oder nie ein Fahrrad. Etwa 15 % der Personen ab 14 Jahren besaßen eine Zeitkarte für den ÖPNV, ein Viertel alle Befragten gab hingegen an nie mit dem ÖPNV zu fahren (vgl. Nobis und Kuhnimhof 2018, S. 3, S. 33ff, S. 73).

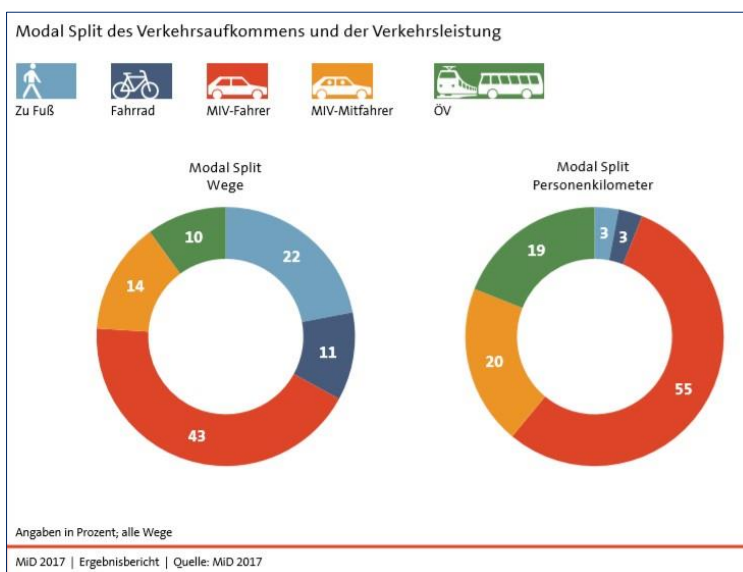


Abbildung 4: Mobilität in Deutschland 2017 – Modal Split des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung
(Quelle: Nobis und Kuhnimhof 2018, S. 45)

Je nachdem wo Menschen leben, werden die verschiedenen Verkehrsmittel unterschiedlich oft für die alltäglichen Wege genutzt. In Metropolen und Großstädten wird häufiger zu Fuß gegangen, mit dem Fahrrad und mit dem ÖPNV gefahren als in kleineren Städten und Gemeinden. Autofahrten haben in Kleinstädten und Dörfern im ländlichen Raum mit 70 % einen besonders hohen Anteil am Modal Split der Verkehrsmittel. Ein gutes Drittel der Menschen (37 %) nutzt für die Alltagswege üblicherweise einen Mix aus verschiedenen Verkehrsmitteln (vgl. Nobis und Kuhnimhof 2018, S. 3, S. 45ff).



1.2. Permanente räumliche Mobilität durch Wohnortverlagerung

Dauerhafte Veränderungen des Wohnortes werden als Wanderungsbewegungen bezeichnet. Im Sinne der Untersuchung räumlicher Verflechtungen sind dabei nur Umzüge über die Gemeindegrenzen zwischen zwei verschiedenen Kommunen von Interesse. Zusätzlich finden aber auch interne Umzüge durch den Wohnungswechsel innerhalb der Kommune oder auch zwischen verschiedenen Ortsteilen einer Kommune statt.

Wanderungsbewegungen hängen eng mit der Pendelmobilität zusammen. Die Rahmenbedingungen entscheiden darüber, ob gependelt wird oder ob ein Umzug in Frage kommt. Bei guten Verkehrsbedingungen fällt die Entscheidung oft für den Verbleib am Wohnstandort, wenn der Job gewechselt wird. Gerade bei eher ungefestigten Situationen zu Beginn der Berufstätigkeit, bei einer neuen Haushaltsgründung mit Partnerin oder Partner, bei befristeten Beschäftigungsverhältnissen oder schlechten Aussichten auf dem Arbeitsmarkt wird üblicherweise zunächst nur entweder der Wohnstandort oder die Arbeitsstätte gewechselt, was Pendeln zur Folge hat. Dies ist allerdings teilweise nur vorübergehend der Fall, da bei längerfristigem Pendeln über längere Distanzen oftmals nach einiger Zeit ein Umzug in die Nähe der Arbeitsstätte folgt. Fernpendeln kann daher vor allem bei jüngeren Personen als Vorstufe zu einer Wanderungsbewegung angesehen werden. Bei der Suburbanisierung in der Lebensphase der Familiengründung und der Eigentumsbildung kommt es zu einer Verlagerung des Wohnstandortes und, durch Beibehaltung der Arbeitsstelle, zugleich meist auch zu einer Pendelmobilität (vgl. Pütz 2016, S. 334f).

Bei Wanderungen zwischen verschiedenen Regionen werden meistens zugleich Wohnort und Arbeitsort gewechselt. Interregionale Wanderungen sind damit überwiegend als Arbeitsmigration zu interpretieren. Bei Wanderungen innerhalb einer Region kann oftmals der Arbeitsstandort beibehalten werden. Finden sie von der Stadt in das Umland statt, ziehen intraregionale Wanderungen meist eine Zunahme des Verkehrsaufwands nach sich, da der Arbeitsplatz und die Freizeitgewohnheiten in der Stadt aufrecht erhalten werden (vgl. Einig und Pütz 2007, S. 77).

1.2.1. Wanderungsquellen und Wanderungsziele

Die Wanderungsbewegung eines Individuums untergliedert sich in die Aktionen des Wegzugs aus der bisherigen Wohngemeinde (Quelle) und des Zuzugs in die zukünftige Wohngemeinde (Ziel). Die an einer Gemeindegrenzen überschreitenden Wanderung beteiligten Kommunen können sich dabei innerhalb eines Landkreises, einer Region, eines Bundeslandes, innerhalb Deutschlands (Binnenwanderung) oder in zwei verschiedenen Staaten (Außenwanderung) befinden.

Binnenwanderungen können über größere oder nähere Distanzen als interregionale oder intraregionale Umzüge erfolgen. Für die Untersuchung der räumlichen Verflechtungen sind vor allem die Umzüge innerhalb der Region von Bedeutung, da sie Rückschlüsse auf bestehende Raumbezüge der Menschen zulassen. Bei Umzügen im Nahbereich dürfte die Vertrautheit mit dem neuen Wohnort mindestens eine unterstützende Rolle bei der Wahl des Wohnortes spielen.

Bei den großräumigen Wanderungen innerhalb Deutschlands waren im Lauf der letzten Jahrzehnte einige Trends zu erkennen. In der vorindustriellen Zeit waren räumliche Verlagerungen des Wohnstandortes eher unbedeutend. Wenn Wanderungen stattfanden, dann meist in kurzer Distanz zwischen verschiedenen ländlichen Räumen. Dies war vor allem dadurch bedingt, dass die meisten Menschen erst durch die Aufhebung von Leibeigenschaft und Ständegesellschaft frei waren in ihrer individuellen Entscheidung über Wohnort und Beruf. Die Verteilung der Bevölkerung war zu dieser Zeit noch recht gleichmäßig. Es gab nur wenige Städte mit Einwohnerzahlen von mehr als 50.000 Einwohnenden. Erst in der Industrialisierungsphase kam es zu einem größeren Austausch der Bevölkerung von Stadt und Land. Durch die Industrialisierung und den damit verbundene Bevölkerungsanstieg fand im 19. und 20. Jahrhundert eine große Umverteilung innerhalb von Deutschland statt. Hierbei profitierten zunächst die städtisch-industriellen Räume von der Abwanderung aus ländlich-



agrarisch geprägten Gebieten. Die Wanderungen konzentrierten sich dabei auf Versorgungszentren und insbesondere auf die größeren Städte, wodurch deren Einwohnerzahlen stark anstiegen (vgl. Bähr, Jentsch, und Kuls 1992, S. 689; Tietze, Boesler, Klink und Voppel 1990, S. 364f).

Interregionale Wanderungen innerhalb Deutschlands bilden Zuwanderungsregionen und Abwanderungsregionen heraus. Im Zuge der Industrialisierung waren zunächst die Städte die Gewinner. Einige der damals herausgebildeten industriellen Verdichtungsräume, wie beispielsweise Teile des Ruhrgebietes oder das Saarland, hatten später allerdings erhebliche Wanderungsverluste. Mit dem Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg wurden insbesondere die Industriestandorte vermehrt zum Ziel der Wanderungen, wegen der dort hohen Nachfrage an Arbeitskräften. Dies waren vor allem die Industrie- und Gewerbestädte in Baden-Württemberg und zunächst auch in Nordrhein-Westfalen, wodurch sich eine Westwanderung innerhalb Deutschlands ergab. Ab Ende der 1950er Jahre waren vor allem Baden-Württemberg, Bayern und Hessen häufig das Ziel von Wanderungen. Es ergab sich dadurch eine südwärts gerichtete Bewegung der Bevölkerung. Hessen hatte durch seine zentrale Lage in Deutschland und die Verkehrsknotenfunktion des Rhein-Main-Gebietes eine besonders positive Wanderungsbilanz. Von 1950 bis 1977 war Hessen das einzige Bundesland, das durchgehend Wanderungsüberschüsse aufweisen konnte. Zu Beginn der 1970er Jahre boomten vor allem jene Verdichtungsräume, die bessere Verdienstmöglichkeiten und Arbeitsplatzsicherheit, gute Aufstiegschancen, ein vielfältiges Bildungsangebot und eine hohe Qualität von sozialer Infrastruktur und vielfältige Freizeitangebote hatten. Dazu gehörten neben dem Rhein-Main-Gebiet und dem Rhein-Neckar-Gebiet auch Stuttgart, München, Hamburg, Düsseldorf und Köln-Bonn. Zu dem auch weiterhin bestehenden Trend der großräumigen Migration zwischen Nord- und Süddeutschland kam Anfang der 1990er Jahre durch die deutsche Wiedervereinigung ein starker Austausch zwischen Ost- und Westdeutschland (vgl. Kuls 1993, S. 197; Tietze, Boesler, Klink und Voppel 1990, S. 365f; <https://www.bib.bund.de>).

Bedeutende Wanderungsbewegungen bestehen insbesondere innerhalb von Regionen über relativ kurze Distanz. Im Mittelpunkt steht dabei der Bevölkerungsaustausch zwischen großen Städten und ihrem Umland. Vor allem Familien mit Kindern erfüllen sich durch den Umzug aus den großen Städten in das Umland gleichzeitig ihre Wünsche nach einem attraktiven und familiengerechten Wohnumfeld und nach bezahlbarem Wohnraum. Die Stadt-Umland-Wanderung von Menschen wird als Suburbanisierung bezeichnet. Die große Suburbanisierungsbewegung ab den 1960er Jahren lief in Deutschland in verschiedenen Phasen ab. Zuerst zogen einkommensstarke Personen in die reinen Wohngebiete der Vororte, die meist kaum Infrastruktur boten. Für die Besorgungen, zur Arbeit und zur Nutzung kultureller Angebote wurde in die Kernstadt gependelt. In der zweiten Phase folgte der Einzelhandel der Bevölkerung an die verkehrsgünstig gelegenen suburbanen Standorte. In den weiteren Phasen entstanden soziale Infrastrukturen, Gewerbeansiedlungen, Bürostandorte und kulturelle Infrastruktur im suburbanen Raum. Der Wunsch nach dem Kauf eines Eigenheims trieb den Suburbanisierungsprozess in Deutschland maßgeblich voran, da in den Umlandgemeinden ein günstigeres Preis-Leistungs-Verhältnis herrschte (vgl. Eichener, Schauerte und Klein 2002, S. 46ff).

Intraregionale Wanderungen zwischen Städten und ihrem Umland scheinen einem immer wiederkehrenden Kreislauf zu folgen, der durch die kollektiven Aktivitäten von verschiedenen Altersgruppen entsteht. Im Wanderungsgeschehen der Städte und ihres Umlandes finden Suburbanisierung und Reurbanisierung zugleich statt. In die Städte ziehen insbesondere jüngere Menschen und Ein-Personen-Haushalte. Besonders überregional wandernde Personen ziehen zunächst vor allem in die Innenstädte. Bei den jungen Erwachsenen von 18 bis unter 30 Jahren in der Phase ihrer beruflichen Findung verlaufen die Wanderungen erheblich stärker vom Umland in die Kernstädte als in umgekehrter Wanderungsrichtung. Später in ihrem Lebensverlauf ziehen sie teilweise an den Stadtrand und mit der eigenen Familiengründung insbesondere in das Umland um. Familien mit Vorschulkindern wandern doppelt so häufig von der Stadt in das Umland ab, als umgekehrt (vgl. Sturm und Meyer 2008, S. 232ff).



Junge Erwachsene suchen durch ihre arbeits- oder studienplatzorientierte Wanderung zunächst Wohnstandorte mit einer guten Erreichbarkeit von Hochschule oder Arbeitsplätzen. Sie bevorzugen dabei die Nähe zu städtischen Freizeiteinrichtungen und zu Einkaufsmöglichkeiten. Bewohnt werden von ihnen eher kleine und damit günstigere Mietwohnungen, die meist zentrumsnah und in Stadtbereichen mit hoher Bevölkerungsdichte liegen. Häufig sind dabei zunächst Ein-Personen-Haushalte. Familien mit Kindern benötigen hingegen größere Wohnungen und suchen nach einem guten Wohnumfeld für das Aufwachsen der Kinder. Durch Umzüge an den Stadtrand oder in das Umland kommt es zur Suburbanisierung der mittleren Altersgruppen. Wenn der Arbeitsplatz in der Stadt behalten wird, werden diese Menschen zu Pendlerinnen und Pendlern. Wenn die Kinder später aus dem Haus sind, kämen die Eltern zwar auch mit weniger Wohnraum aus, allerdings können sie es sich finanziell häufig leisten, in der großen Wohnung bzw. im Wohneigentum wohnen zu bleiben (vgl. Bähr, Jentsch, und Kuls 1992, S. 789ff).

Begünstigend für die Suburbanisierung in Deutschland waren verschiedene politische Entscheidungen wie die Eigenheimzulage und die Entfernungspauschale für Pendelnde. Während der Welle der individuellen Motorisierung begann die staatliche Förderung von Eigentumbildung in Form von günstigen Darlehen, Steuervergünstigungen und direkten Prämien. Solche Eigenheimzulagen bestanden bis zum Jahr 2005. Die Förderung wurde unter anderem wegen der damit verbundenen Forcierung des Flächenverbrauchs und der Gefahr einer Zersiedelung der Landschaft eingestellt (vgl. Baron 2017, S. 27f).

1.2.2. Wanderungsmotive

Wanderungen werden als Folge von regional unterschiedlichen Lebensbedingungen gesehen. Nur weil Arbeitsplätze, Wohnraumangebot, Bildungseinrichtungen, soziale Infrastruktur, Freizeitmöglichkeiten etc. ungleichmäßig in Quantität und Qualität im Raum verteilt sind, kann bei Menschen die Motivation zu einem Umzug entstehen. Wanderungen dienen der Anpassung der Lebensbedingungen an die individuellen Wünsche an das Wohnumfeld. Hierdurch wechseln jährlich in Deutschland zwischen 3,5 und 4 Millionen Menschen ihre Wohngemeinde (vgl. Gatzweiler und Schlömer 2008, S. 248ff).

Wanderungen können ganz unterschiedliche Ursachen haben, die in der Regel die Optimierung der Situation nach den persönlichen Bedürfnissen zum Ziel haben. Dabei führen einige Wanderungsmotive eher zu Umzügen im Nahbereich, während andere einen Umzug über weitere Distanzen erfordern. Mögliche Gründe für einen Umzug können beispielsweise sein:

- Ereignisse in der natürlichen Umwelt (z.B. Naturkatastrophen, Klima)
- Äußere Zwänge (z.B. Kündigung durch Vermieter, Gesundheitszustand)
- Ökonomische Gründe (z.B. Wechsel des Arbeitsplatzstandortes, günstigere Wohnung)
- Optimierung der Wohnsituation (z.B. größerer Platzbedarf, modernere Ausstattung)
- Familiäre Gründe (z.B. betreuungsbedürftige Eltern, Familienzuwachs)
- Infrastrukturbedürfnisse (z.B. Bildung, Betreuungsangebote, Einkaufsmöglichkeiten)
- Verkehrsanbindung (z.B. Vorhandensein eines Autos, Angebote des ÖPNV)
- Emotionale Gründe (z.B. Wohlbefinden, Heimatgefühl)

Es können auch mehrere Beweggründe gleichzeitig zu einem Umzug führen. Die Wanderungsmotive können zudem unterschiedliche Bezugspunkte haben. Sie können in Verbindung stehen mit Nachteilen der Herkunftsregion (Push-Faktoren) oder mit Vorteilen des Zielgebiets (Pull-Faktoren). Bei den Push- und Pull-Faktoren handelt es sich nicht um konkrete positive oder negative Eigenschaften der Verhältnisse vor Ort, sondern um eine subjektive Bewertung. Bei der Standortwahl können außerdem Hindernisse, wie eine zu große Distanz, die Entscheidung beeinflussen. Eine ganz



wesentliche Rolle für Wanderungsentscheidungen spielen persönliche Faktoren (vgl. Kuls 1993, S. 168ff).

Wanderungen innerhalb einer Region sind überwiegend auf die Situation der Wohnung und des Wohnumfeldes bezogen. In wachsenden Wohnungsmarktregionen sind die günstigeren Boden- und Mietpreise im Umland der wesentliche Antrieb für einen Umzug von der Stadt in umliegende Städte und Gemeinden. Die Wohnwünsche lassen sich im Umland günstiger erfüllen als in den Kernstädten. Der genaue Zielort eines Umzugs steht zu Beginn der Wohnungssuche meist noch nicht fest. In die Suche werden daher meist die Stadt und die Umlandgemeinde einbezogen. Nachdem durch einen Auslöser (z.B. Wohnung zu klein geworden) eine Entscheidung zugunsten eines Umzugs gefallen ist, werden zunächst die individuellen Anforderungen an die neue Wohnung, die Umgebung und die Lage definiert. Anschließend suchen umzugswillige Menschen mögliche Wohnstandorte. Dabei hat die finanzielle Situation eine große Bedeutung. Ziel ist es, mit dem verfügbaren Budget möglichst viele der Wohnwünsche zu optimieren (vgl. Adam, Driessen und Münter 2008, S. 403f; Hirschle und Schürt 2008, S. 223).

Meistens verringert sich durch den Umzug die Pendeldistanz kaum. Im Vordergrund stehen hingegen eine Verbesserung der Wohnsituation und die Anpassung an veränderte Lebensverhältnisse. Der neue Wohnort soll dabei lediglich in akzeptabler Entfernung zur Arbeitsstelle liegen. Die Verringerung eines Pendelweges scheint eher bei Haushalten mit geringem Einkommen eine Bedeutung zu haben. Vor allem bei Haushalten mit Wohneigentum werden die Aufwendungen für das Pendeln mit den Vorteilen des Wohnumfeldes bei Standortentscheidungen abgewogen. Beim Kauf eines Eigenheims verlängert sich tendenziell sogar der Weg zur Arbeitsstätte (vgl. Siedentop 2007, S. 109; Pütz 2016, S. 335).

Mit einem Umzug kann ein wesentlicher Verlust sozialer Kontakte für alle Mitglieder des Haushaltes einhergehen. Insbesondere wenn schulpflichtige Kinder in einem Haushalt wohnen, wirkt dies hemmend auf die Entscheidung zu einer räumlichen Veränderung. Je mehr Mitglieder ein Haushalt hat, desto größer werden die sozialen Kosten eines Umzugs. Hohe drohende soziale Kosten begünstigen eine Entscheidung zugunsten längerer Pendeldistanzen zur Arbeitsstelle (vgl. Kalter 1994, S. 469).

Die vorherrschenden Gründe für Wanderungen unterscheiden sich im Lauf des Lebens. Das Durchlaufen verschiedener Lebensphasen führt zu verschiedenen Bedürfnissen, dabei bilden sich grob einige Altersgruppen nach Lebensphasen heraus. Neben ihren persönlichen Wanderungsmotiven haben diese Altersgruppen allgemeine Wanderungsmotive, die viele Personen miteinander teilen. In der Tabelle werden zu den allgemein in der Wanderungsforschung verwendeten Altersgruppen und Wanderungsphasen mögliche Wanderungsmotive aufgeführt.

Die Altersgruppen unterscheiden sich nicht nur in ihren Wanderungsmotiven. Zugleich sind mit ihren Motiven auch bestimmte räumliche Präferenzen verbunden. So sind die Wohnwünsche von Familien mit Kindern der Motor für die Suburbanisierung, da diese außerhalb der Großstädte leichter und kostengünstiger zu erfüllen sind. Bildungswandernde zieht es hingegen vor allem zum Studieren in größere Städte.

Für die 30- bis unter 50-Jährigen ist seit Mitte der 1970er Jahren durchweg ein Wanderungsverlust bei den Großstädten festzustellen, während bei den Landkreisen Wanderungsgewinne vorliegen. Entscheidungen bei Familienwandernden fallen häufig zugunsten nahe gelegener Ziele, sie überschreiten oftmals nicht die Kreisgrenzen bei ihrem Umzug (vgl. Milbert und Sturm 2016, S. 138ff).

Junge Erwachsene unter 30 Jahren sind eine besonders mobile Altersgruppe. Ihre Wanderungen richten sich überwiegend auf die großen Städte. In den letzten Jahrzehnten verzeichneten die kreisfreien Großstädte bei den 18- bis unter 25-Jährigen Zugewinne durch Binnenwanderung, während die Landkreise Wanderungsverluste in dieser Altersgruppe hatten. Auch bei den 25- bis unter 30-



Jährigen verzeichnen die Großstädte seit Mitte der 1990er Jahre Wanderungsgewinne gegenüber den Landkreisen (vgl. Milbert und Sturm 2016, S. 135ff).

Wanderungsmotivationen nach Altersgruppen

Altersjahre	Wanderungsphase	Mögliche Wanderungsmotive
Unter 18 Jahre	Familienwanderung (Kinder)	Kinder und Jugendliche wandern gewöhnlich nicht eigenmotiviert, sie sind an die Entscheidungen ihrer Eltern gebunden
18 bis unter 25 Jahre	Bildungswanderung	Abstand zur elterlichen Wohnung, auf eigenen Beinen stehen wollen; Aufnahme von Studium oder Ausbildung an einem anderen Ort
25 bis unter 30 Jahre	Berufs- und Arbeitsmarktwanderung	Häufigere Wechsel der Arbeitsstellen durch befristete Verträge, hohe Mobilität erforderlich für karrierefördernde Stelle; Wechsel des Lebensmittelpunktes an den Wohnort von Partnerin/Partner
30 bis unter 50 Jahre	Familienwanderung (Eltern)	Zusammenziehen mit Partnerin/Partner; durch Kinder größere Wohnung erforderlich; Wunsch nach Platz und einem gutem Lebensumfeld für die Kinder (z.B. raus aus der Stadt, Nähe zu Bildungseinrichtungen); Umzug in Wohnungen die den individuellen (Familien-) Bedürfnissen gerecht werden (z.B. günstige Miete, viele Zimmer, großer Garten), Eigentumserwerb, Wohnungsmarktorientierung
50 bis unter 65 Jahre	Altenwanderung (frühe Phase)	Verkleinerung der Wohnfläche nach dem Auszug der Kinder; Verlagerung des Lebensmittelpunktes nach eigenen Wünschen (wollte schon immer nach ... ziehen)
ab 65 Jahre	Altenwanderung (späte Phase)	Entfallen der Bindung an den Arbeitsort durch den Ruhestand ermöglicht größere Freizügigkeit – Verlagerung des Lebensmittelpunktes nach eigenen Wünschen besonders leicht möglich; Verkleinerung der Wohnfläche; Umzug in die Nähe der eigenen Kinder, Umzug in barrierearme Wohnungen oder in Erdgeschosswohnungen wegen körperlichen Einschränkungen; Umzug in günstigere Wohnung wegen verringertem Einkommen
ab 80 Jahre	Hochbetagtenwanderung	Umzug in Pflegeeinrichtungen oder zu den eigenen Kindern aufgrund körperlicher Einschränkungen und Hilfebedürftigkeit

Als junge Schwarmstädte werden jene Großstädte bezeichnet, bei denen die Altersgruppen der 15- bis unter 35-Jährigen besonders starke Zuwächse haben. Simons und Weiden definierten im Zeitraum von 2008 bis 2013 insgesamt 30 junge Schwarmstädte in Deutschland, unter ihnen auch die Stadt Darmstadt. Der Bevölkerungsanstieg in den Schwarmstädten resultiert dabei daraus, dass es diesen Städten gelingt, junge Menschen nach Studium und Ausbildung in der Phase des Berufseinstiegs und der beruflichen Festigung vor Ort zu halten. Im Umland der Schwarmstädte profitieren auch die Landkreise von dieser Zuwanderung durch die Suburbanisierung im späteren Lebensverlauf (vgl. Simons und Weiden 2016, S. 264f).

Bei den ab 50-Jährigen spielt auch die Verwirklichung persönlicher Lebenswünsche eine Rolle für die Wahl von Umzugszielen. Allerdings überschreitet nur ein Drittel der Wanderungen dieser Altersgruppe eine Distanz von mehr als 50 Kilometern. Allgemein ist im Alter die Umzugsbereitschaft eher niedrig (vgl. Gatzweiler und Schlömer 2008, S. 251).



2. Vorgegebene Raumstrukturen

2.1. Raumordnung als Rahmen für räumliche Verflechtungen

Die grundlegende Raumtheorie, die sich mit der Verflechtungen zwischen Städten und Gemeinden befasst, ist die Zentrale-Orte-Theorie von Walter Christaller aus dem Jahr 1933. Die Zentrale-Orte-Theorie geht von der ökonomischen Überlegung aus, dass nicht alle Waren und Dienste von der Bevölkerung gleichermaßen in Anspruch genommen werden. Manche werden täglich benötigt (z.B. Lebensmittel) während andere nur selten gekauft werden (z.B. Möbel). Daraus ergibt sich, dass das Einzugsgebiet für den Absatz größer sein muss, je seltener eine Ware oder eine Dienstleistung benötigt wird, damit das Angebot wirtschaftlich bleibt. Christaller versuchte mit seiner Theorie die Verteilung von Orten verschieden starker Zentralität zu erklären. Aus diesem Ansatz entwickelte sich das Modell der zentralen Orte. Seit den 1960er Jahren werden in Deutschland bei der Landes- und Regionalplanung Systeme von zentralen Orten in der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung als Leitlinie für Infrastrukturplanungen verwendet (vgl. Heineberg 2000, S. 80f).

Als zentrale Orte werden in der Raumordnung heute Städte oder Gemeinden bezeichnet, die durch ihr Angebot an Waren oder Diensten eine Versorgungsfunktion für Gemeinden in ihrem Umland haben. Zentrale Orte haben dabei einen Bedeutungsüberschuss über die Versorgung der eigenen Bevölkerung hinaus. Die zentralen Orte gliedern sich dabei in verschiedene Zentralitätsstufen je nachdem welche zentralen Funktionen sich in ihnen bündeln. Zentrale Orte höherer Hierarchiestufen liegen dabei weiter voneinander entfernt als Orte mit geringerer Zentralität (vgl. Heineberg 2000, S. 81ff).

In der Raumordnung wird heute meist eine dreistufige Einteilung zentraler Orte in Oberzentren, Mittelzentren und Grundzentren verwendet. Teilweise werden die Grundzentren zusätzlich in Unterzentren und Kleinzentren untergliedert. Zentrale Orte weisen eine hohe Dichte an öffentlichen Einrichtungen und privaten Handels- und Dienstleistungsunternehmen auf. Hierzu gehören insbesondere Behörden, Schulen, Krankenhäuser und Gesundheitswesen, Sport- und Kulturangebote, Einzelhandelsbetriebe, Finanz- und Versicherungswesen sowie Post- und Telekommunikation. Diese konzentrieren sich vor allem in bevölkerungsreichen Gemeinden und in Städten. Dort sind die zentralen Funktionen üblicherweise auf den größten Ortsteil konzentriert, während in den sonstigen Ortsteilen nur Einrichtungen für die Nahversorgung vorhanden sind. Oberzentren sollen besonders vielfältig ausgestattet sein und durch ihr Angebot (z.B. Universitäten, Theater, überregional bedeutsame Sportstätten, Krankenhaus mit Maximalversorgung, Warenhäuser) den spezialisierten Bedarf decken und eine überregionale oder sogar landesweite Bedeutung haben. Mittelzentren sollen den gehobenen Bedarf der Bevölkerung decken, dort sind üblicherweise z.B. weiterführende Schulen, Fachärzte, Krankenhäuser der Regionalversorgung, viele Einkaufsmöglichkeiten für den längerfristigen Bedarf und Sport und Veranstaltungshallen vorhanden. Die Grundzentren dienen vorwiegend der Deckung der Grundversorgung. Dort sind beispielsweise Grund- und Mittelstufenschulen, Arztpraxen und Apotheken, Einzelhandelsgeschäfte für den täglichen und mittelfristigen Bedarf, Bankfilialen und Sporteinrichtungen für den Breitensport vorhanden. Zwischen den einzelnen Bundesländern bestehen allerdings Unterschiede in den Kriterien zur Einstufung der zentralen Orte (vgl. Einig und Zaspel-Heisters 2016, S. 4ff).

Zentrale Orte dienen als wichtiges Instrument der Raumordnung, um die Daseinsvorsorge räumlich zu organisieren. Vor allem die soziale Infrastruktur soll sich dort konzentrieren. In Deutschland sind die Länder durch das Raumordnungsgesetz dazu verpflichtet zentrale Orte auszuweisen. Hierfür erstellen die Länder Konzepte, die in den Landes- und Regionalplänen dargestellt werden. Diese Vorgaben der Landes- und Regionalplanung gelten für andere öffentliche Stellen, die in Fachplanungen über die Verteilung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge entscheiden (vgl. Einig und Zaspel-Heisters 2016, S. 4f).



Der Regionalplan Südhessen legt für den Regierungsbezirk Darmstadt die Zuordnung zentraler Orte fest. Zentrale Orte werden im Regionalplan ausgewiesen, um eine räumliche Schwerpunktbildung und die Bündelung von Funktionen an ausgewählten, verkehrsgünstig gelegenen Orten zu erreichen. Hierzu gehören überörtlich bedeutende Einrichtungen, Siedlungs- und Gewerbeflächen und großflächige Einzelhandelseinrichtungen. Sie sollen gesichert werden als Standorte für überörtlich bedeutende Infrastruktureinrichtungen und als Ziel- und Knotenpunkte im Regional- und Nahverkehr. In den Kernbereichen der zentralen Orte sollen Einrichtungen der öffentlichen und privaten Infrastruktur mit überörtlichem Einzugsbereich gebündelt werden. Die Planung oder der Ausbau von Infrastruktureinrichtungen sollen auf die Einwohnerzahl des Verflechtungsbereichs abgestimmt sein. Auch Ländergrenzen überschreitende Verflechtungsbereiche mit benachbarten zentralen Orten sind dabei zu berücksichtigen (vgl. Regierungspräsidium Darmstadt 2011, S. 17f).

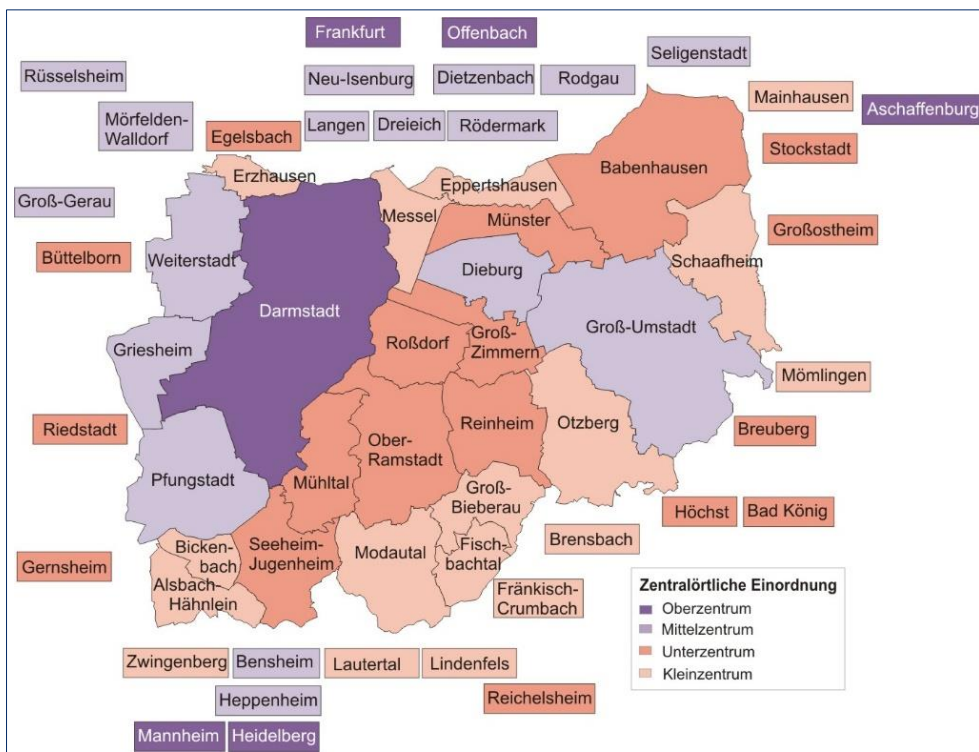


Abbildung 5: Zentralörtliche Einordnung der Städte und Gemeinden im Landkreis und in angrenzenden Bereichen (eigene Darstellung nach Informationen von Regierungspräsidium Darmstadt (2011) und <https://www.regierung.unterfranken.bayern.de>) (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Oberzentren sollen in Südhessen als Standorte hochwertiger spezialisierter Einrichtungen im wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und wissenschaftlichen Bereich gesichert werden. Sie sind als vorrangige Standorte für großflächigen Einzelhandel und für eine über die Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungstätigkeit vorgesehen. Oberzentren sollen außerdem als Verknüpfungspunkte großräumiger und regionaler Verkehrssysteme dienen und aus ihrem jeweiligen Verflechtungsbereich mit dem ÖPNV innerhalb von einer Stunde erreichbar sein. Die fünf in Südhessen ausgewiesenen Oberzentren sind Darmstadt, Frankfurt, Hanau, Offenbach und Wiesbaden. Mittelzentren sollen Standorte für gehobene Einrichtungen im wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und Verwaltungsbereich, für weitere private Dienstleistungen und für großflächigen Einzelhandel sein. Mittelzentren mit entsprechendem Flächenangebot sind als Standorte für eine über die Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungstätigkeit vorgesehen. Sie sollen als Verknüpfungspunkte von regionalem Verkehr und Nahverkehr dienen und aus ihrem Mittelbereich innerhalb einer Stunde mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sein. Der Verflechtungsbereich eines Mittelzentrums soll mindestens



40.000 Einwohner umfassen. In Südhessen weist der Regionalplan insgesamt 58 Mittelzentren aus. Im Landkreis Darmstadt-Dieburg befinden sich die fünf Mittelzentren Dieburg, Griesheim, Groß-Umstadt, Pfungstadt und Weiterstadt (vgl. Regierungspräsidium Darmstadt 2011, S. 18ff).

Grundzentren dienen laut Regionalplan Südhessen als Standorte für die überörtliche Grundversorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs. Unter dem Oberbegriff der Grundzentren werden Unter- und Kleinzentren zusammengefasst. Dabei sollen Unterzentren ein umfassendes Angebot von Einrichtungen des täglichen Bedarfs und Kleinzentren nur eine ergänzende Funktion haben. Wenn Unterzentren an Nahverkehrs- und Siedlungsachsen liegen und über ein ausreichendes Flächenangebot verfügen, kann dort eine über die Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungstätigkeit erfolgen. Unterzentren sollen im Öffentlichen Nahverkehr eine Knotenpunktfunktion erfüllen. Im Grundversorgungsbereich eines Unterzentrums sollten etwa 15.000 Einwohnende leben. In Südhessen werden insgesamt 44 Unterzentren ausgewiesen. Darunter sind im Landkreis Darmstadt-Dieburg die acht Städte und Gemeinden Babenhausen, Groß-Zimmern, Mühlthal, Münster, Ober-Ramstadt, Reinheim, Roßdorf und Seeheim-Jugenheim. Als Kleinzentren werden die zentralen Ortsteile aller nicht in andere zentralörtliche Kategorien eingestuften kleineren Gemeinden bezeichnet. In Kleinzentren sollen Einrichtungen der Grundversorgung vorhanden sein. Der Grundversorgungsbereich von Kleinzentren entspricht dem Gemeindegebiet. Kleinzentren sollen sich bei der Ausweisung von Wohnsiedlungs- und Gewerbeflächen am Bedarf der Eigenentwicklung orientieren und mit dem ÖPNV an benachbarte Zentren angebunden sein. Zu den insgesamt 81 ausgewiesenen Kleinzentren in Südhessen zählen die übrigen zehn Städte und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg: Alsbach-Hähnlein (OT Alsbach), Bickenbach, Eppertshausen, Erzhäuser, Fischbachtal (OT Niedernhausen), Groß-Bieberau, Messel, Modautal (OT Brandau), Otzberg (OT Lengfeld) und Schaafheim (vgl. Regierungspräsidium Darmstadt 2011, S. 22ff).

Durch Vorgaben der Raumordnung und durch vorhandene räumliche Strukturen kommt es zu einer ungleichen Verteilung von diversen Funktionen auf die Städte und Gemeinden. Hierdurch werden die räumlichen Verflechtungen der Bevölkerung teilweise vorgezeichnet. Die ungleichmäßige Verteilung von Funktionen wie beispielsweise Bildungseinrichtungen, Gesundheitseinrichtungen, Einzelhandel und Arbeitsplätzen führt zur Konzentration von Aktivitäten der Bevölkerung in bestimmten Kommunen.

2.2. Naturräumliche Bedingungen als Rahmen für räumliche Verflechtungen

Die Lage von Siedlungen im Raum ist nicht zufällig, sie wird durch naturräumliche Faktoren mit bestimmt. Durch den Naturraum werden räumliche Strukturen vorgegeben, die eine Basis für Verkehrsführung und Siedlungsstruktur darstellen. Bahnschienen und große Straßen verlaufen vor allem dort, wo wenige Hindernisse zu überwinden sind, hierfür bieten sich bestehende Täler, Flussterrassen und Plateaus besonders an. Berge, Gewässer oder zu querende Täler stellen hingegen räumliche Barrieren dar. Verkehrswege verbinden in der Regel verschiedene Siedlungen miteinander, wobei Siedlungen mit einer größeren Handelsfunktion das überregionale Wegenetz bestimmen. Der Naturraum gibt Siedlungen eine bestimmte Charakteristik indem sie sich beispielsweise in der Ebene befinden oder sich in Täler oder an Hänge schmiegen und dadurch flächig oder eher langgestreckt sind.

Verschiedene Lagefaktoren waren für die Siedlungsbildung entscheidend. Sie haben sich mit der gesellschaftlichen Entwicklung verändert. So war im frühen Mittelalter die Lage am Wasser von entscheidender Bedeutung. Mit technischen Fortschritten wie dem Brunnenbau wurde die Bedeutung von Flüssen als Standortfaktor geringer. Siedlungen wurden oft dort gegründet, wo die topografische Lage einen Vorteil bot. Bevor Gebäude gut isoliert gebaut wurden, waren beispielsweise windgeschützte Lagen und eine gute Besonnung wichtig. Auf Anhöhen bestand hingegen ein guter Schutz vor angreifenden Feinden durch die Fernsicht. Mit dem Voranschreiten der Gesellschaft nahm die Bedeutung solcher naturräumlichen Lagebedingungen immer weiter ab. Heute haben



topografische Lagebedingungen durch die technischen Möglichkeiten nur noch einen sehr geringen Einfluss auf Siedlungserweiterungen (vgl. Henkel 1999, S. 219).

Die Verteilung von Menschen im Raum richtet sich nach der räumlichen Verteilung von möglichen Unterhaltsquellen. In Deutschland hat die Industrialisierung ab dem 19. Jahrhundert zu einer räumlichen Konzentration der Bevölkerung geführt. Einige Industrien sind durch ihre Ansprüche an den Standort auf wenige Standorte beschränkt. Die von der Arbeit in der Industrie abhängigen Menschen siedelten sich in der Nähe zu den Betrieben an. Weniger auf die Standortbedingungen angewiesene Betriebe und auch Handel und Dienstleistungen nutzten die sich aus der Verdichtung ergebenden Vorteile. Hierdurch entstanden in den Industrieländern große Städte und Ballungsräume (vgl. Kuls 1993, S. 32f).

Die bestehenden Verkehrswege geben vor, welche Orte gut aneinander angebunden sind und zwischen welchen Orten Umwege entstehen. Eigentlich benachbarte Orte können durch natürliche Barrieren beispielsweise nur durch eine längere Fahrt erreichbar sein. Die Erreichbarkeit anderer Städte und Gemeinden durch vorhandene Verkehrswege spielt eine wichtige Rolle bei Entscheidungen zur Alltagsmobilität. Auch bei der Verlagerung des Wohnstandortes dürfte die Verkehrsanbindung die Auswahl der neuen Wohngemeinde mit bestimmen. Hier hat vermutlich insbesondere die gute Erreichbarkeit der Arbeitsstätte und der künftig zu nutzenden Freizeit- und Einkaufsgelegenheiten eine Bedeutung.

Die vorhandenen Naturräume prägen mit ihrem Landschaftscharakter das Erscheinungsbild von Städten und Gemeinden. Wahrscheinlich identifizieren sich die Menschen vor Ort auch mit dem vorhandenen Landschaftsbild. Naturräume bilden räumliche Bereiche, die sich ähnlich sind, und dadurch vermutlich eher als zusammengehörig empfunden werden als Bereiche mit unterschiedlichem Landschaftscharakter.

Das Gebiet des Landkreises Darmstadt-Dieburg ist naturräumlich der Großeinheit der Oberrhein-Untermain-Senke zuzuordnen. Sie wird durch den tektonischen Grabenbruch des Oberrheingrabens gebildet, an dessen Seiten sich Vorberge der Randgebirge herausgebildet haben. In Südhessen ist der Odenwald Teil des Randgebirges, die zugehörige Vorhügelzone ist die Bergstraße. In der Senke, die als Hessische Rheinebene bezeichnet wird, befindet sich die Stromniederung des Rheins mit ihrem Terrassensystem. Im Norden geht der Oberrheingraben in das Rhein-Main-Tiefland über, das an seinen Rändern von Hügellandschaften umgeben ist. Hierzu gehören unter anderem das Messeler Hügelland und das Reinheimer Hügelland als nördliche Verlängerung des Odenwaldes (vgl. Tietze, Boesler, Klink und Voppel 1990, S. 128, S. 214f und Klausing, Otto 1988, S. 10ff).

Durch diese Naturräume bilden sich für die einzelnen Städte und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg verschiedene Lagebedingungen heraus. Die einzelnen Ortsteile im Landkreis sind mit ihrer Zuordnung zu den verschiedenen Naturräumen auf der Karte dargestellt.

Menschen identifizieren sich mit bestimmten Gegebenheiten ihrer Umwelt. Orte mit einer naturräumlichen Ähnlichkeit zum Heimatort werden möglicherweise unbewusst gegenüber Orten mit einem anderen Erscheinungsbild bevorzugt. Durch die vorhandenen Naturräume im Landkreis Darmstadt-Dieburg ist dieser bereits in Bereiche mit räumlichen Ähnlichkeiten und Unterschieden unterteilt. Hierdurch könnte sich auch ein Einfluss auf die räumlichen Verflechtungen der Bevölkerung ergeben. Die Charakteristik der verschiedenen Naturräume reicht von den vorwiegend ebenen Flächen der Untermainebene und der Hessische Rheinebene (mit Höhen um 100m über NN), über die flachen Hügel des Messeler und Reinheimer Hügellandes bis hin zu den Bergen des Mittelgebirges Odenwald (Höchster Punkt des Landkreises: Neunkircher Höhe rund 600m über NN).



Von der Statistik der Bundesagentur für Arbeit werden außerdem nur Pendelbewegungen von Personen nach ihrem ersten Wohnsitz erfasst, Zweitwohnsitze finden keine Berücksichtigung. Es ist allerdings davon auszugehen, dass dadurch die tatsächlich zurückgelegte Pendelstrecke von Personen mit zweitem Wohnsitz von der in der Statistik erfassten Pendelbeziehung abweicht. In einigen Fällen könnten außerdem Meldefehler vorliegen, wenn der Ort des Firmensitzes statt des tatsächlichen Einsatzorts der Beschäftigten gemeldet wird.

Pendelverflechtungen entstehen dadurch, dass Menschen in unterschiedlichen Orten wohnen und arbeiten. Dies trifft auf einen Großteil der im Landkreis lebenden Beschäftigten zu. Über die Gemeindegrenzen ihrer Wohngemeinde pendelten im Jahr 2019 im Landkreis Darmstadt-Dieburg insgesamt 101.285 Menschen zu ihrem Arbeitsplatz aus. Das waren 84 % aller im Landkreis wohnenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. 65 % aller Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Darmstadt-Dieburg pendelten dabei über die Kreisgrenzen in andere Landkreise oder kreisfreie Städte, 19 % pendelten zwischen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden. Nur 16 % der im Landkreis wohnenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hatten ihren Arbeitsplatz in der jeweiligen Wohngemeinde. Durch die überwiegende Trennung von Wohnort und Arbeitsort entstehen vielfältige Pendelverflechtungen. Häufiger auftretende Kombinationen von Wohnort und Arbeitsort führen zu größeren wechselseitigen oder auch einseitig stärker ausgeprägten Pendelströmen. Durch die Vielzahl verschiedener Kombinationen von Wohnorten und Arbeitsorten besteht eine intensive Pendelverflechtung in der Region.

Die in einer Kommune lebenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort setzen sich aus den Personen zusammen, die im gleichen Ort wohnen und arbeiten und aus Auspendelnden in andere Städte und Gemeinden. Im Jahr 2019 war der Auspendelanteil unter den Beschäftigten besonders hoch in Fischbachtal (93 %), Messel (92 %) sowie in Erzhausen, Münster und Schaaflheim (je 90 %). Vergleichsweise gering waren die Auspendelanteile hingegen in Groß-Umstadt (74 %), Babenhausen (76 %) und Dieburg (78 %).

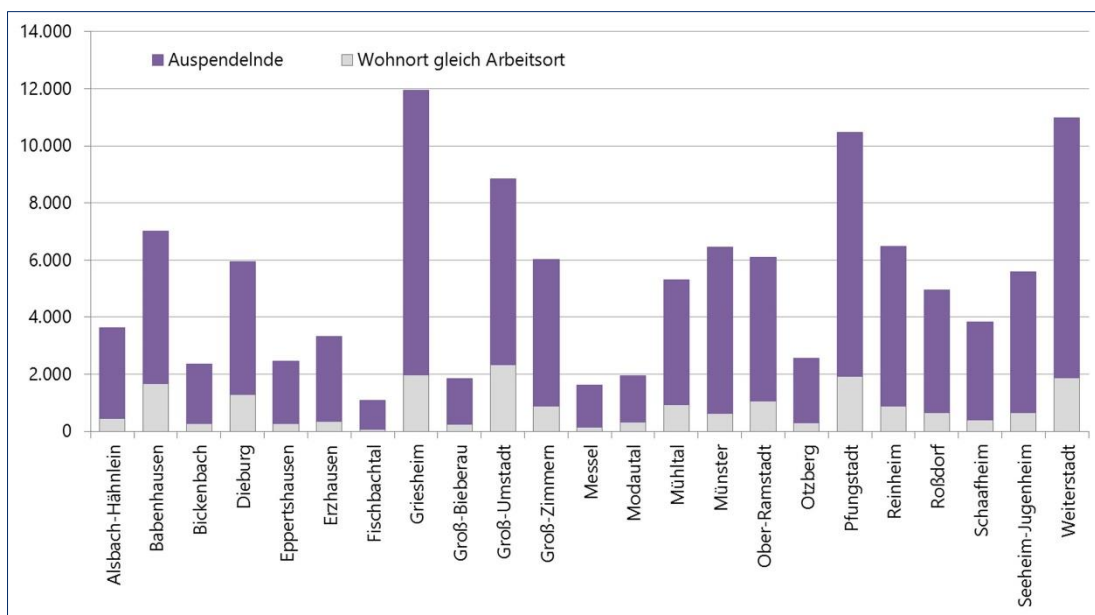


Abbildung 7: Pendelstatus der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Auspendelnden mit Wohnort in den Städten und Gemeinden des Landkreises Darmstadt-Dieburg am 30.6.2019 (Daten: Statistik der Bundesagentur für Arbeit)

Die in einer Kommune arbeitenden Beschäftigten am Arbeitsort setzen sich aus den Personen zusammen, die im gleichen Ort wohnen und arbeiten und aus Einpendelnden aus anderen Städten und Gemeinden. Die Anteile der Einpendelnden an den in den Kommunen arbeitenden Personen



lagen im Jahr 2019 besonders niedrig in Eppertshausen (61 %), Reinheim (65 %) und Schaaflheim (64 %). Besonders hohe Einpendelanteile hatten hingegen Dieburg (85 %), Alsbach-Hähnlein (83 %), Eppertshausen (82 %) und Mühlthal (82 %).

Im Landkreis Darmstadt-Dieburg findet das Pendeln zur Arbeit überwiegend im Rhein-Main-Gebiet statt. Dabei wird aber nicht nur in die Mittelzentren und Oberzentren gependelt, sondern es gibt sehr vielfältige kleinräumige Pendelverflechtungen zwischen den kreisangehörigen Kommunen und mit den Nachbarkreisen. Für die weitere Auswertung der Pendelverflechtungen in den einzelnen kreisangehörigen Städten und Gemeinden wurden Durchschnittswerte aus den Pendelbewegungen der Jahre 2017 bis 2019 gebildet. Es wurden dabei nur solche Quellen und Ziele von Pendlerinnen und Pendlern in die Auswertung mit aufgenommen, bei denen diese Pendelbeziehung in allen drei betrachteten Jahren bestand.

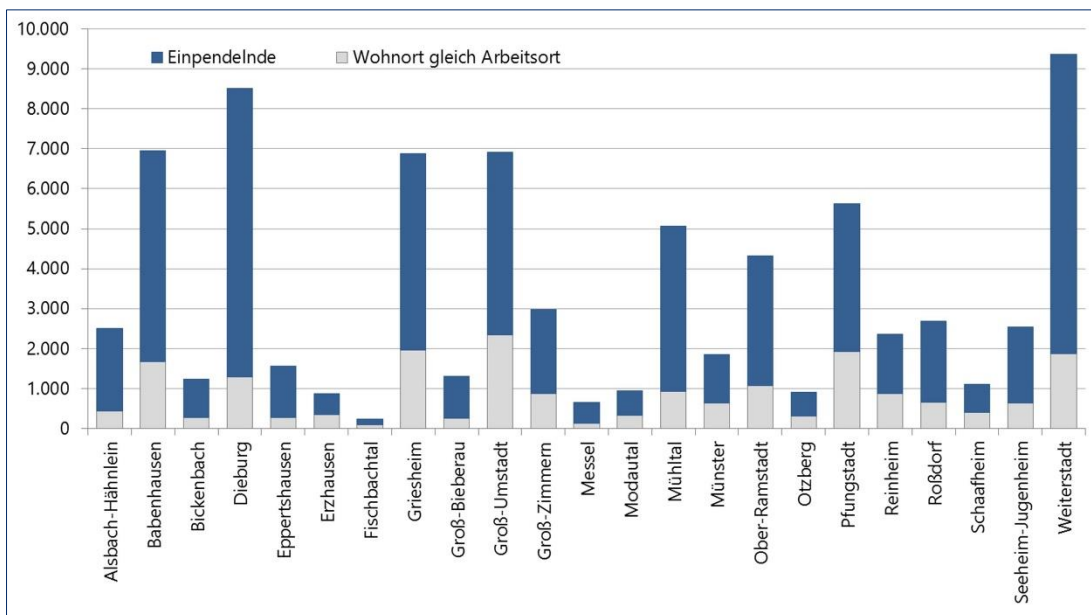


Abbildung 8: Pendelstatus der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Einpendelnden mit Arbeitsort in den Städten und Gemeinden des Landkreises Darmstadt-Dieburg am 30.6.2019 (Daten: Statistik der Bundesagentur für Arbeit)

Als Einpendelnde sind jene Personen zu verstehen, die ihren Arbeitsort in der entsprechenden Kommune haben, aber nicht dort, sondern in einem anderen Ort wohnen. Auspendelnde sind hingegen jene Personen, die ihre Wohngemeinde verlassen, um in einer anderen Stadt oder Gemeinde ihrer Arbeit nachzugehen. Aus Einpendelnden und Auspendelnden ergibt sich der Pendelsaldo. In Großstädten liegt üblicherweise ein positiver Pendelsaldo vor, da sich dort besonders viele Arbeitsplätze befinden. In kleineren Städten und Gemeinden ist der Saldo häufiger negativ, da sie oftmals Wohnort von Menschen sind, die in den größeren Zentren der Region arbeiten. Doch auch kleinere Kommunen können einen positiven Pendelsaldo haben, wenn sich dort größere Unternehmen oder viele Geschäfte befinden.

Im Durchschnitt der drei untersuchten Jahre pendelten 77.508 Beschäftigte zur Arbeit aus dem Landkreis aus. 84,2 % davon hatten ihre Arbeitsstätte innerhalb des Regierungsbezirks Darmstadt (65.242 Personen). Nur rund 500 weitere Personen pendelten in die Regierungsbezirke Gießen oder Kassel. Insgesamt waren es 65.242 Auspendelnde nach Hessen (84,8 % aller Pendelnden). In die anderen 15 Bundesländer pendelten insgesamt 11.762 Menschen aus, das waren 15,2 % aller Auspendlerinnen und Auspendler. Vertreten waren dabei insbesondere die an Darmstadt-Dieburg angrenzenden Länder Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Bayern, aber auch das Land Nordrhein-Westfalen. Die Pendelbewegungen nach Bayern bezogen sich vor allem auf Stadt und



Kreis Aschaffenburg. Zusammen entfielen auf sie durchschnittlich 2.401 Auspendlerinnen und Auspendler (3,1 % der Auspendelnden).

Von den 34.861 im Durchschnitt der drei untersuchten Jahre zu ihrer Arbeitsstätte in den Landkreis einpendelnden Beschäftigten hatten 71,4 % ihren Wohnort innerhalb des Regierungsbezirks Darmstadt (24.885 Personen). Aus Hessen insgesamt kamen 25.564 Einpendelnde (73,3 % aller Einpendelnden). Aus den anderen 15 Bundesländern kamen insgesamt 9.297 Menschen, das waren 26,7 % der Einpendelnden. Darunter waren vor allem Beschäftigte aus den an den Landkreis Darmstadt-Dieburg angrenzenden Ländern Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Bayern, sowie aus Nordrhein-Westfalen. In Bayern waren insbesondere Stadt und Kreis Aschaffenburg an den Pendelbewegungen beteiligt, zusammen waren es von dort im Schnitt der drei Jahre 1.886 einpendelnde Personen.

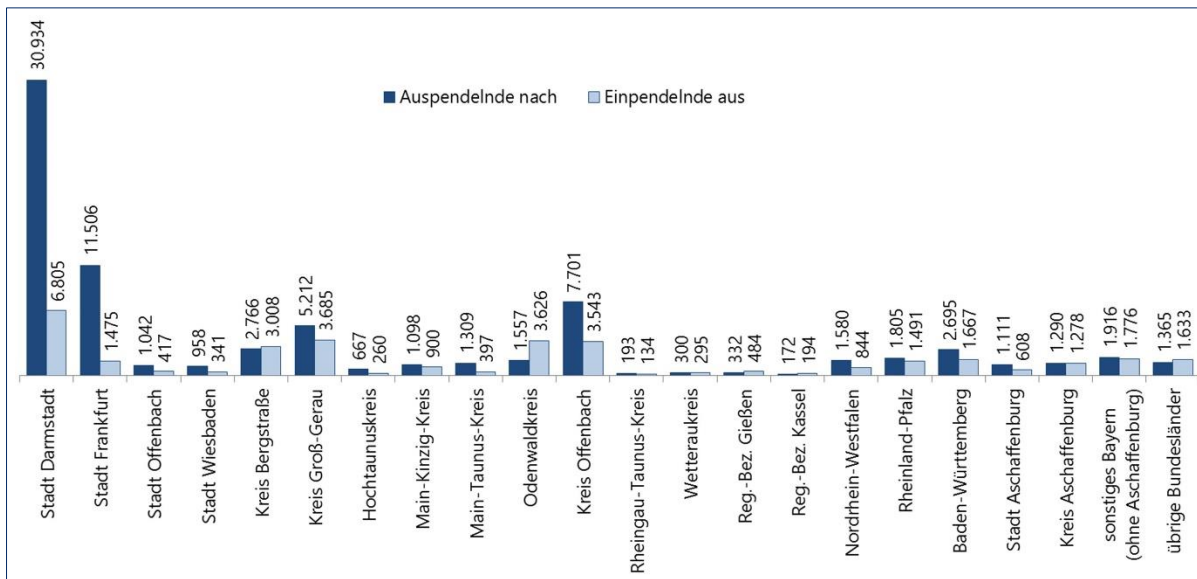


Abbildung 9: Auspendelnde und Einpendelnde über die Kreisgrenzen im Landkreis Darmstadt-Dieburg nach Quellen und Zielen (Daten: Statistik der Bundesagentur für Arbeit)

Der Pendelsaldo für den Landkreis insgesamt war mit -42.647 Beschäftigten deutlich negativ. Besonders groß waren die Differenzen zwischen Einpendelnden und Auspendelnden bei den arbeitsplatzreichen Oberzentren Darmstadt (-24.130 Personen) und Frankfurt (-10.031 Personen). Recht große negative Pendelsalden ergaben sich außerdem mit den Kreisen Groß-Gerau (-1.527 Personen) und Offenbach (-4.158 Personen). Einen positiven Pendelsaldo gab es hingegen mit dem Odenwaldkreis, aus dem 2.069 Personen mehr einpendelten als dorthin auspendelten. Die Pendelbewegungen insgesamt orientierten sich stark am Rhein-Main-Gebiet. Der Rhein-Neckar-Raum spielte selbst für die am südlichen Rand des Landkreises gelegenen Kommunen nur eine untergeordnete Rolle für das Pendeln zur Arbeit.

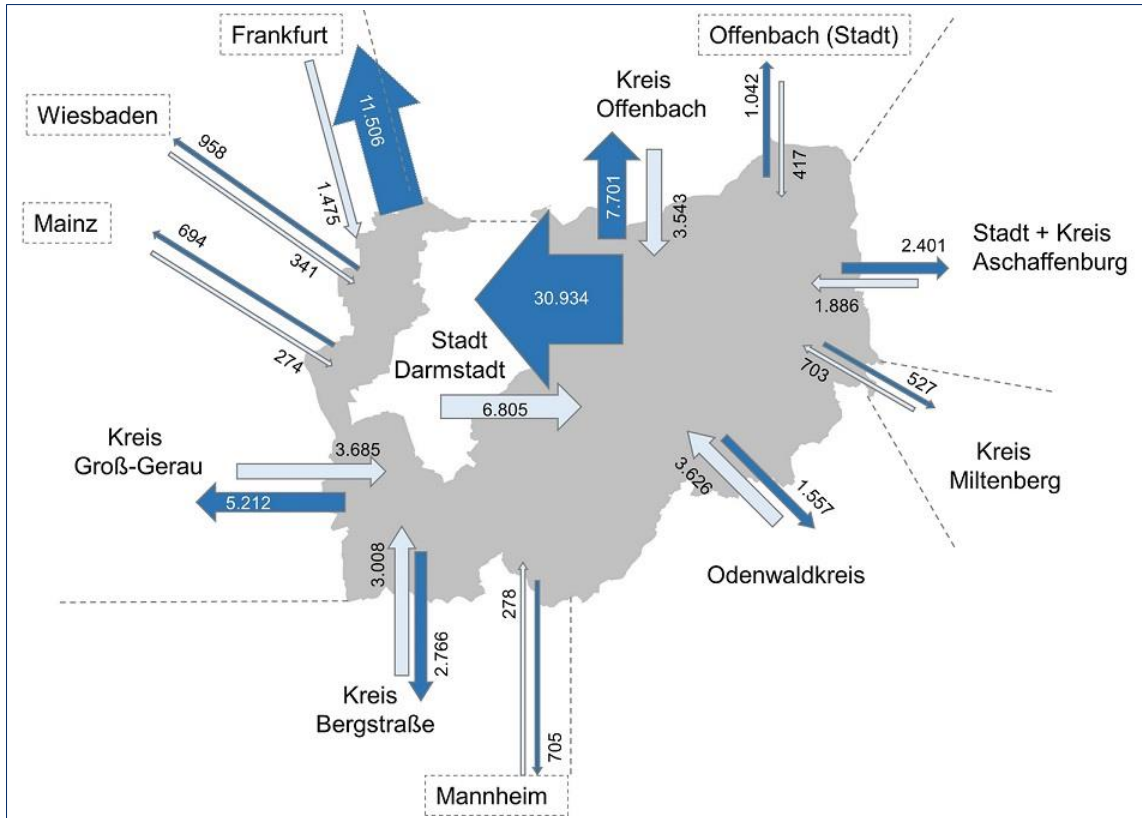


Abbildung 10: Pendelbeziehungen mit der Region Rhein-Main-Neckar (Durchschnittswerte 2017 bis 2019)
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Für die einzelnen Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg hatten die verschiedenen Pendelziele eine unterschiedlich starke Bedeutung. Die folgende Karte stellt dar, welches Pendelziel auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte für die einzelnen Städte und Gemeinden das am stärksten vertretene Ziel bei den Auspendelnden war. Für zwölf der 23 Städte und Gemeinden war Darmstadt das häufigste Pendelziel. Dabei wurden in Griesheim, Mühlthal, Ober-Ramstadt und Roßdorf besonders große Pendelanteile von über 40 % erreicht. Nur in Erzhausen hatten die meisten Auspendelnden ihre Arbeitsstätte in Frankfurt. Für Babenhausen und Eppertshausen war der Kreis Offenbach das beliebteste Pendelziel. In den Städten und Gemeinden im östlichen Teil des Landkreises waren hingegen Pendelbewegungen innerhalb von Darmstadt-Dieburg am häufigsten.

Die Ursachen für die Verteilung der häufigsten Pendelziele dürften vor allem in der Entfernung zu den Zielorten liegen. So war der Anteil der Auspendelnden nach Darmstadt in jenen Kommunen besonders hoch, die direkt an Darmstadt angrenzen, während Eppertshausen und Babenhausen direkt an den Kreis Offenbach grenzen und dementsprechend dorthin ein stärkerer Bezug bestand. Für den Kreis Bergstraße war dies allerdings am südlichen Rand des Landkreises nicht zu erkennen, in den an den Kreis Bergstraße angrenzenden Kommunen überwogen dennoch Auspendelnde nach Darmstadt und innerhalb Darmstadt-Dieburgs. Die meisten an den Kreis Groß-Gerau angrenzenden Kommunen grenzen zugleich auch an das Oberzentrum Darmstadt an, weshalb auch im Westen des Kreisgebietes deutlich mehr Personen nach Darmstadt als in den Kreis Groß-Gerau pendelten.

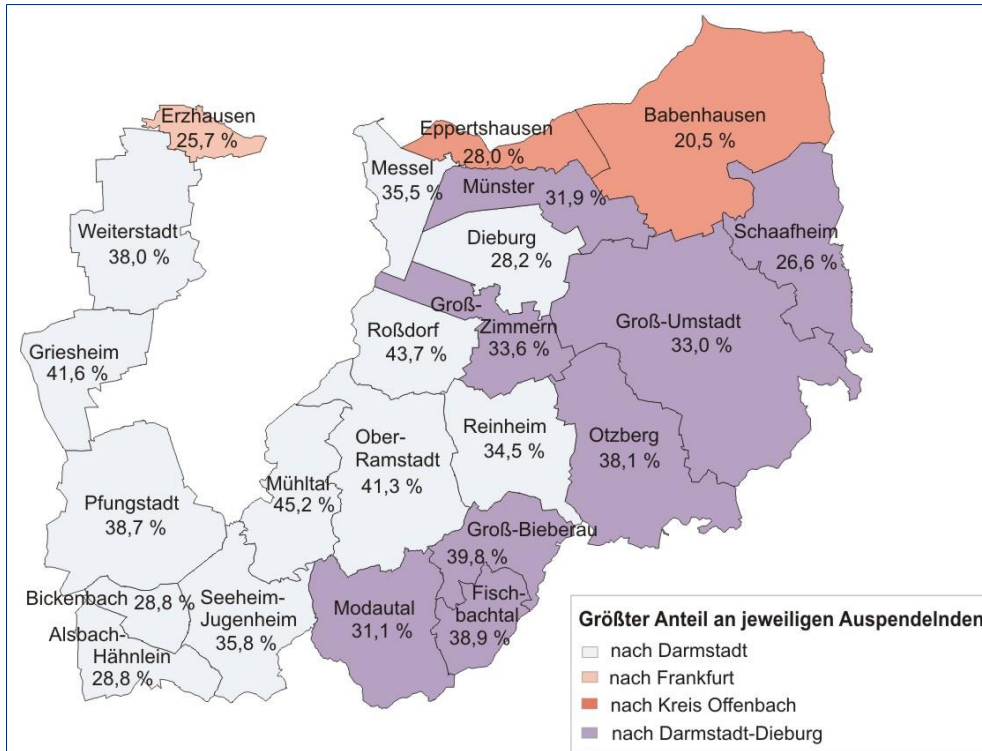


Abbildung 11: Häufigste Zielregion der Auspendelnden in den einzelnen Städten und Gemeinden (Durchschnittswerte 2017 bis 2019) (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Bei der genaueren Betrachtung der Pendelbewegungen in der Region wird deutlich, dass es eine Vielzahl von Pendelströmen gibt, die häufig auch im Nahbereich mit benachbarten Städten und Gemeinden stattfinden. Die folgenden Abschnitte stellen die Pendelverflechtungen mit den benachbarten Landkreisen, sowie mit der Stadt Darmstadt und der Stadt Frankfurt genauer dar.

3.2. Pendelbeziehungen mit der Stadt Darmstadt

Besonders starke Pendelverflechtungen bestanden in den ausgewerteten Jahren 2017 bis 2019 mit der Stadt Darmstadt. Auffallend war hierbei der große Unterschied in der Anzahl der Auspendelnden und der Einpendelnden, wie dies in der Beziehung zwischen Oberzentren als Zentren des Arbeitsmarktes und ihrem Umland üblich ist. Nach Darmstadt pendelten von 2017 bis 2019 durchschnittlich 30.934 Personen aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg aus, das waren 39,9 % aller aus dem Landkreis auspendelnden Personen. Aus Darmstadt kamen durchschnittlich 6.805 Einpendelnde, das waren 19,5 % aller in den Landkreis Darmstadt-Dieburg einpendelnden Personen. Es pendelten damit über 24.000 Menschen mehr nach Darmstadt aus als von dort in den Landkreis Darmstadt-Dieburg einpendelten.

Die beiden Karten stellen die Verteilung der Auspendelnden nach Darmstadt und der Einpendelnden aus Darmstadt dar. Dabei geben die absoluten Zahlen den jeweiligen Durchschnitt für die Pendelnden in den Jahren 2017 bis 2019 an. Die Einfärbung hingegen zeigt die Bedeutung der Pendelbewegungen mit Darmstadt für die einzelnen Städte und Gemeinden an (Anteil an den Auspendelnden der jeweiligen Gemeinde insgesamt). Da die Anteile an den Auspendelnden insgesamt für die Stadt Darmstadt sehr hoch waren, wurde für diese Karte eine andere Skala verwendet, als für die Darstellung der erheblich geringeren Anteile bei den Einpendelnden. Die Einfärbung in Abbildung 12 ist daher mit allen anderen Kartendarstellungen in diesem Kapitel nicht direkt vergleichbar.

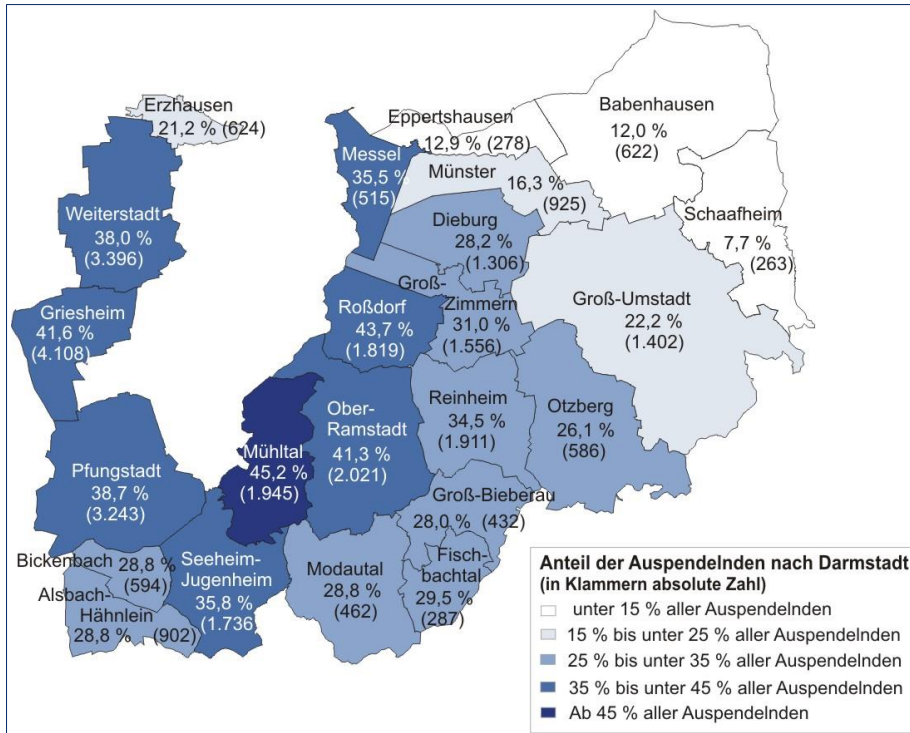


Abbildung 12: Anteile der Auspendelnden nach Darmstadt an allen Auspendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Aus allen Städten und Gemeinden Darmstadt-Dieburgs gab es Auspendelnde nach Darmstadt. Der Anteil der Auspendelnden nach Darmstadt lag überall höher als 5 % aller Auspendlerinnen und Auspendler. Der geringste Anteil bestand in Schaafheim mit 7,7 % der von dort auspendelnden Personen. Die größten Anteile von mehr als 40 % aller jeweiligen Auspendelnden wurden in Griesheim (41,6 %) Mühlthal (45,2 %), Ober-Ramstadt (41,3 %) und Roßdorf (43,7 %) erreicht. In weiteren sechs Städten und Gemeinden hatten Anteile von je 30 % bis 40 % der Auspendelnden den Arbeitsplatz in Darmstadt. Die Bedeutung der Stadt Darmstadt war für die Pendelverflechtungen vieler Städte und Gemeinden besonders groß, sie war oftmals die Gebietskörperschaft auf die der höchste Anteil an den Auspendelnden insgesamt entfiel. Nach Norden und vor allem nach Nordosten hin verringerte sich die Bedeutung der Pendelbeziehungen mit Darmstadt allerdings etwas. In Babenhäusen, Eppertshausen und Schaafheim gab es jeweils mehr Auspendelnde nach Frankfurt und in den Kreis Offenbach als nach Darmstadt. In Erzhausen waren es mehr Auspendelnde nach Frankfurt und in Münster mehr Auspendelnde in der Kreis Offenbach. In Schaafheim gab es zudem viele Auspendelnde in die Stadt Aschaffenburg und in den Kreis Aschaffenburg.

Die Einpendelnden aus Darmstadt in den Landkreis Darmstadt-Dieburg hatten für fast alle Städte und Gemeinden geringere Anteile an den Einpendelnden gesamt als dies bei den Auspendelnden der Fall war. Das sich ergebende räumliche Muster war dennoch ähnlich. Die in näheren Bereich um Darmstadt liegenden Kommunen hatten die größten Anteile an Einpendelnden aus Darmstadt, während diese im Nordosten nur eine sehr geringe Rolle spielten. Für Fischbachtal und Schaafheim konnten keine Durchschnittswerte ermittelt werden, da dort nicht in allen drei Jahren mindestens zehn Personen aus Darmstadt einpendelten. Die höchsten Anteile an den jeweiligen Einpendelnden insgesamt wurden in Erzhausen (22,8 % der Einpendelnden) und Weiterstadt (22,3 % der Einpendelnden) erreicht. Die Stadt Darmstadt war außerhalb des Landkreises Darmstadt-Dieburg die häufigste Quelle unter allen Einpendelnden für Erzhausen, Griesheim, Groß-Zimmern, Pfungstadt, Ober-Ramstadt und Roßdorf.

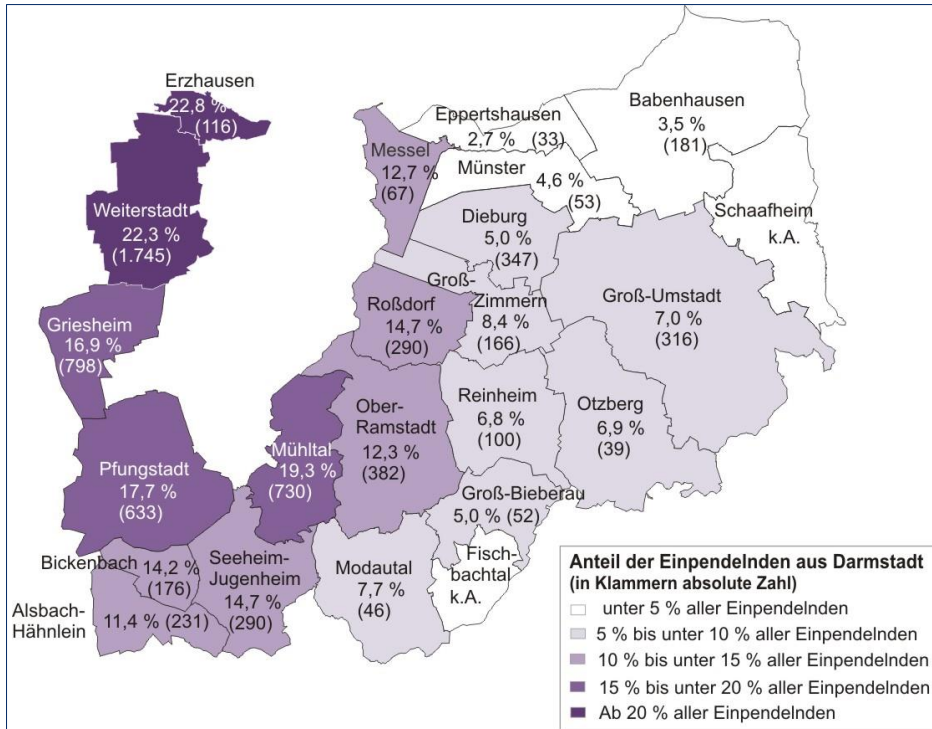


Abbildung 13: Anteile der Einpendelnden aus Darmstadt an allen Einpendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Erwartungsgemäß gab es in allen kreisangehörigen Städten und Gemeinden mehr Auspendelnde nach Darmstadt als Einpendelnde aus Darmstadt. Besonders hoch fiel der negative Pendelsaldo für Griesheim (- 3.310 Pendelnde), Pfungstadt (- 2.610 Pendelnde), Ober-Ramstadt (- 1.639 Pendelnde), Reinheim (- 1.811 Pendelnde), Roßdorf (- 1.529 Pendelnde) und Weiterstadt (- 1.651 Pendelnde) aus.

3.3. Pendelbeziehungen mit der Stadt Frankfurt

Auch mit der Stadt Frankfurt gab es recht starke Pendelverflechtungen in den hier betrachteten Jahren 2017 bis 2019. Wie auch bei der Stadt Darmstadt, gab es einen auffallend großen Unterschied zwischen der Anzahl der Auspendelnden und der Einpendelnden. Frankfurt als größtes Oberzentrum im Rhein-Main-Gebiet hat eine besonders große Bedeutung für den Arbeitsmarkt der Region. Für die meisten Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg hatte allerdings die Stadt Darmstadt als Arbeitsort eine noch größere Bedeutung. Dies dürfte vor allem durch die etwas größere Entfernung nach Frankfurt bedingt sein. Von 2017 bis 2019 pendelten aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg durchschnittlich 11.506 Personen nach Frankfurt aus, das waren 14,8 % aller Auspendelnden. Aus Frankfurt kamen im Schnitt 1.475 Einpendlerinnen und Einpendler, was einem Anteil von 4,2 % aller in den Landkreis Darmstadt-Dieburg einpendelnden Personen entsprach. Es pendelten damit über 10.000 mehr Menschen nach Frankfurt aus, als von dort in den Landkreis Darmstadt-Dieburg ein.

Die Karte stellt die Verteilung der Auspendelnden nach Frankfurt dar. Dabei geben die absoluten Zahlen den jeweiligen Durchschnitt für die Pendelnden in den Jahren 2017 bis 2019 an. Die Einfärbung hingegen zeigt die Bedeutung der Pendelbewegungen mit Frankfurt für die einzelnen Städte und Gemeinden an (Anteil an den Auspendelnden der jeweiligen Gemeinde insgesamt). Aus allen Städten und Gemeinden wurde nach Frankfurt ausgependelt, wobei der Anteil auch fast überall höher als 5 % lag. Die Ausnahme war Groß-Bieberau mit einem Auspendelanteil nach Frankfurt von nur 4,6 %. Der größte Anteil wurde in Erzhausen mit 25,7 % erreicht. Für Erzhausen war Frankfurt



zugleich auch die Gebietskörperschaft auf die der höchsten Anteil an den Auspendelnden insgesamt entfiel. Nach Süden hin waren die auf Frankfurt entfallenden Anteile an den Auspendelnden etwas niedriger, am geringsten waren sie in den Städten und Gemeinden in der Nähe des Odenwaldkreises.

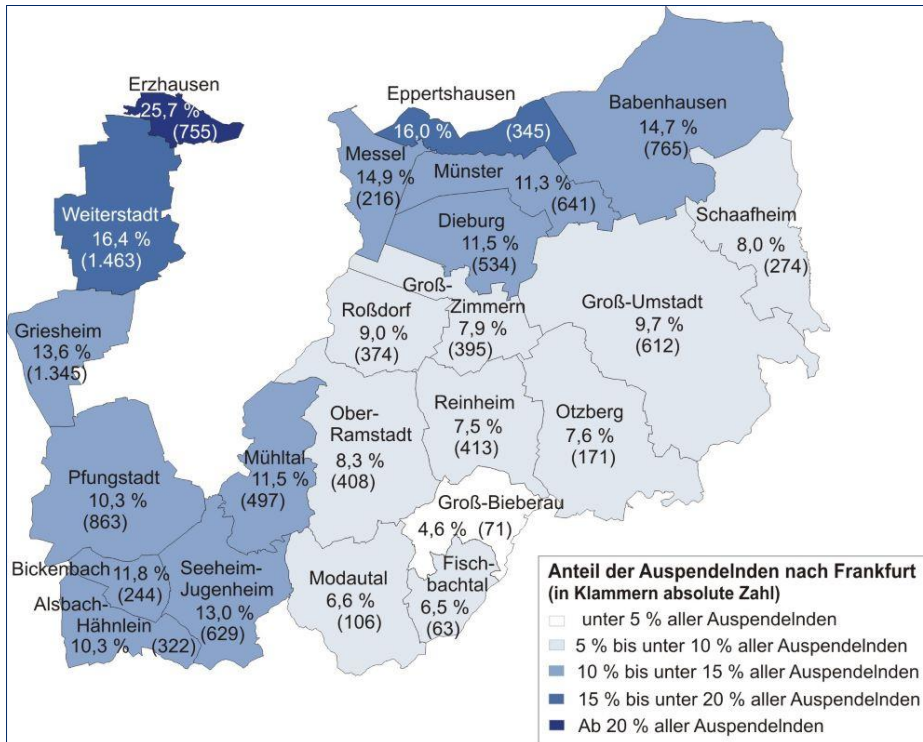


Abbildung 14: Anteile der Auspendelnden nach Frankfurt an allen Auspendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Die mit nur 1.485 Personen vergleichsweise wenigen Einpendelnden aus Frankfurt verteilten sich auf mehrere Städte und Gemeinden. In fast allen Kommunen machten die aus Frankfurt einpendelnden Personen einen Anteil von weniger als 5 % aus, daher wurde auf die Darstellung der Verteilung in einer Karte verzichtet. Die einzige Ausnahme war Griesheim: 5,8 % der dort Beschäftigten pendelten aus Frankfurt ein. Aus Frankfurt kommende Beschäftigte hatten außerdem Anteile von mindestens 3 % an den jeweiligen Einpendelnden insgesamt in Babenhäusen (3,8 %), Erzhausen (3,6 %), Seeheim-Jugenheim (3,8 %) und Weiterstadt (3,7 %). Für Fischbachtal, Modautal, Otzberg, Reinheim und Schaaflheim konnten keine Werte ermittelt werden, da dort nicht in allen drei Jahren mindestens zehn Personen aus Frankfurt einpendelten.

Auch mit der Stadt Frankfurt fiel der Pendelsaldo erwartungsgemäß in allen kreisangehörigen Städten und Gemeinden negativ aus. Besonders hoch war der negative Pendelsaldo in Erzhausen (- 737), Griesheim (- 1.071), Münster (- 610), Pfungstadt (- 812) und Weiterstadt (- 1.176).

3.4. Pendelbeziehungen mit dem Kreis Bergstraße

In den Kreis Bergstraße pendelten in den drei Jahren 2017 bis 2019 im Schnitt 2.766 Personen aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg aus, das waren 3,6 % aller Auspendlerinnen und Auspendler. Aus dem Kreis Bergstraße kamen durchschnittlich 3.008 Einpendelnde, das waren 8,6 % aller in den Landkreis Darmstadt-Dieburg einpendelnden Personen. Es pendelten damit etwas mehr Menschen aus dem Kreis Bergstraße ein als dorthin aus. Über die Beteiligung der einzelnen Kommunen lassen



sich keine ganz genauer Aussagen treffen, da nur Wanderungsströme von mindestens zehn Personen in der Statistik angegeben werden. Die tatsächliche Zahl der pendelnden Personen an einzelne Zielort dürfte daher höher liegen.

Die beiden Karten stellen die Verteilung der Auspendelnden in den Kreis Bergstraße und der Einpendelnden aus dem Kreis Bergstraße dar. Dabei geben die absoluten Zahlen den jeweiligen Durchschnitt für die Pendelnden in den Jahren 2017 bis 2019 an. Die Einfärbung hingegen bildet die Bedeutung der Pendelbewegungen mit dem Kreis Bergstraße aus Sicht der einzelnen Städte und Gemeinden ab (Anteil an den Auspendelnden bzw. Einpendelnden der jeweiligen Gemeinde insgesamt).

Die Bedeutung des Kreises Bergstraße war für die Pendelverflechtungen der einzelnen Städte und Gemeinden im Südwesten des Landkreises Darmstadt-Dieburg besonders groß. Nach Nordosten hin verringerten sich die Pendelbeziehungen in den Kreis Bergstraße immer mehr, in Eppertshausen, Messel und Schaafheim konnte keine Angabe zur Anzahl gemacht werden, da dort die Zahl der pendelnden Personen nicht in allen drei Jahren bei mindestens zehn Personen lag. Nur für wenige Städte und Gemeinden hatten Pendelbewegungen in den Kreis Bergstraße einen nennenswerten Anteil von mindestens 5 % an allen Auspendelnden. Dies traf lediglich auf die direkt an den Nachbarkreis angrenzenden Orte Alsbach-Hähnlein, Modautal und Seeheim-Jugenheim und auch auf Bickenbach zu. Der größte Anteil wurde bei den Auspendelnden in Alsbach-Hähnlein mit 15,5 % erreicht, dennoch war auch dort der Anteil der auf Darmstadt entfiel erheblich größer als der Auspendelanteil in den Kreis Bergstraße.

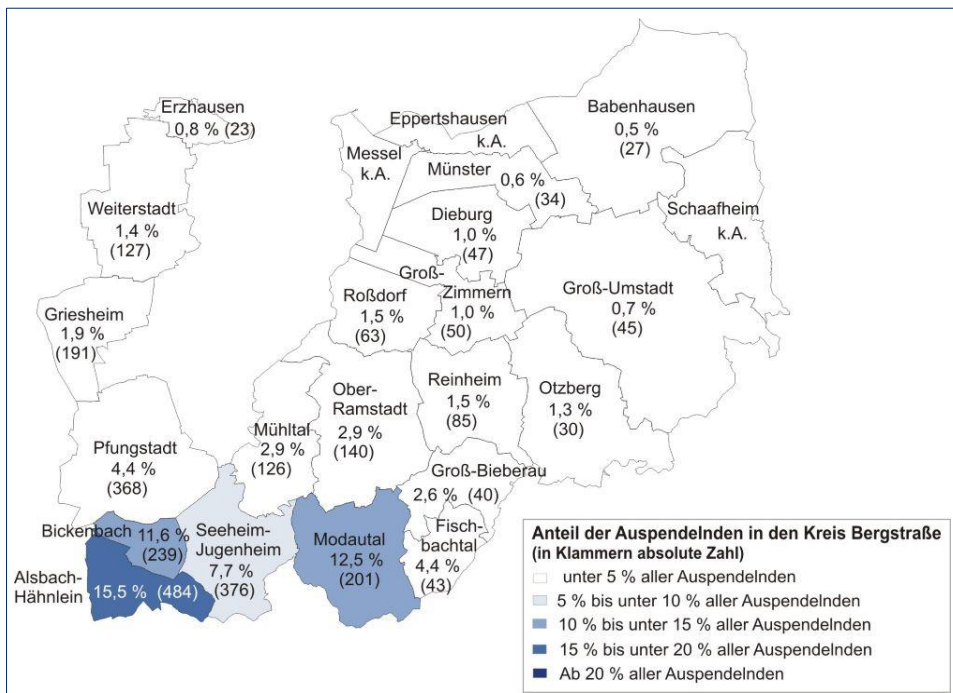


Abbildung 15: Anteile der Auspendelnden in den Kreis Bergstraße an allen Auspendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Bei den aus dem Kreis Bergstraße Einpendelnden ergaben sich ähnliche Verbindungen. Dabei waren allerdings die Anteile, die der Kreis Bergstraße an den Einpendelnden der einzelnen Kommunen hatte erheblich größer als die Anteile, die der Kreis Bergstraße an den Auspendelnden aus diesen Kommunen hatte. Nur für wenige Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg erreichte der Anteil der aus dem Kreis Bergstraße einpendelnden Personen mindestens 5 % aller Einpendelnden, sie lagen alle im südlichen Bereich des Kreisgebietes. Der Kreis Bergstraße war für Alsbach-Hähnlein (31,7 % der Einpendelnden), Bickenbach (22,9 %), Modautal (15,3 %) und Seeheim-Jugenheim



(15,3 %) die häufigste Wohnregion unter allen Einpendelnden von außerhalb des Landkreises Darmstadt-Dieburg.

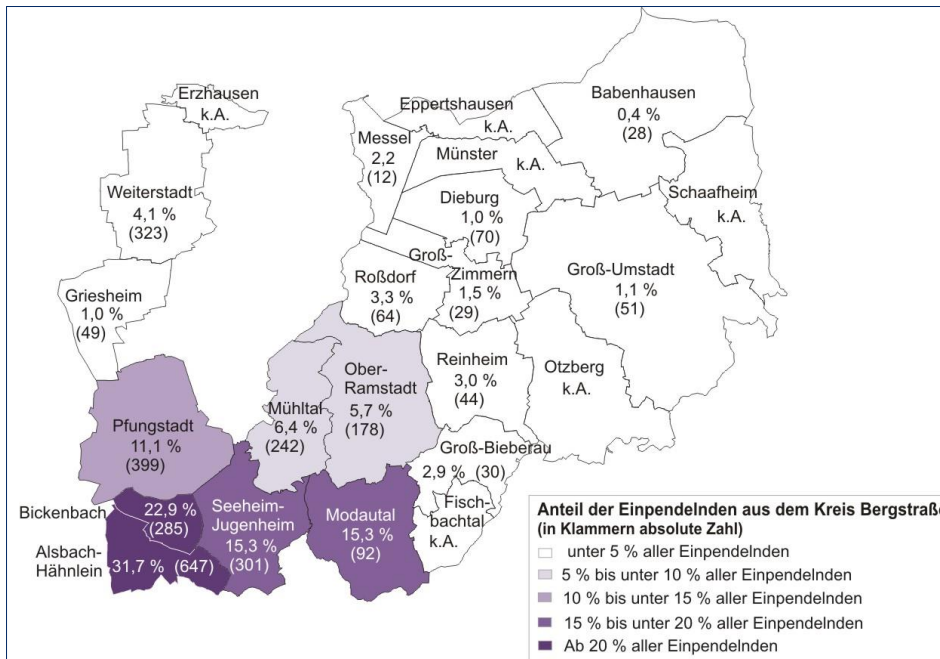


Abbildung 16: Anteile der Einpendelnden aus dem Kreis Bergstraße an allen Einpendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Kommunen im Kreis Bergstraße mit größerem Anteil (mindestens 2 %) an allen Einpendelnden und Auspendelnden in den einzelnen Städten und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Quelle/Ziel	Anteil an jeweiligen Einpendelnden in die Stadt/Gemeinde	Anteil an jeweiligen Auspendelnden aus der Stadt/Gemeinde
Bensheim	Alsbach-Hähnlein 11,8 % (240 Personen) Bickenbach 8,0 % (100 Personen) Pfungstadt 3,2 % (114 Personen) Seeheim-Jugenheim 5,2 % (102 Personen)	Alsbach-Hähnlein 9,0 % (281 Personen) Bickenbach 7,2 % (148 Personen) Pfungstadt 2,2 % (187 Personen) Modautal 2,7 % (43 Personen) Seeheim-Jugenheim 4,1 % (200 Personen)
Heppenheim	Alsbach-Hähnlein 3,2 % (65 Personen) Bickenbach 3,3 % (41 Personen)	Alsbach-Hähnlein 2,1 % (64 Personen)
Lautertal	Modautal 8,4 % (50 Personen)	Modautal 2,7 % (43 Personen)
Zwingenberg	Bickenbach 4,7 % (59 Personen) Seeheim-Jugenheim 2,4 % (48 Personen)	

Die größte Bedeutung für die Pendelverflechtungen mit dem Kreis Bergstraße hatte die Stadt Bensheim. In Bensheim hatten im Durchschnitt der drei Jahre mindestens 1.401 Menschen aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg ihren Arbeitsplatz, das waren etwa die Hälfte aller in den Kreis Bergstraße auspendelnden Menschen. Unter den Einpendelnden aus dem Kreis Bergstraße waren mindestens 865 Personen aus Bensheim, das waren mehr als ein Viertel aller Einpendelnden aus dem Kreis Bergstraße. Auch mit Zwingenberg (mindestens 216 Aus- und 354 Einpendelnde) und



Heppenheim (mindestens 316 Aus- und 282 Einpendelnde) wurde vergleichsweise häufig gependelt. In Modautal war zudem die Nachbargemeinde Lautertal Quelle und auch Ziel relativ vieler Beschäftigter.

Der Pendelsaldo mit dem Kreis Bergstraße war in vielen Kommunen des Landkreises Darmstadt-Dieburg positiv. Besonders hoch fiel er für Alsbach-Hähnlein aus (+ 163). Einen negativen Pendelsaldo mit dem Kreis Bergstraße gab es hingegen in Fischbachtal, Griesheim, Groß-Bieberau, Groß-Zimmern, Modautal, Münster, Otzberg, Reinheim, und Seeheim-Jugenheim.

3.5. Pendelbeziehungen mit dem Kreis Groß-Gerau

Im Durchschnitt der drei Jahre 2017 bis 2019 pendelten aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg 5.212 Personen in den Kreis Groß-Gerau aus, das entsprach 6,7 % aller auspendelnden Beschäftigten. Vom Kreis Groß-Gerau aus pendelten in umgekehrte Richtung durchschnittlich 3.685 Personen in den Landkreis Darmstadt-Dieburg ein, das waren 10,6 % aller Einpendelnden. Es pendelten damit deutlich mehr Menschen in den Kreis Groß-Gerau aus als von dort ein. Über die Beteiligung der einzelnen Kommunen am Pendelgeschehen sind nur ungefähre Angaben möglich, da nur Wanderungsströme von mindestens zehn Personen in der Statistik erfasst werden. Die tatsächliche Zahl der pendelnden Personen an einzelne Zielort dürfte daher höher liegen.

Auf den beiden Karten werden die Verteilung der Auspendelnden in den Kreis Groß-Gerau und der Einpendelnden von dort dargestellt. Die absoluten Zahlen geben den jeweiligen Durchschnittswert für die Pendelnden in den Jahren 2017 bis 2019 an. Die Einfärbung zeigt die Bedeutung der Pendelbewegungen mit dem Kreis Groß-Gerau für das gesamte Pendelgeschehen der einzelnen Städte und Gemeinden an (Anteil an den Auspendelnden bzw. Einpendelnden der jeweiligen Gemeinde insgesamt).

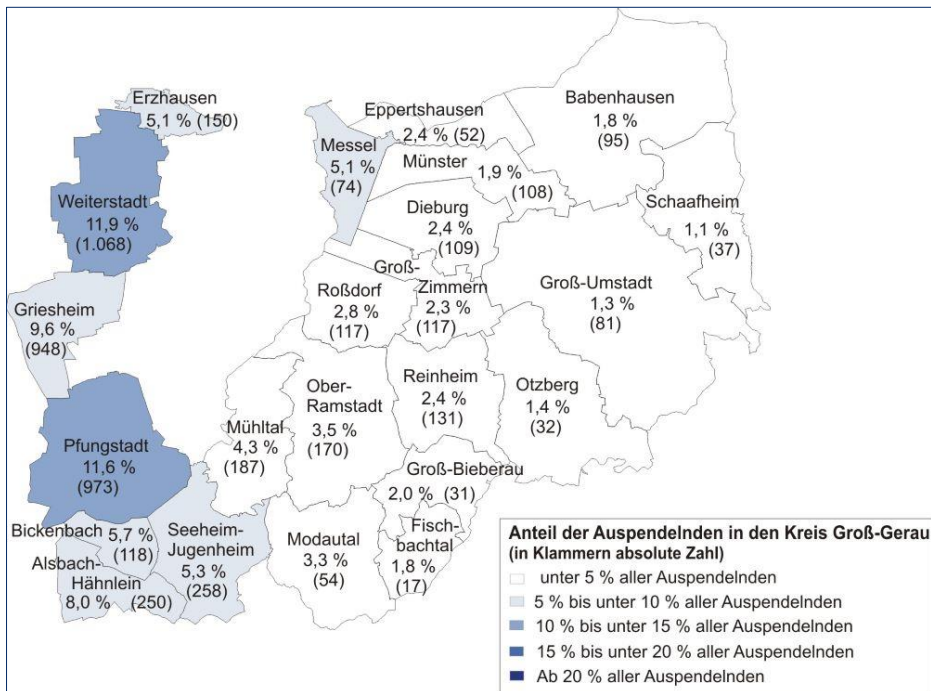


Abbildung 17: Anteile der Auspendelnden in den Kreis Groß-Gerau an allen Auspendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Anteile von mindestens 5 % der gesamten Pendelbewegungen hatte der Kreis Groß-Gerau vor allem im Westen des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Nach Nordosten hin verringerte sich die



Bedeutung von Pendelverflechtungen in den Kreis Groß-Gerau. Dennoch gab es aus allen kreisangehörigen Städten und Gemeinden in allen drei untersuchten Jahren Auspendelnde in den Kreis Groß-Gerau. Die meisten der Städte und Gemeinden in denen mindestens 5 % der Auspendelnden im Kreis Groß-Gerau arbeiteten, grenzen direkt an diesen Nachbarkreis an. Die größten Anteile lagen bei den Auspendelnden aus Pfungstadt (11,6 %) und Weiterstadt (11,9 %) vor. Dennoch war dort der Anteil der Pendelnden, die in Darmstadt arbeiteten, erheblich größer als der Auspendelanteil in den Kreis Groß-Gerau.

Bei den Einpendelnden aus dem Kreis Groß-Gerau war die räumliche Verteilung ähnlich. Es gab aber insgesamt nur fünf Städte und Gemeinden, in denen der Anteil des Kreises Groß-Gerau an allen Einpendelnden bei mindestens 5 % lag. Dies waren Erzhausen, Seeheim-Jugenheim, Griesheim, Pfungstadt, und Weiterstadt. Die größten Anteile hatten dabei Pfungstadt, Weiterstadt und Griesheim mit Durchschnittswerten zwischen 15,1 % und 16,5 %. Der Kreis Groß-Gerau war allerdings für keine dieser Städte und Gemeinden die häufigste Quelle für Einpendelnde. In Seeheim-Jugenheim wohnten die meisten von außerhalb Einpendelnden im Kreis Bergstraße und in den anderen vier Kommunen waren Einpendelnde aus Darmstadt häufiger als aus dem Kreis Groß-Gerau. Im Osten des Landkreises Darmstadt-Dieburg hatten Einpendelnde aus dem Kreis Groß-Gerau nur eine sehr geringe Bedeutung. In Eppertshausen, Fischbachtal, Groß-Bieberau, Otzberg und Schaaheim konnten keine Durchschnittswerte gebildet werden, weil dort nicht in allen drei Jahren mindestens zehn Personen aus dem Kreis Groß-Gerau eingependelt sind.

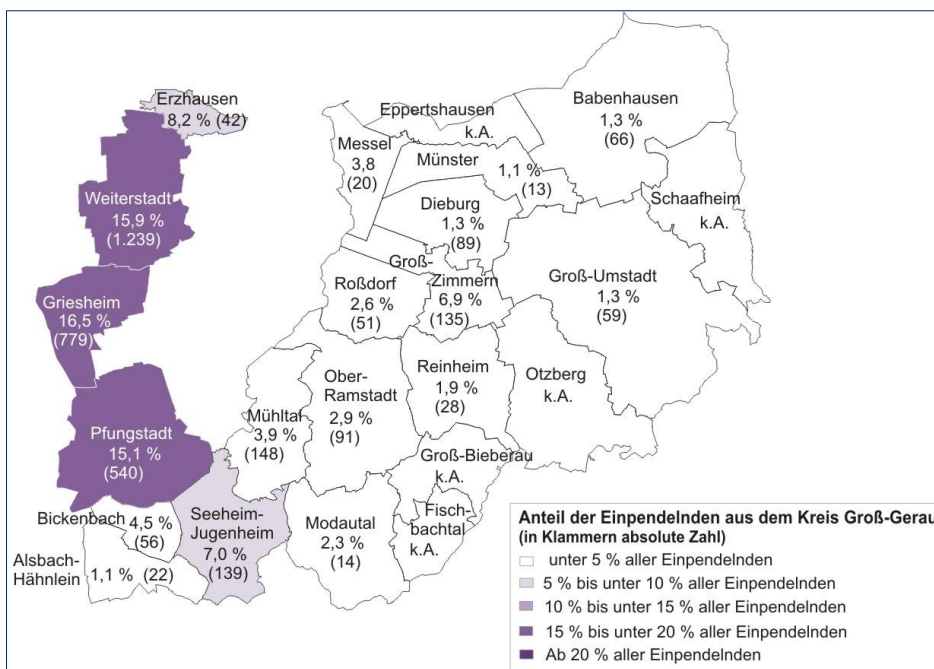


Abbildung 18: Anteile der Einpendelnden aus dem Kreis Groß-Gerau an allen Einpendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Die größte Bedeutung für die Pendelverflechtungen mit dem Kreis Groß-Gerau hatte die Stadt Groß-Gerau, wo im Durchschnitt der drei Jahre mindestens 909 Menschen aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg ihren Arbeitsplatz hatten. Das waren etwa 17 % aller in den Kreis Groß-Gerau auspendelnden Menschen. Durchschnittlich mindestens 436 Personen pendelten aus der Stadt Groß-Gerau ein, was rund 12 % aller Einpendelnden aus dem Kreis Groß-Gerau entspricht. Noch mehr Auspendelnde gab es mit mindestens 919 Personen nach Rüsselsheim, das waren knapp 18 % aller Auspendlerinnen und Auspendler in den Kreis Groß-Gerau, die Zahl der von dort Einpendelnden (mindestens 215 Personen) war aber erheblich niedriger. Recht häufig wurde zudem mit Büttelborn (mindestens 323 Aus- und 498 Einpendelnde), Gernsheim (mindestens 493 Aus- und 312



Einpendelnde), Mörfelden-Walldorf (mindestens 703 Aus- und 267 Einpendelnde) und Riedstadt (mindestens 585 Aus- und 768 Einpendelnde) gependelt.

Der Pendelsaldo mit dem Kreis Groß-Gerau war für fast alle Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg negativ. Die einzige Ausnahme war Weiterstadt mit 171 mehr Einpendelnden als Auspendelnden. Besonders hoch fiel der negative Pendelsaldo mit dem Kreis Groß-Gerau für Alsbach-Hähnlein (-228), Griesheim (-669) und Pfungstadt (-433) aus.

Kommunen im Kreis Groß-Gerau mit größerem Anteil (mindestens 2 %) an allen Einpendelnden und Auspendelnden in den einzelnen Städten und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Quelle/Ziel	Anteil an jeweiligen Einpendelnden in die Stadt/Gemeinde	Anteil an jeweiligen Auspendelnden aus der Stadt/Gemeinde
Büttelborn	Griesheim 2,3 % (107 Personen) Weiterstadt 3,8 % (295 Personen)	
Gernsheim	Pfungstadt 3,3 % (118 Personen)	Alsbach-Hähnlein 2,5 % (78 Personen) Pfungstadt 2,2 % (187 Personen)
Groß-Gerau (Stadt)	Griesheim 2,4 % (115 Personen) Weiterstadt 2,5 % (194 Personen)	Griesheim 2,1 % (206 Personen) Weiterstadt 2,7 % (238 Personen)
Kelsterbach	Groß-Zimmern 2,6 % (51 Personen)	
Mörfelden-Walldorf		Weiterstadt 2,4 % (213 Personen)
Riedstadt	Griesheim 5,6 % (264 Personen) Pfungstadt 4,4 % (159 Personen) Weiterstadt 2,5 % (199 Personen)	Pfungstadt 2,0 % (164 Personen)
Rüsselsheim		Weiterstadt 2,3 % (210 Personen)

3.6. Pendelbeziehungen mit dem Odenwaldkreis

In den drei Jahren 2017 bis 2019 pendelten durchschnittlich 1.557 Menschen aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg in den Odenwaldkreis aus, was einem Anteil von nur 2,0 % aller auspendelnden Personen entsprach. Aus dem Odenwaldkreis pendelten im Schnitt 3.626 Personen ein, das waren 10,4 % aller in den Landkreis Darmstadt-Dieburg einpendelnden Personen. Damit pendelten mehr als doppelt so viele Menschen aus dem Odenwaldkreis in den Landkreis Darmstadt-Dieburg als in umgekehrte Richtung. Über die Beteiligung der einzelnen Kommunen an den Pendelbewegungen lassen sich keine ganz exakten Aussagen treffen, da nur Pendelströme von mindestens zehn Personen in der Statistik dargestellt werden. Die tatsächliche Zahl der pendelnden Personen in einzelne Zielorte dürfte daher höher liegen.

Da die Zahl der in den Odenwaldkreis auspendelnden Beschäftigten so gering war, wird ihre Verteilung hier nicht in einer Karte dargestellt. Für Alsbach-Hähnlein, Bickenbach und Erzhausen konnten keine Werte ermittelt werden, weil dort nicht in allen drei Jahren mindestens zehn Personen in den Odenwaldkreis auspendelten. In den meisten anderen Städten und Gemeinden lag der Anteil der in den Odenwaldkreis auspendelnden Beschäftigten unterhalb von 5 %. Ausnahmen mit einem geringfügig darüber liegenden Auspendelanteil waren Fischbachtal (6,2 %), Groß-Bieberau (7,5 %), Groß-Umstadt (5,0 %) und Otzberg (6,2 %). Die etwas stärkere Verbindung dieser vier Kommunen mit dem Odenwaldkreis dürfte dadurch bedingt sein, dass sie unmittelbar an ihn angrenzen.



Die folgende Karte stellt die Verteilung der aus dem Odenwaldkreis zur Arbeit einpendelnden Personen dar. Die absoluten Zahlen zeigen dabei den jeweiligen Durchschnitt für die Pendelnden in den Jahren 2017 bis 2019. Die Einfärbung hingegen bildet die Bedeutung der Pendelbewegung mit dem Odenwaldkreis für die einzelnen Städte und Gemeinden ab (Anteil an den Einpendelnden der jeweiligen Gemeinde insgesamt). Aus dem Odenwaldkreis pendelten in fast alle Städte und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg Menschen zu ihren Arbeitsplätzen ein. Nur für Erzhausen konnte kein Durchschnittswert ermittelt werden, weil dort nicht in allen drei Jahren mindestens zehn Personen aus dem Odenwaldkreis beschäftigt waren. Für insgesamt zwölf Städte und Gemeinden lag der Anteil bei mehr als 5 % aller Einpendelnden. Die höchsten Anteile an den Einpendelnden insgesamt wurden in den an den Odenwaldkreis angrenzenden Kommunen Groß-Bieberau (26,7 %), Groß-Umstadt (18,2 %), Otzberg (28,4 %) und Reinheim (21,9 %) erreicht. Der Odenwaldkreis war für Fischbachtal, Groß-Bieberau, Groß-Umstadt, Otzberg und Reinheim die häufigste Quelle unter allen Einpendelnden über die Kreisgrenzen.

Die meisten Einpendelnden aus dem Odenwaldkreis kamen aus Bad König (mindestens 323 Einpendelnde), Brensbach (mindestens 472 Einpendelnde), Breuberg (mindestens 325 Einpendelnde) und Höchst (mindestens 568 Einpendelnde). Die Zahl der Auspendelnden in die einzelnen Pendelziele im Odenwaldkreis war deutlich geringer als die Zahl der von dort einpendelnden Beschäftigten. Besonders groß fiel dieser Unterschied bei Höchst aus, wohin durchschnittlich nur 56 Personen auspendelten, während zehn Mal so viele Personen aus Höchst nach Darmstadt-Dieburg einpendelten.

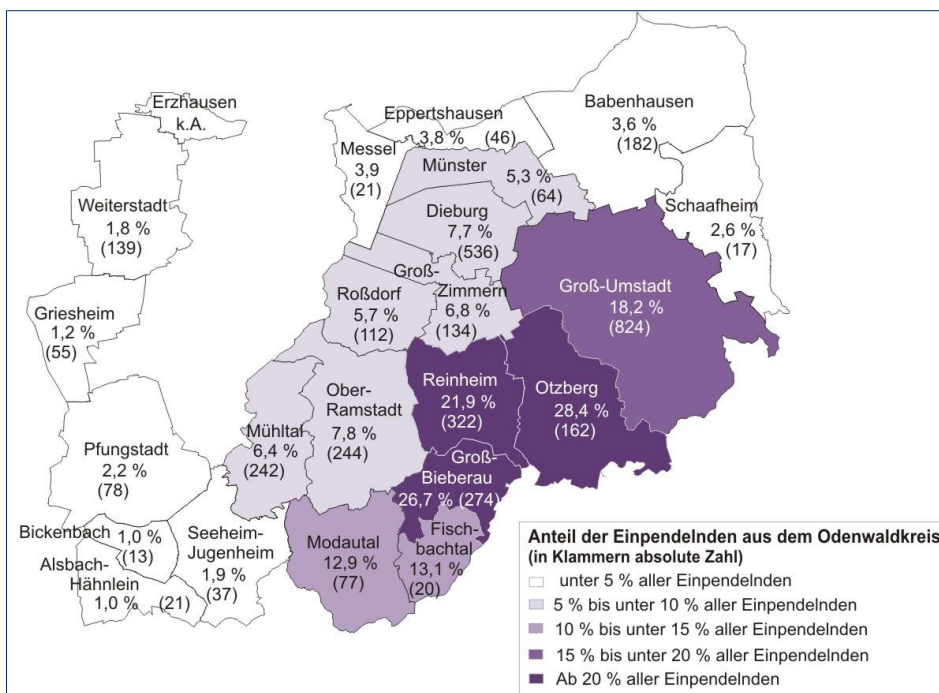


Abbildung 19: Anteile der Einpendelnden aus dem Odenwaldkreis an allen Einpendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

In den meisten Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg gab es mehr aus dem Odenwaldkreis einpendelnde als in den Odenwaldkreis auspendelnde Personen. Ausnahmen waren Münster, Schaafheim und Fischbachtal, mit einem leicht negativen Pendelsaldo von -3 bis -40 Personen. Besonders hohe positive Pendelsalden mit dem Odenwaldkreis hatten hingegen Dieburg (+ 456), Groß-Umstadt (+ 506) und Mühlthal (+201).



Kommunen im Odenwaldkreis mit größerem Anteil (mindestens 2 %) an allen Einpendelnden und Auspendelnden in den einzelnen Städten und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Quelle/Ziel	Anteil an jeweiligen Einpendelnden in die Stadt/Gemeinde	Anteil an jeweiligen Auspendelnden aus der Stadt/Gemeinde
Bad König	Groß-Umstadt 2,1 % (94 Personen) Otzberg 2,4 % (14 Personen)	
Brensbach	Groß-Bieberau 8,3 % (86 Personen) Modautal 3,5 % (21 Personen) Otzberg 3,3 % (19 Personen) Reinheim 4,9 % (73 Personen)	Groß-Bieberau 2,3 % (36 Personen)
Breuberg	Erzhausen 6,5 % (33 Personen)	
Erbach	Otzberg 5,1 % (29 Personen)	
Fränkisch-Crumbach	Groß-Bieberau 2,6 % (27 Personen) Reinheim 3,3 % (48 Personen)	
Höchst	Groß-Bieberau 2,7 % (28 Personen) Groß-Umstadt 4,6 % (210 Personen) Otzberg 4,4 % (25 Personen)	
Reichelsheim	Reinheim 4,7 % (69 Personen) Modautal 3,9 % (23 Personen)	

3.7. Pendelbeziehungen mit dem Kreis Offenbach

Durchschnittlich pendelten in den Jahren 2017 bis 2019 aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg 7.701 Personen zur Arbeit in den Kreis Offenbach. Das entsprach einem Anteil von 9,9 % aller Auspendlerinnen und Auspendler, was unter den anderen Kreisen der höchste Anteil war. Aus dem Kreis Offenbach pendelten durchschnittlich 3.543 Personen ein, das waren 10,2 % aller in den Landkreis Darmstadt-Dieburg einpendelnden Personen. Es pendelten somit mehr als doppelt so viele Menschen aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg in den Kreis Offenbach als in umgekehrte Richtung. Über die Beteiligung der einzelnen Kommunen an den Pendelbewegungen lassen sich keine ganz genauen Aussagen treffen, da nur Pendelströme von mindestens zehn Personen in der Statistik angegeben werden. Die tatsächliche Zahl der pendelnden Personen an einzelne Zielorte dürfte daher höher liegen.

Die beiden Karten stellen die Verteilung der Pendelbewegungen mit den Kreis Offenbach dar. Dabei geben die absoluten Zahlen den jeweiligen Durchschnitt für die Pendelnden in den Jahren 2017 bis 2019 an. Die Einfärbung hingegen bildet die Bedeutung der Pendelbewegungen mit dem Kreis Offenbach aus der Perspektive der einzelnen Städte und Gemeinden ab (Anteil an den Ein- bzw. Auspendelnden der jeweiligen Gemeinde insgesamt). Aus allen Städten und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg pendelten Menschen zu ihren Arbeitsplätzen im Kreis Offenbach. Höhere Anteile aller Auspendlerinnen und Auspendler waren dabei in der nördlichen Hälfte des Kreisgebietes zu finden, im Süden waren die Anteile vergleichsweise niedrig. Allerdings haben mit insgesamt elf Städten und Gemeinden wesentlich mehr einen relativ großen Auspendelanteil von mindestens 5 % in den Kreis Offenbach als dies bei den Kreisen Bergstraße und Groß-Gerau der Fall war. Besonders hohe Anteile an in den Kreis Offenbach auspendelnden Personen gab es in Baben-



hausen (20,5 %) Eppertshausen (28,0 %) und Erzhausen (20,2 %). In Babenhausen und Eppertshausen gab es mehr Auspendelnde in den Kreis Offenbach als in andere Gebietskörperschaften außerhalb des Landkreises Darmstadt-Dieburg.

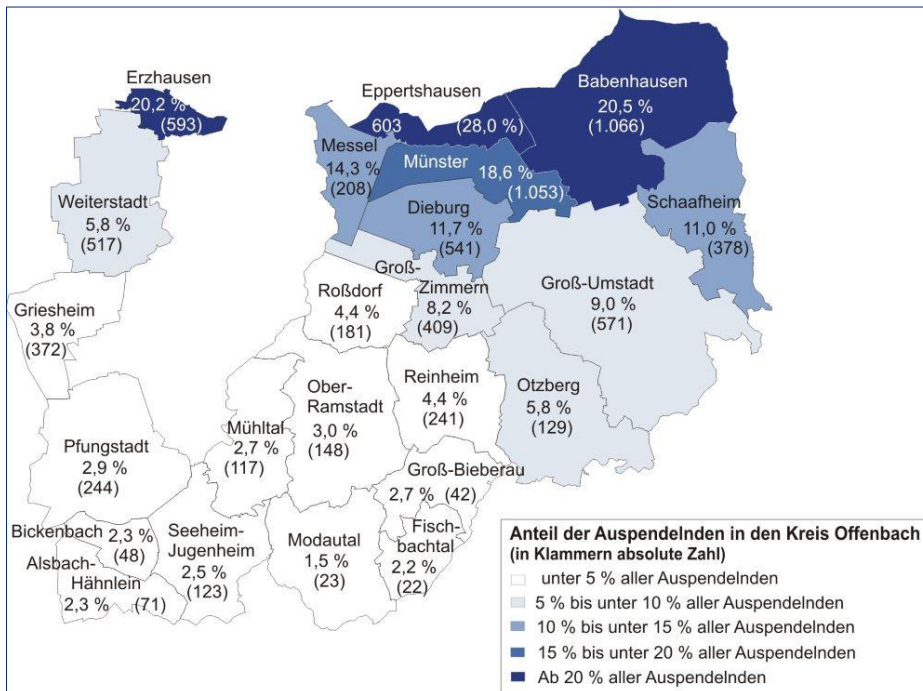


Abbildung 20: Anteile der Auspendelnden in den Kreis Offenbach an den jeweiligen Auspendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

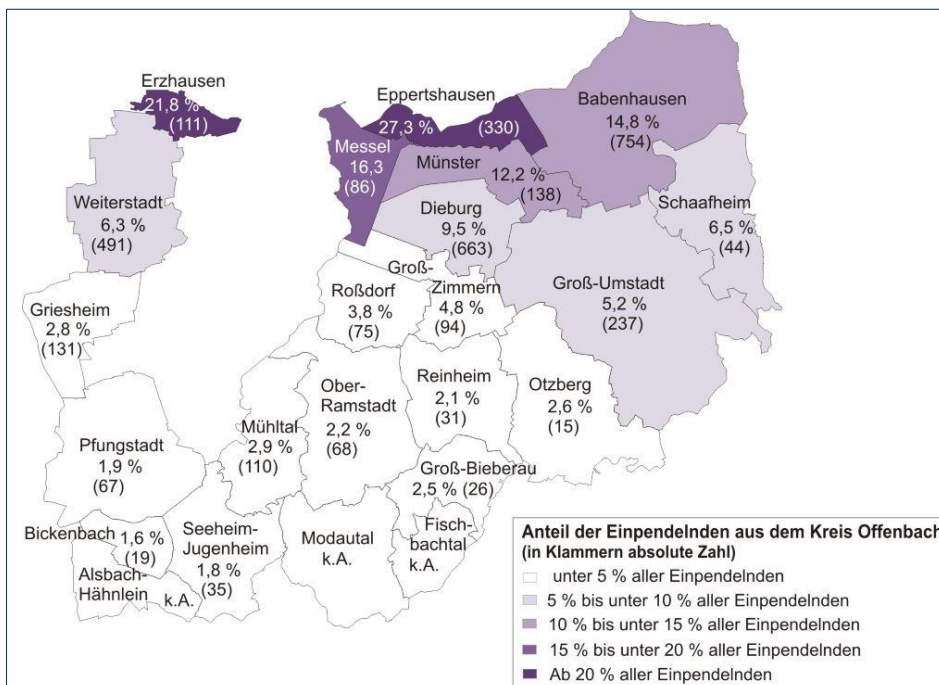


Abbildung 21: Anteile der Einpendelnden aus dem Kreis Offenbach an allen Einpendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)



Bei den aus dem Kreis Offenbach einpendelnden Beschäftigten zeigten sich ähnliche Pendelverflechtungen wie in umgekehrter Richtung. Im südlichen Bereich des Landkreises Darmstadt-Dieburg waren die Anteile der aus dem Kreis Offenbach einpendelnden Personen recht gering. Für Fischbachtal und Modautal konnten keine Angaben gemacht werden, da dort nicht in jedem der drei Jahre mindestens zehn Personen aus dem Kreis Offenbach einpendelten. Für insgesamt neun Städte und Gemeinden im nördlichen Teil des Kreisgebietes lag der Anteil aber bei mindestens 5 % aller Einpendelnden. Die höchsten Einpendelanteile wurden in den an den Kreis Offenbach angrenzenden Gemeinden Eppertshausen (27,3 %) und Erzhausen (21,8 %) erreicht. Der Kreis Offenbach war damit für Eppertshausen die häufigste Quelle unter allen Einpendelnden über die Kreisgrenzen. In Erzhausen waren hingegen Einpendelnde aus Darmstadt noch häufiger als aus dem Kreis Offenbach.

Kommunen im Kreis Offenbach mit größerem Anteil (mindestens 2 %) an allen Einpendelnden und Auspendelnden in den einzelnen Städten und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Quelle/Ziel	Anteil an jeweiligen Einpendelnden in die Stadt/Gemeinde	Anteil an jeweiligen Auspendelnden aus der Stadt/Gemeinde
Dietzenbach		Babenhhausen 2,4 % (127 Personen) Eppertshausen 3,5 % (75 Personen) Messel 2,0 % (29 Personen) Münster 2,0 % (116 Personen)
Dreieich	Eppertshausen 2,2 % (27 Personen) Erzhausen 4,5 % (23 Personen)	Eppertshausen 2,5 % (54 Personen) Erzhausen 2,7 % (80 Personen) Messel 2,9 % (42 Personen) Münster 4,7 % (265 Personen)
Egelsbach	Erzhausen 6,5 % (33 Personen)	Erzhausen 5,3 % (156 Personen)
Langen	Erzhausen 6,1 % (31 Personen)	Eppertshausen 2,3 % (50 Personen) Erzhausen 6,2 % (182 Personen) Messel 2,3 % (34 Personen)
Neu-Isenburg		Babenhhausen 2,5 % (130 Personen) Eppertshausen 2,3 % (50 Personen) Erzhausen 2,9 % (84 Personen) Messel 2,2 % (32 Personen)
Rodgau	Babenhhausen 4,1 % (207 Personen) Eppertshausen 5,4 % (65 Personen) Münster 2,8 % (32 Personen)	Babenhhausen 4,8 % (251 Personen) Eppertshausen 4,8 % (104 Personen) Münster 2,3 % (132 Personen) Schaaheim 2,0 % (68 Personen)
Rödermark	Eppertshausen 12,1 % (146 Personen) Dieburg 4,0 % (46 Personen) Messel 4,2 % (22 Personen) Münster 4,0 % (46 Personen)	Babenhhausen 2,4 % (124 Personen) Eppertshausen 7,9 % (171 Personen) Dieburg 2,3 % (104 Personen) Münster 4,0 % (46 Personen)
Seligenstadt	Babenhhausen 2,1 % (107 Personen)	



Mehrere Städte und Gemeinden im Kreis Offenbach hatten eine besonders große Bedeutung für die Pendelverflechtungen. Hierzu gehörten Dietzenbach (mindestens 783 Aus- und 219 Einpendelnde), Dreieich (mindestens 996 Aus- und 263 Einpendelnde), Langen (mindestens 1.049 Aus- und 325 Einpendelnde), Neu-Isenburg (mindestens 1.045 Aus- und 116 Einpendelnde), Rodgau (mindestens 929 Aus- und 615 Einpendelnde) und Rödermark (mindestens 1.073 Aus- und 688 Einpendelnde). In Erzhausen war zudem die Nachbargemeinde Egelsbach besonders oft an den Pendelbeziehungen beteiligt. Die Pendelbewegungen mit diesen Kommunen im Kreis Offenbach hatten die Gemeinsamkeit, dass die Zahl der dorthin Auspendelnden erheblich größer war als die Zahl der aus diesen Orten kommenden Einpendlerinnen und Einpendler.

In fast allen Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg gab es mehr Auspendelnde in den Kreis Offenbach als Einpendelnde von dort. Die einzige Ausnahme war Dieburg mit 122 mehr Einpendelnden als Auspendelnden. Besonders hoch war der negative Pendelsaldo mit dem Kreis Offenbach in Babenhausen (-312), Eppertshausen (-273), Erzhausen (-482) und Münster (-915).

3.8. Weitere Pendelbeziehungen über die Kreisgrenzen

Außer den in den vorhergehenden Abschnitten ausführlicher dargestellten Pendelaktivitäten bestanden im Landkreis Darmstadt-Dieburg noch für einige Städte und Gemeinden recht starke Pendelbeziehungen mit weiteren Gebietskörperschaften. Darunter waren vor allem Pendelbeziehungen mit Stadt und Kreis Aschaffenburg. Hierfür wurden keine Karten erstellt, weil für zu viele Kommunen nur sehr geringe Pendelbeziehungen von weniger als zehn Personen bestanden und vielfach daher keine Zahlen in der Statistik der Bundesagentur für Arbeit angegeben waren.

Im Durchschnitt der drei Jahre 2017 bis 2019 pendelten aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg 2.401 Personen in die Stadt und den Kreis Aschaffenburg aus, das entsprach 3,1 % aller auspendelnden Beschäftigten. Bei den Auspendelnden teilte sich die Zahl relativ gleichmäßig auf Stadt Aschaffenburg (1.111 Personen) und den Kreis Aschaffenburg (1.290 Personen) auf. Aus Stadt und Kreis Aschaffenburg pendelten zusammen 1.886 Personen in den Landkreis Darmstadt-Dieburg ein, das waren 5,4 % aller Einpendelnden. Es pendelten somit etwas mehr Menschen in Stadt und Kreis Aschaffenburg aus als von dort ein. Bei den Einpendelnden kamen mit 1.278 Personen doppelt so viele Beschäftigte aus dem Kreis Aschaffenburg als aus der Stadt Aschaffenburg (608 Personen).

Bei den Auspendelnden konnten für insgesamt zehn Kommunen keine Durchschnittswerte gebildet werden, da dort nicht in allen drei Jahren Angaben zu den Auspendelnden in den Kreis und/oder die Stadt Aschaffenburg vorlagen. Für elf der Städte und Gemeinden, in denen der Durchschnittswert berechnet werden konnte, lag der Anteil beider Gebietskörperschaften zusammen bei weniger als 5 % aller Auspendelnden. Nur in den unmittelbar an den Kreis Aschaffenburg angrenzenden Kommunen Babenhausen und Schaafheim lagen die Anteile der dorthin auspendelnden Beschäftigten höher. In Babenhausen lag die Zahl der Auspendelnden in den Raum Aschaffenburg bei insgesamt 531 Personen, was 10,2 % aller aus Babenhausen auspendelnden Personen entsprach. Diese pendelten etwas mehr in den Kreis Aschaffenburg (296 Personen, 5,7 % der Auspendelnden) als in die Stadt Aschaffenburg (235 Personen, 4,5 %). Für Schaafheim waren die Stadt und der Kreis Aschaffenburg der Bereich in den am meisten zur Arbeit gependelt wurde. Der Anteil der Auspendelnden dorthin lag insgesamt bei 883 Personen, das waren 25,8 % aller aus Schaafheim auspendelnden Personen. Aus Schaafheim pendelten ebenfalls etwas mehr Personen in den Kreis Aschaffenburg (483 Personen, 14,1 % der Auspendelnden) als in die Stadt Aschaffenburg (400 Personen, 11,7 %).

Bei den Einpendelnden aus Stadt und Kreis Aschaffenburg war die räumliche Verteilung ähnlich. Für 19 Städte und Gemeinden konnte kein Durchschnittswert gebildet werden, da dort nicht in allen drei Jahren mindestens zehn Personen aus dem Kreis und/oder der Stadt Aschaffenburg einpendelten. In Dieburg und Groß-Umstadt konnten zwar Werte ermittelt werden, sie lagen aber unterhalb von 5 % aller Einpendlerinnen und Einpendler. Nur in Babenhausen und Schaafheim wurden



nennenswerte Anteile an den Einpendelnden gesamt erreicht. Der Anteil der Einpendelnden aus dem Raum Aschaffenburg lag in Babenhausen bei insgesamt 17,7 % (899 Personen). Dabei kamen etwas mehr Personen aus dem Kreis Aschaffenburg (564 Personen, 11,1 %) als aus der Stadt Aschaffenburg (335 Personen, 6,6 %). Der Einpendelanteil aus dem Raum Aschaffenburg lag in Schaafheim mit insgesamt 35,8 % (243 Personen) deutlich höher als in Babenhausen. Auch in Schaafheim waren darunter mehr Einpendelnde aus dem Kreis Aschaffenburg (186 Personen, 27,4 %) als aus der Stadt Aschaffenburg (87 Personen, 8,4 %). Für Babenhausen und für Schaafheim hatten Beschäftigte aus dem Kreis und der Stadt Aschaffenburg die größte Bedeutung unter allen über die Kreisgrenzen Einpendelnden.

Kommunen im Raum Aschaffenburg mit größerem Anteil (mindestens 2 %) an allen Einpendelnden und Auspendelnden in den einzelnen Städten und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Quelle/Ziel	Anteil an jeweiligen Einpendelnden in die Stadt/Gemeinde	Anteil an jeweiligen Auspendelnden aus der Stadt/Gemeinde
Aschaffenburg Stadt	Babenhausen 6,6 % (335 Personen) Schaafheim 8,4 % (57 Personen)	Babenhausen 4,5 % (235 Personen) Schaafheim 11,7 % (400 Personen)
Großostheim	Babenhausen 3,3 % (168 Personen) Schaafheim 16,9 % (114 Personen)	Schaafheim 8,5 % (289 Personen)

An den Pendelverflechtungen mit dem Kreis Aschaffenburg war vor allem der Markt Großostheim beteiligt. Im Durchschnitt der drei Jahre hatten mindestens 509 Menschen aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg ihren Arbeitsplatz in Großostheim, das waren etwa 21 % aller in den Raum Aschaffenburg auspendelnden Beschäftigten. Durchschnittlich mindestens 394 Personen pendelten aus Großostheim ein, das waren gut ein Fünftel der Einpendelnden aus dem Raum Aschaffenburg.

In den Kreis Miltenberg pendelten im Durchschnitt 527 Personen aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg aus (0,7 % aller Auspendelnden) und 703 Personen pendelten von dort ein (2,0 % der Einpendelnden). Nur in Babenhausen, Groß-Umstadt und Schaafheim lagen die Anteile der Pendlerinnen und Pendler mit dem Kreis Miltenberg in einem nennenswerten Bereich. In Babenhausen gab es 244 aus dem Kreis Miltenberg einpendelnde Personen (4,8 % der Einpendelnden) und 67 dorthin auspendelnde Personen (1,3 % der Auspendelnden). Nach Groß-Umstadt pendelten 116 Personen aus dem Kreis Miltenberg ein (2,6 % der Einpendelnden) und 108 Personen pendelten aus Groß-Umstadt dorthin aus (1,7 % der Auspendelnden). In Schaafheim wohnten 183 Menschen, die im Kreis Miltenberg arbeiteten (5,3 % der Auspendelnden) und 88 Menschen pendelten aus diesem Nachbarkreis nach Schaafheim ein (13,0 % der Einpendelnden).

Die Pendelbeziehungen mit den weiteren Oberzentren in der Region Rhein-Main-Neckar waren eher schwach ausgeprägt. Nach Wiesbaden pendelten in den Jahren 2017 bis 2019 aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg durchschnittlich 958 Personen aus (1,2 %). Aus Wiesbaden kamen im Mittel 341 Einpendelnde (1,0 %). In die Stadt Offenbach waren es im Schnitt 1.042 Auspendelnde (1,3 %) und 417 Einpendelnde (1,2 %). In Mainz arbeiteten 694 Beschäftigte mit Wohnort im Landkreis Darmstadt-Dieburg (0,9 % der Auspendelnden), aus Mainz kamen 274 Einpendelnde (0,8 %). In Mannheim hatten 0,9 % aller Auspendelnden (705 Personen) ihren Arbeitsplatz, während 0,8 % der in den Landkreis Darmstadt-Dieburg Einpendelnden (278 Personen) aus Mannheim kamen.

Nur in wenigen Städten und Gemeinden im Landkreis machten Pendelbeziehungen mit diesen Oberzentren Anteile von mehr als einem Prozent aus. Nach Wiesbaden gingen Anteile zwischen 1,1 % und 1,9 % der jeweiligen Auspendelnden aus Bickenbach, Erzhausen, Griesheim, Mühlthal, Pfungstadt, Seeheim-Jugenheim und Weiterstadt. Einpendelnde aus Wiesbaden machten in Griesheim, Seeheim-Jugenheim und Weiterstadt Anteile zwischen 1,0 % und 1,4 % der nach dort einpendelnden Beschäftigten aus. Mit Mainz gab es nur in Griesheim (1,2 % der Auspendelnden und 1,3 %



der Einpendelnden) und in Weiterstadt (1,4 % der Auspendelnden und 1,1 % der Einpendelnden) eine nennenswerte Verbindung. Mannheim erreichte Anteile von 1,0 bis 1,6 % an den Auspendelnden aus Bickenbach, Erzhausen, Griesheim, Pfungstadt und Seeheim-Jugenheim. Etwas höher lag der Anteil in Alsbach-Hähnlein, wo 2,3 % aller Auspendelnden ihren Arbeitsplatz in Mannheim hatten. Einpendelnde aus Mannheim machten in Alsbach-Hähnlein 1,7 % aller Einpendelnden aus, in Pfungstadt waren es 1,2 %. Pendelbeziehungen mit der Stadt Offenbach gab es vor allem im Nordosten des Landkreises. Zwischen 1,1 und 1,7 % der Auspendelnden aus Dieburg, Erzhausen, Groß-Umstadt, Groß-Zimmern, Messel und Schaafheim arbeiteten in der Stadt Offenbach. Höhere Auspendelanteile in die Stadt Offenbach gab es in Babenhausen (3,3 %), Eppertshausen (3,5 %) und Münster (2,0 %). Die Anteile bei den Einpendelnden aus Offenbach waren am höchsten in Eppertshausen mit 2,1 % und lagen außerdem in Babenhausen, Griesheim und Münster bei 1,0 bis 1,6 %.

3.9. Pendelbeziehungen innerhalb des Landkreises Darmstadt-Dieburg

Auch zwischen den Städten und Gemeinden des Landkreises Darmstadt-Dieburg pendelten viele Menschen zu ihren Arbeitsplätzen. Im Durchschnitt der drei Jahre 2017 bis 2019 hatten 21.799 im Landkreis Darmstadt-Dieburg wohnende sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ihren Arbeitsplatz in einer anderen Kommune innerhalb des Landkreises. Das waren mit 22 % mehr als ein Fünftel der insgesamt rund 99.000 Beschäftigten, die zur Arbeit aus ihrer Wohngemeinde auspendelten.

Die in absoluten Zahlen meisten Einpendelnden aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg gab es im Schnitt der drei betrachteten Jahre in Dieburg (3.584 Personen), Weiterstadt (1.970 Personen), Mühlthal (1.944 Personen), Groß-Umstadt (1.865 Personen) und Babenhausen (1.614 Personen). Die meisten Arbeitsplätze von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bestanden im Landkreis in Weiterstadt (9.370 Beschäftigte), Dieburg (8.519 Beschäftigte), Babenhausen (6.959 Beschäftigte), Groß-Umstadt (6.914 Beschäftigte) und Mühlthal (5.065 Beschäftigte). Wie viele Personen aus dem Landkreis in die kreisangehörigen Kommunen mit vielen Arbeitsplätzen einpendeln, hängt vermutlich auch davon ab, wie gut diese aus den anderen kreisangehörigen Städten und Gemeinden erreichbar sind. In Griesheim und Pfungstadt bestanden beispielsweise mehr Arbeitsplätze als in Mühlthal. Dennoch arbeiteten dort weniger Menschen aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg als in Mühlthal. Durch die zentrale Lage im Landkreis ist Mühlthal für mehr Menschen mit einer kurzen Anfahrt verbunden als die Städte am westlichen Rand des Kreisgebietes.

Nur nach Weiterstadt pendelten in allen drei hier betrachteten Jahren aus allen 22 anderen kreisangehörigen Städten und Gemeinden mindestens zehn Personen ein. In Dieburg gab es in den drei Jahren durchweg mindestens zehn Einpendlerinnen und Einpendler aus 20 kreisangehörigen Städten und Gemeinden, Ausnahme waren hierbei Alsbach-Hähnlein und Bickenbach. In Mühlthal gab es ebenfalls in allen drei Jahren aus 20 Städten und Gemeinden im Landkreis mindestens zehn Einpendelnde. 2018 und 2019 kamen sogar aus allen übrigen 22 Kommunen im Landkreis mehr als zehn Personen, nur im Jahr 2017 waren es aus Eppertshausen und Erzhausen weniger als zehn Personen. Sehr wenig wurde erwartungsgemäß in jene Gemeinden eingependelt, in denen es nur eine geringe Zahl von Arbeitsplätzen gab und die sich zusätzlich in Randlage des Kreisgebietes befinden. Nach Erzhausen kamen in allen drei Jahren nur aus Griesheim, Pfungstadt und Weiterstadt mehr als zehn Personen. In Fischbachtal waren es lediglich aus Groß-Bieberau und aus Reinheim jährlich mehr als zehn einpendelnde Personen.

Für die einzelnen Städte und Gemeinden hatten Auspendelnde in die zum Landkreis Darmstadt-Dieburg zugehörigen Städte und Gemeinden eine unterschiedlich große Bedeutung. Am höchsten war der Anteil an kreisinternen Auspendelnden in Groß-Bieberau mit 40,5 %. Hohe Anteile ab etwa einem Drittel der Auspendelnden hatten die in den Landkreis auspendelnden Beschäftigten außerdem in Fischbachtal, Groß-Umstadt, Groß-Zimmern, Otzberg und Reinheim.

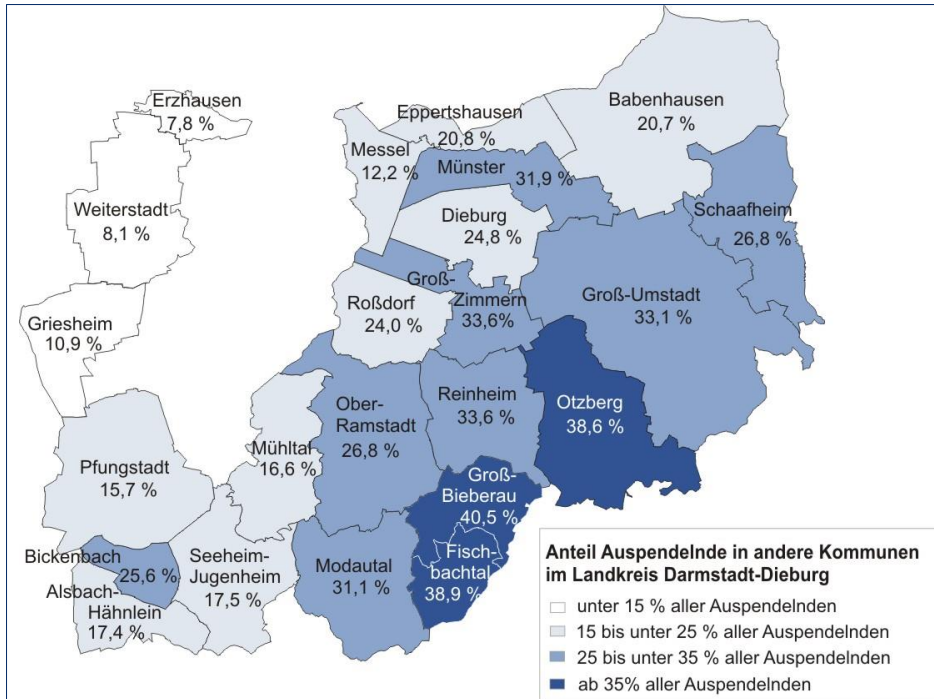


Abbildung 22: Anteile der Auspendelnden in andere Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg an allen Auspendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

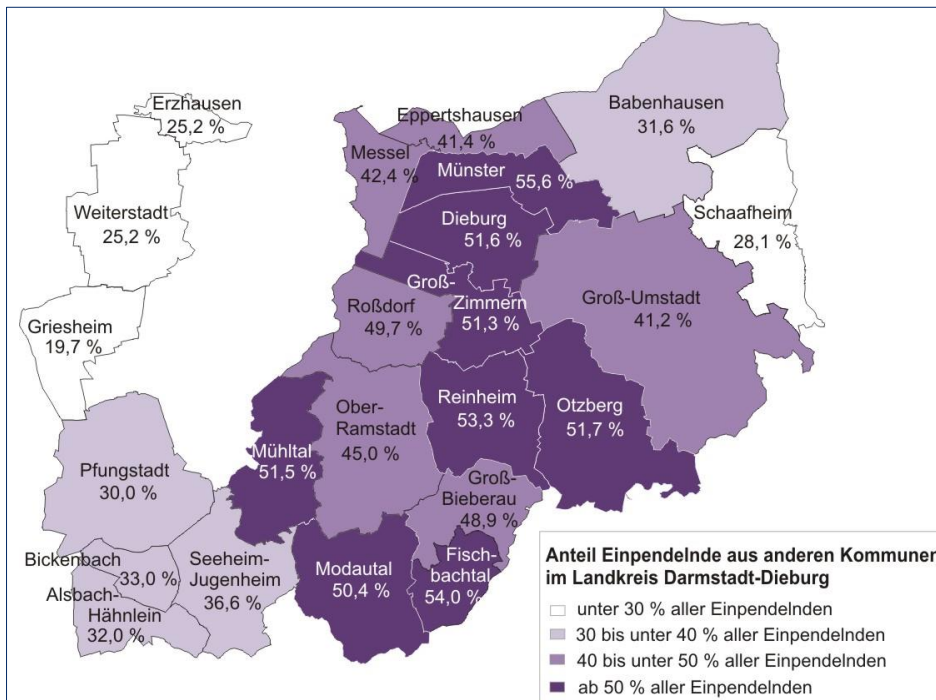


Abbildung 23: Anteile der Einpendelnden aus anderen Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg an allen Einpendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Bei den Anteilen der Einpendelnden aus dem übrigen Kreisgebiet an den Einpendelnden insgesamt zeigte sich eine ähnliche Verteilung. Die größte Bedeutung, gemessen an der Zahl der jeweiligen Einpendelnden in den einzelnen Städten und Gemeinden insgesamt, hatten Einpendelnde aus dem Kreisgebiet vor allem für die eher ländlich geprägten Kommunen in Grenzlage zum Odenwaldkreis



und für die in der Mitte des Landkreises gelegene Kommunen. Mehr als die Hälfte aller Einpendler und Einpendlerinnen kam in Dieburg, Fischbachtal, Groß-Zimmern, Modautal, Mühlthal, Münster, Otzberg und Reinheim aus anderen Kommunen im Landkreis. Im Nordwesten des Kreisgebietes war der Anteil der Einpendelnden aus dem Landkreis hingegen besonders gering und lag in Griesheim nur bei einem Fünftel sowie in Erzhausen und Weiterstadt bei einem Viertel aller Einpendelnden.

Die folgenden Karten zeigen die Pendelverflechtungen innerhalb des Landkreises. Da die Vernetzungen sehr komplex sind, wurden in den Karten nur Verbindungen mit einer vergleichsweise hohen Anzahl von mindestens 70 pendelnden Personen abgebildet. Aus diesem Grund sind in den folgenden Karten nicht alle Pendelbeziehungen dargestellt. Zusätzlich gab es zahlreiche weitere Pendelbeziehungen zwischen den kreisangehörigen Kommunen mit geringeren Personenanzahlen. Die angegebenen Werte sind Durchschnittswerte für die Einpendlerinnen und Einpendler in den Jahren 2017 bis 2019. Weitere Informationen zu den jeweiligen Pendelbeziehungen sind in den Verflechtungsprofilen der Städte und Gemeinden in Kapitel 8 enthalten.

Zur besseren Lesbarkeit wurden die Einpendelnden nach Dieburg, Mühlthal und Weiterstadt in separaten Karten dargestellt, da in diese drei Kommunen in den Jahren 2017 bis 2019 besonders viele Personen aus vielen verschiedenen Orten im Landkreis einpendelten.

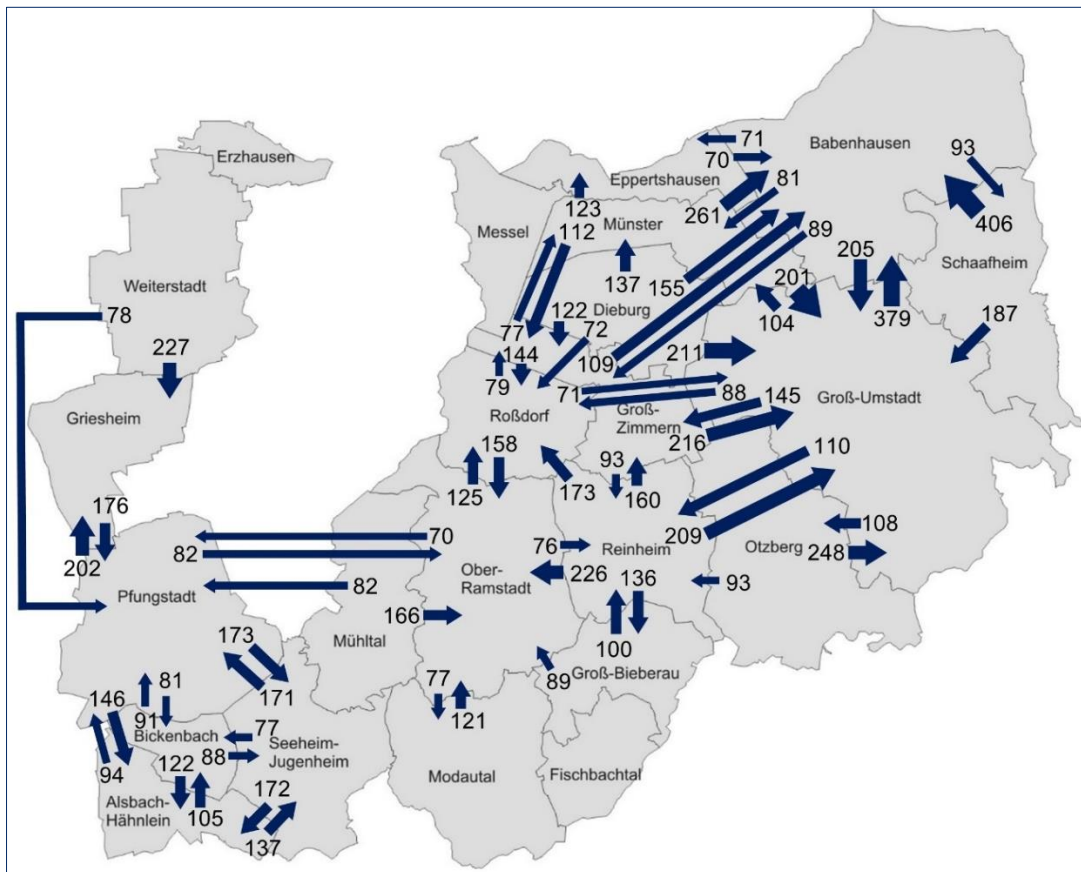


Abbildung 24: Starke Pendelbeziehungen im Landkreis Darmstadt-Dieburg 2017 bis 2019, ausgenommen Einpendelnde nach Dieburg, Mühlthal und Weiterstadt (Daten: Statistik der Bundesagentur für Arbeit) (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Insgesamt zeigten sich sehr vielfältige Pendelbeziehungen. Besonders intensiv waren diese in der Regel zwischen unmittelbar aneinander angrenzenden Kommunen. Ein intensiver Austausch mit relativ großen Pendelzahlen in beiden Richtungen fand beispielsweise zwischen Babenhausen und Groß-Umstadt, Alsbach-Hähnlein und Seeheim-Jugenheim oder Griesheim und Pfungstadt statt.



Die Differenz zwischen den beiden Pendelrichtungen war vor allem im Süden des Landkreises auffallend gering. Die Zahl der Einpendelnden und der Auspendelnden zwischen zwei Kommunen lag dort oft ähnlich hoch. Bei einigen benachbarten Kommunen war der Pendelstrom hingegen eher einseitig ausgerichtet, wie beispielsweise zwischen Babenhausen und Schaafheim.

Auch mit Kommunen, die nicht direkt angrenzen, bestanden zum Teil stärkere Pendelbeziehungen. Besonders intensiv waren diese mit den Städten und Gemeinden, in denen eine große Zahl von Arbeitsplätzen vorhanden war. Beispiele für größeres Pendelaufkommen mit nicht angrenzenden Kommunen sind die Bewegungen zwischen Münster und Groß-Zimmern, Babenhausen und Dieburg oder Reinheim und Groß-Umstadt

Im Nordosten des Kreisgebietes gehörte neben Dieburg auch das Mittelzentrum Groß-Umstadt zu den Städten mit denen besonders vielfältige und zugleich starke Pendelbeziehungen bestanden. In Groß-Umstadt lag im Vergleich mit den anderen Städten und Gemeinden die dritthöchste Zahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort vor.

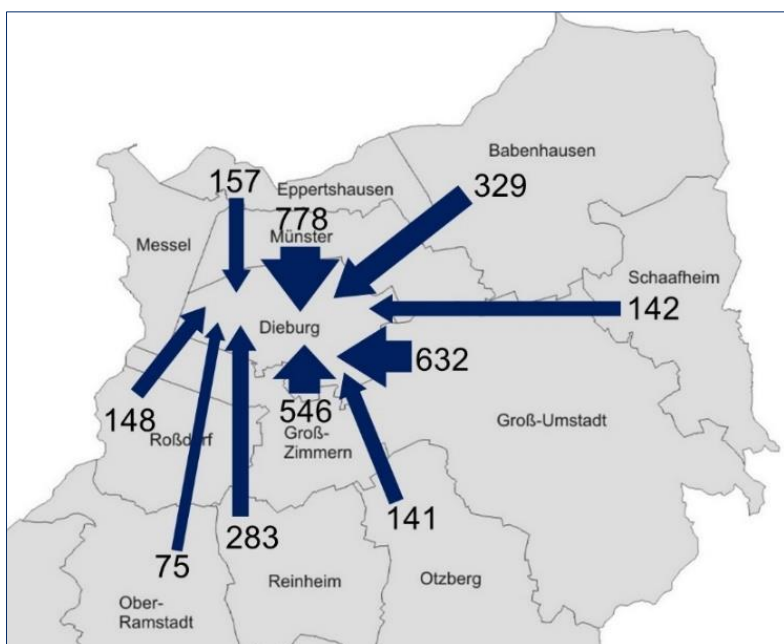


Abbildung 25: Einpendelnde nach Dieburg 2017 bis 2019 (Daten: Statistik der Bundesagentur für Arbeit)
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Das Mittelzentrum Dieburg verfügte über die kreisweit zweithöchste Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter am Arbeitsort. Die meisten Pendelnden nach Dieburg kamen aus den direkt benachbarten Kommunen Münster, Groß-Umstadt und Groß-Zimmern. Aber auch aus den nicht direkt angrenzenden Kommunen Babenhausen, Eppertshausen, Ober-Ramstadt, Otzberg, Reinheim, Roßdorf und Schaafheim gab es jeweils recht viele Einpendelnde nach Dieburg. Mit etwas geringerer Personenanzahl wurde aus vielen weiteren Städten und Gemeinden, auch aus dem Westen des Kreisgebietes, nach Dieburg gependelt.

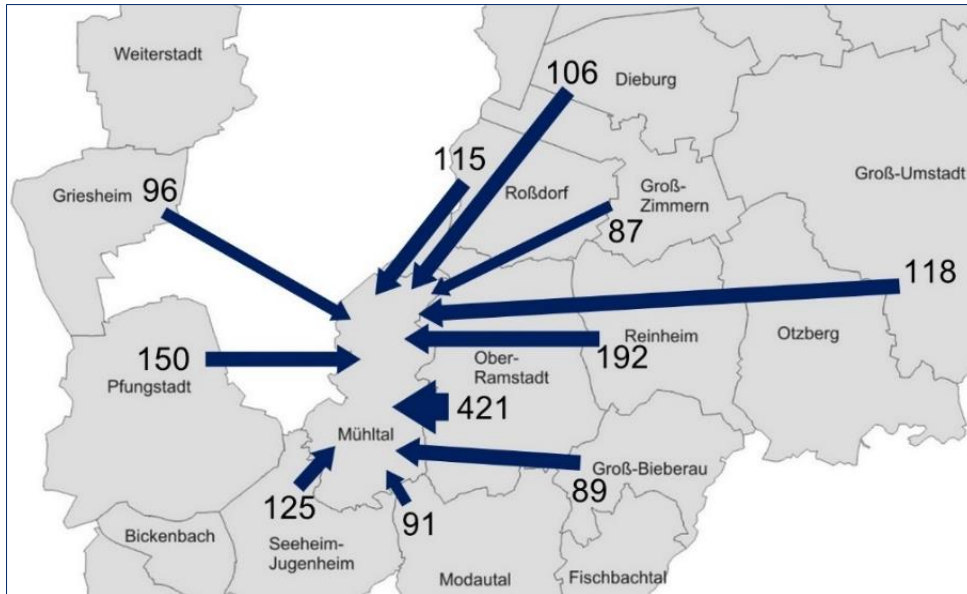


Abbildung 26: Einpendelnde nach Mühlthal 2017 bis 2019 (Daten: Statistik der Bundesagentur für Arbeit)
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Nach Mühlthal pendelten viele Personen aus den nicht direkt angrenzenden Orten Dieburg, Griesheim, Groß-Bieberau, Groß-Umstadt, Groß-Zimmern, Pfungstadt Reinheim und Roßdorf zur Arbeit ein. Die mit Abstand meisten Einpendelnden nach Mühlthal kamen jedoch aus dem benachbarten Ober-Ramstadt.

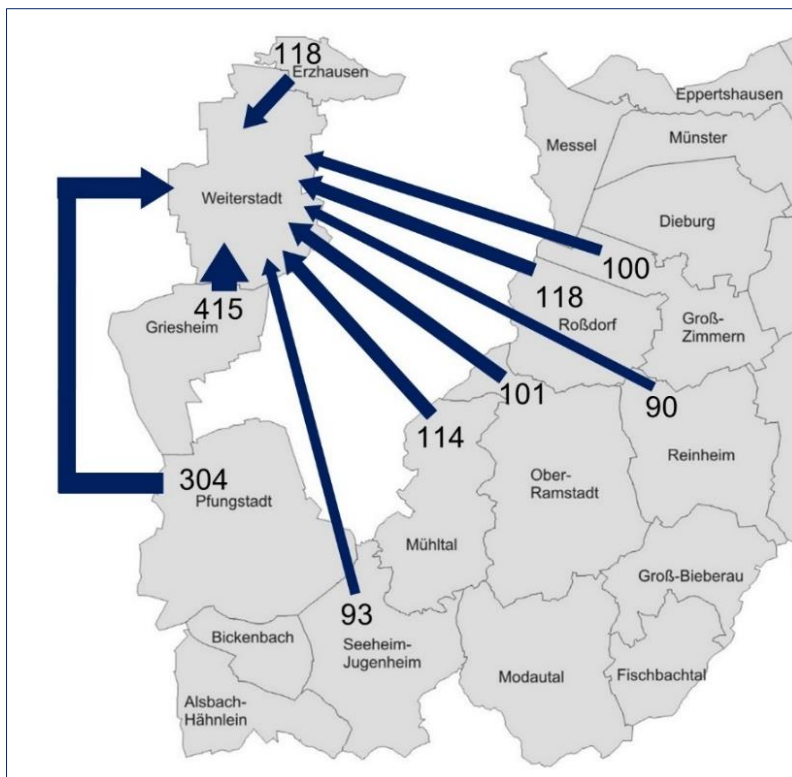


Abbildung 27: Einpendelnde nach Weiterstadt 2017 bis 2019 (Daten: Statistik der Bundesagentur für Arbeit)
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)



Im Mittelzentrum Weiterstadt arbeitete die kreisweit höchste Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter. Dadurch zog Weiterstadt auch in größerer Zahl Beschäftigte aus den weiter entfernten Kommunen Groß-Zimmern, Mühlthal, Ober-Ramstadt, Seeheim-Jugenheim, Reinheim und Roßdorf an. Die größte Anzahl der Einpendlerinnen und Einpendler nach Weiterstadt kam dennoch aus den ebenfalls westlich von Darmstadt liegenden Städten Pfungstadt und Griesheim.

Die in den Karten dargestellten absoluten Zahlen geben einen Einblick in die Stärke der bestehenden Pendelbeziehungen. Je nach Einwohnerzahl gab es jedoch unterschiedlich viele Pendlerinnen und Pendler, sodass bereits eine vergleichsweise geringe Personenzahl für kleinere Gemeinden eine recht große Bedeutung haben kann. Die folgende Tabelle fasst deshalb einige besonders stark ausgeprägte Pendelverflechtungen nach ihrer Bedeutung für die jeweiligen Städte und Gemeinden zusammen. Dabei wurden solche Pendelverbindungen zusammengestellt, die mindestens 5 % der gesamten Einpendelnden oder Auspendelnden in den entsprechenden Kommunen ausmachten. Hierdurch werden weitere Pendelbeziehungen aufgeführt, die durch ihre nur geringe absolute Zahl nicht in den Karten dargestellt wurden.

Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg mit besonders großen Anteilen ab 5 % aller Einpendelnden und Auspendelnden in den einzelnen Städten und Gemeinden

	Anteil an jeweiligen Einpendelnden in die Stadt/Gemeinde in Spalte 1 aus	Anteil an jeweiligen Auspendelnden aus der Stadt/Gemeinde in Spalte 1 nach
Alsbach-Hähnlein	Bickenbach 6,0 % Pfungstadt 7,1 % Seeheim-Jugenheim 8,4 %	Alle <5 %
Babenhausen	Groß-Umstadt 7,4 % Münster 5,1 % Schaaheim 8,0 %	Dieburg 6,3 %
Bickenbach	Alsbach-Hähnlein 8,5 % Pfungstadt 6,5 % Seeheim-Jugenheim 6,2 %	Alsbach-Hähnlein 7,0 % Pfungstadt 5,2 % Seeheim-Jugenheim 5,0 %
Dieburg	Groß-Umstadt 9,1 % Groß-Zimmern 7,9 % Münster 11,2 %	Alle <5 %
Eppertshausen	Babenhausen 5,9 % Dieburg 5,5 % Groß-Umstadt 6,1 % Groß-Zimmern 5,7 % Münster 10,2 %	Dieburg 7,3 %
Erzhausen	Weiterstadt 10,4 %	Alle <5 %
Fischbachtal	Groß-Bieberau 14,4 % Reinheim 12,4 %	Groß-Bieberau 6,5 % Ober-Ramstadt 5,8 % Reinheim 5,0 %
Griesheim	Alle <5 %	Alle <5 %



	Anteil an jeweiligen Einpendelnden in die Stadt/Gemeinde in Spalte 1 aus	Anteil an jeweiligen Auspendelnden aus der Stadt/Gemeinde in Spalte 1 nach
Groß-Bieberau	Fischbachtal 6,1 % Reinheim 13,2 %	Mühltal 5,8 % Ober-Ramstadt 5,7 % Reinheim 6,5 %
Groß-Umstadt	Otzberg 5,5 %	Babenhausen 6,0 % Dieburg 10,0 %
Groß-Zimmern	Dieburg 6,2 % Groß-Umstadt 7,4 % Münster 5,7 % Reinheim 8,2 %	Dieburg 10,9 %
Messel	Dieburg 6,0 %	Alle <5 %
Modautal	Fischbachtal 5,5 % Groß-Bieberau 11,1 % Ober-Ramstadt 12,8 % Reinheim 5,0 %	Ober-Ramstadt 7,5 % Mühltal 5,7 %
Mühltal	Ober-Ramstadt 11,2 % Reinheim 5,1 %	Alle <5 %
Münster	Babenhausen 7,2 % Dieburg 12,0 % Eppertshausen 5,5 % Groß-Umstadt 9,2 % Groß-Zimmern 6,8 %	Dieburg 13,7 %
Ober-Ramstadt	Mühltal 5,3 % Reinheim 7,2 % Roßdorf 5,1 %	Mühltal 8,6 %
Otzberg	Groß-Umstadt 18,8 % Reinheim 11,4 %	Dieburg 6,3 % Groß-Umstadt 11,1 %
Reinheim	Groß-Bieberau 6,8 % Groß-Umstadt 7,5 % Groß-Zimmern 6,3 % Otzberg 6,3 %	Dieburg 5,1 %
Roßdorf	Groß-Zimmern 7,3 % Ober-Ramstadt 6,3 % Reinheim 8,8 %	Alle <5 %
Schaafheim	Babenhausen 13,7 % Groß-Umstadt 6,8 %	Babenhausen 11,9 % Groß-Umstadt 5,5 %
Seeheim-Jugenheim	Alsbach-Hähnlein 6,9 % Pfungstadt 8,8 %	Alle <5 %
Weiterstadt	Griesheim 5,3 %	Alle <5 %



4. Wanderungsverflechtungen

4.1. Regionale Wanderungsbeziehungen

Mobilität durch Umzüge erfolgt eher selten im Lebensverlauf und ist mit einer dauerhaften Verlagerung des Wohnstandortes verbunden. Durch Umzüge über die Gemeindegrenzen hinweg entstehen räumliche Verflechtungen zwischen Kommunen. Wo viele Menschen die gleiche Zielkommune für ihren Umzug wählen, entstehen intensive Wanderungsverflechtungen. Oft besteht auch ein enger Austausch zwischen Kommunen in beide Wanderungsrichtungen. Es ist davon auszugehen, dass starke Wanderungsbeziehungen im Nahbereich vor allem dort entstehen, wo bereits vor dem Umzug ein enger räumlicher Bezug z.B. bei der Freizeitgestaltung oder beim Einkauf zu diesen Orten bestand.

Seit mehreren Jahren werden die Wanderungsbeziehungen des Landkreises Darmstadt-Dieburg im Detail ausgewertet. Zuerst befasste sich Band 2 dieser Schriftenreihe mit dem Thema Wanderungsbewegungen. Erstmals lagen für diesen Bericht Ergebnisse zu den Quellen der Zuzüge und den Zielen der Wegzüge vor. Ausgewertet wurden dafür die Zuzüge und Wegzüge des Jahres 2010. Die Ergebnisse der Datenanalysen wurden ab dem Jahr 2011 jährlich in der Reihe „Wanderungsbeziehungen Darmstadt-Dieburg“ veröffentlicht. In den Analysen zeigten sich einige sehr beständige Wanderungsbeziehungen, die in diesem Kapitel dargestellt werden sollen.

Datengrundlage für diese Auswertungen sind Zahlen des Gebietsrechenzentrums ekom21 und der Stadt Groß-Bieberau. Diese Einzeldaten aus den Melderegistern enthalten die Quellgebiete und Zielgebiete jedes einzelnen Umzugs sowie demografische Angaben zu den Personen. Durch methodische Veränderungen bei der Auswertung sind nicht alle Jahre exakt miteinander vergleichbar. In den zehn bisher ausgewerteten Jahren zeigen sich dennoch ähnliche Trends bei den bestehenden Wanderungsströmen. Dabei ist eine wachsende Bedeutung der Wanderungen mit dem Ausland zu erkennen. Insgesamt ist festzustellen, dass Wanderungen insbesondere zwischen benachbarten Kommunen sehr stark sind und diese teilweise über viele Jahre hinweg anhaltend starke Wanderungsbeziehungen haben. Dabei ist offenbar relativ unbedeutend, ob die Nachbarkommune einem anderen Landkreis oder sogar einem anderen Bundesland angehört. Seit dem Jahr 2016 werden die Daten nach denselben Kriterien ausgewertet, diese Ergebnisse sind daher besonders gut vergleichbar. Allerdings war das Jahr 2016 noch deutlich von Fluchtmigration geprägt. Die geflüchteten Menschen wurden von administrativer Seite her in Hessen und im Landkreis verteilt. Daher bilden ihre Umzüge keine frei getroffenen Entscheidungen zur Verlagerung des Wohnstandortes ab. Gerade in Kommunen mit größeren Einrichtungen für Schutzsuchende hätten die Zahlen des Jahres 2016 zu einer Verzerrung der tatsächlichen Wanderungsbewegungen geführt. In dieser Zusammenführung der Ergebnisse werden daher die drei Jahre von 2017 bis 2019 untersucht und daraus Durchschnittswerte gebildet.

In der groben Aufgliederung aller untersuchten Zuzüge und Wegzüge zeigt sich, dass Umzüge innerhalb des Landkreises jeweils gut ein Viertel des gesamten Wanderungsvolumens über die Gemeindegrenzen ausmachten. Bei den Zuzügen spielten Wanderungen mit dem Ausland eine deutlich größere Rolle als bei den Wegzügen. Bei den Zuzügen kam in den Jahren 2017 bis 2019 mehr als jede fünfte Person unmittelbar aus dem Ausland in den Landkreis, bei den Wegzügen war es nur etwa jede siebte Person. Etwa jeder siebte bis achte Umzug hatte die Stadt Darmstadt als Quelle beziehungsweise als Ziel.

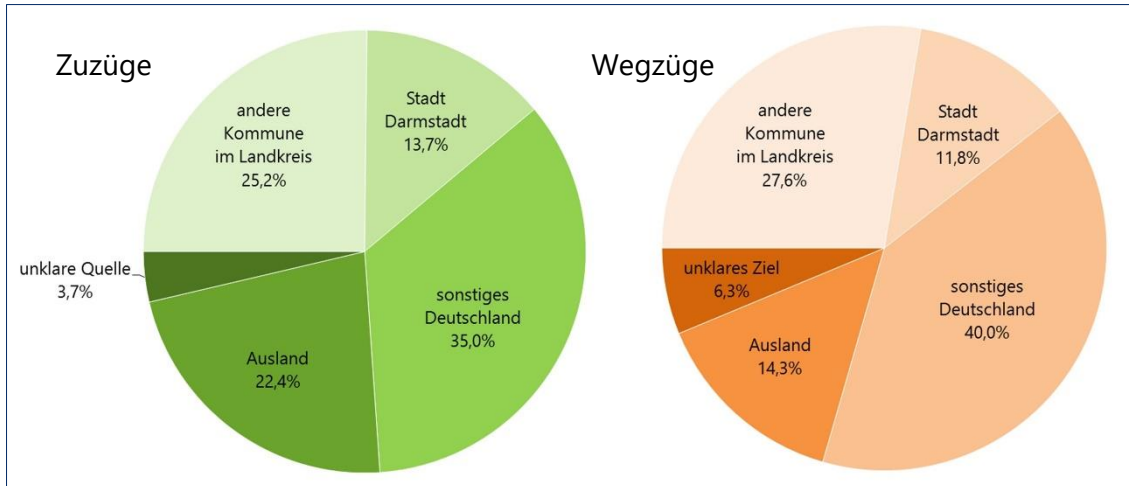


Abbildung 28: Aufteilung der Zuzüge und Wegzüge im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 auf die Quell- und Zielgebiete

Unter „sonstiges Deutschland“ sind in der Abbildung alle Quellen und Ziele zusammengefasst, die in Deutschland liegen, aber außerhalb von Landkreis Darmstadt-Dieburg und Stadt Darmstadt. Diese Gruppe bildete bei Zuzügen und bei Wegzügen jeweils den größten Anteil. Stärker ausdifferenziert zeigt sich, dass der Landkreis Darmstadt-Dieburg durch seine Zuzüge und Wegzüge mit allen deutschen Bundesländern verbunden ist. Die stärksten Wanderungsverbindungen gab es dabei mit einigen der an Hessen angrenzenden Bundesländer. Die meisten Zuzüge kamen in den letzten Jahren aus Bayern, Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz. Aus den ebenfalls an Hessen angrenzenden Länder Niedersachsen und Thüringen kamen erheblich weniger Zuzüge in den Landkreis.

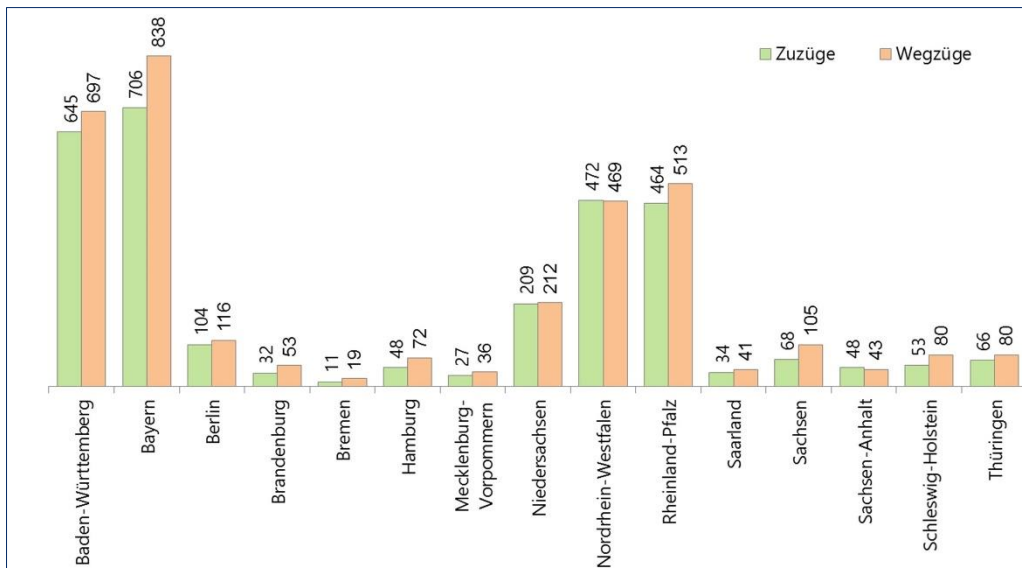


Abbildung 29: Verteilung der Zuzüge und Wegzüge auf die übrigen Bundesländer im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019

In den Jahren 2017 bis 2019 fiel der Wanderungssaldo mit fast allen anderen Bundesländern leicht negativ aus. Mit den einzelnen Bundesländern gab es dennoch jeweils ähnlich viele Zuzüge und Wegzüge. Lediglich mit Bayern ergab sich ein größerer Wanderungsverlust. Nur mit Nordrhein-Westfalen war der Wanderungssaldo geringfügig positiv.



Zuzüge in den Landkreis Darmstadt-Dieburg nach Quellgebieten

Quellen der Zuzüge	2019	2018	2017
Landkreis Darmstadt-Dieburg	5.384 25,5 %	5.344 24,7 %	5.470 25,3 %
Darmstadt	2.876 13,6 %	2.990 13,8 %	2.980 13,8 %
Hessen (außer Darmstadt und Darmstadt-Dieburg)	4.480 21,2 %	4.554 21,1 %	4.546 21,0 %
<i>darunter Kreis Bergstraße</i>	448 2,1 %	469 2,2 %	483 2,2 %
<i>darunter Kreis Groß-Gerau</i>	839 4,0 %	773 3,6 %	759 3,5 %
<i>darunter Odenwaldkreis</i>	400 1,9 %	367 1,7 %	425 2,0 %
<i>darunter Kreis Offenbach</i>	911 4,3 %	970 4,5 %	879 4,1 %
<i>darunter Stadt Frankfurt</i>	469 2,2 %	490 2,3 %	510 2,4 %
Andere Bundesländer	2.924 13,8 %	2.996 13,8 %	3.046 14,1 %
<i>darunter Baden-Württemberg</i>	644 3,1 %	635 2,9 %	657 3,0 %
<i>darunter Bayern</i>	710 3,4 %	719 3,3 %	689 3,2 %
<i>darunter Kreis Aschaffenburg</i>	257 1,2 %	270 1,3 %	278 1,3 %
<i>darunter Nordrhein-Westfalen</i>	444 2,1 %	480 2,2 %	492 2,3 %
<i>darunter Rheinland-Pfalz</i>	442 2,1 %	482 2,2 %	468 2,2 %
Ausland	4.735 22,4 %	5.021 23,2 %	4.705 21,7 %
<i>darunter Rumänien</i>	1.150 5,4 %	1.103 5,1 %	949 4,4 %
<i>darunter Polen</i>	596 2,8 %	585 2,7 %	631 2,9 %
<i>darunter Bulgarien</i>	388 1,8 %	434 8,6 %	323 1,5 %
Unklare Quellen im Datensatz	743 3,5 %	730 3,4 %	884 4,1 %



Wegzüge aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg nach Zielgebieten

Ziele der Wegzüge	2019	2018	2017
Landkreis Darmstadt-Dieburg	5.330 27,2 %	5.260 27,3 %	5.389 28,4 %
Darmstadt	2.326 11,9 %	2.202 11,4 %	2.313 12,2 %
Hessen (außer Darmstadt und Darmstadt-Dieburg)	4.378 22,3 %	4.470 23,2 %	4.125 21,8 %
<i>darunter Kreis Bergstraße</i>	586 3,0 %	650 3,4 %	573 3,0 %
<i>darunter Kreis Groß-Gerau</i>	840 4,3 %	889 4,6 %	871 4,6 %
<i>darunter Odenwaldkreis</i>	490 2,5 %	496 2,6 %	502 2,7 %
<i>darunter Kreis Offenbach</i>	755 3,9 %	780 4,1 %	629 3,3 %
<i>darunter Stadt Frankfurt</i>	516 2,6 %	445 2,3 %	441 2,3 %
Andere Bundesländer	3.456 17,6 %	3.319 17,2 %	3.349 17,7 %
<i>darunter Baden-Württemberg</i>	668 3,4 %	686 3,6 %	736 3,9 %
<i>darunter Bayern</i>	925 4,7 %	808 4,2 %	781 4,1 %
<i>darunter Kreis Aschaffenburg</i>	225 1,2 %	205 1,1 %	204 1,1 %
<i>darunter Nordrhein-Westfalen</i>	499 2,6 %	437 2,3 %	471 2,5 %
<i>darunter Rheinland-Pfalz</i>	526 2,7 %	510 2,7 %	504 2,7 %
Ausland	2.902 14,8 %	2.740 14,2 %	2.606 13,8 %
<i>darunter Rumänien</i>	712 3,6 %	658 3,4 %	540 2,9 %
<i>darunter Polen</i>	536 2,7 %	487 2,5 %	456 2,4 %
<i>darunter Bulgarien</i>	187 1,0 %	202 1,0 %	171 0,9 %
Unklare Quellen im Datensatz	1.204 6,1 %	1.260 6,6 %	1.151 6,1 %



Die intensivsten Wanderungsbeziehungen bestanden mit hessischen Städten und Gemeinden. Im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 kamen aus dem übrigen Hessen (ohne Darmstadt-Dieburg und Stadt Darmstadt) 4.527 Personen, das waren 21,1 % aller Zuzüge. Aus den unmittelbar an den Landkreis angrenzenden Kreisen Bergstraße, Groß-Gerau, Odenwaldkreis und Offenbach kamen dabei im Schnitt zusammen 2.574 Zuzüge, das entsprach 12,0 % aller Zuzüge in den Landkreis. Aus den hessischen Großstädten Frankfurt, Wiesbaden und Offenbach kamen zusammen durchschnittlich weitere 733 Personen (3,4 % aller Zuzüge). Die restlichen Zuzüge aus Hessen setzten sich aus Wanderungen in geringerem Umfang aus den übrigen Kreisen zusammen. Im Regierungsbezirk Darmstadt war außer den unmittelbar angrenzenden Kreisen der Main-Kinzig-Kreis mit im Durchschnitt 175 Zuzügen (0,8 % aller Zuzüge) noch am stärksten an den Zuzügen beteiligt. Im Regierungsbezirk Gießen hatten gemittelt 370 Zuzüge (1,7 %) ihren Ursprung und aus dem Regierungsbezirk Kassel waren es 189 Zuzüge (0,9 %).

Bei den Wegzügen zeigte sich in den Jahren 2017 bis 2019 ein ganz ähnliches Bild. Insgesamt gingen im jährlichen Durchschnitt 4.324 Wegzüge (22,5 % aller Wegzüge) aus dem Landkreis in das übrige Hessen (ohne Darmstadt und Darmstadt-Dieburg). Davon hatten 2.687 Personen (14,0 % aller Wegzüge) ihr Ziel in einem der vier unmittelbaren Nachbarkreise. In die hessischen Großstädte Frankfurt, Wiesbaden und Offenbach zogen zusammen im Schnitt 712 Personen, was 3,7 % aller Wegzüge entsprach. Die restlichen Wegzüge nach Hessen verteilten sich mit jeweils recht geringem Umfang auf die übrigen Kreise, wobei auch bei den Wegzügen der Main-Kinzig-Kreis mit durchschnittlich 184 Zuzügen (1,0 % aller Wegzüge) noch am häufigsten beteiligt war. In den Regierungsbezirk Gießen gingen im Schnitt pro Jahr 220 Wegzüge (1,1 %) und in den Regierungsbezirk Kassel 152 Wegzüge (0,7 %).

Der benachbarte bayrische Kreis Aschaffenburg und die kreisfreie Stadt Aschaffenburg hatten zusammen in den Jahren 2017 bis 2019 einen durchschnittlichen Anteil von 1,6 % an den Zuzügen und auch an den Wegzügen im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Bei den Zuzügen waren dies im Mittel 338 Personen pro Jahr und bei den Wegzügen 306 Personen. Auch der bayrische Landkreis Miltenberg grenzt direkt an Darmstadt-Dieburg an. In den Kreis Miltenberg gab es jedoch nur eine geringfügige Wanderungsbeziehung. Im Durchschnitt zogen jährlich 86 Personen von dort zu (0,4 % aller Zuzüge) und 104 Personen dorthin fort (0,5 % der Wegzüge).

Mit Frankfurt, als größter Stadt im polyzentralen Verdichtungsraum, bestand eine stärkere Verbindung als mit den Städten Offenbach und Wiesbaden. Im Durchschnitt der drei betrachteten Jahre kamen 2,3 % aller Zuzüge (490 Personen) in den Landkreis aus Frankfurt, von allen Wegzügen hatten 2,4 % (467 Personen) Frankfurt zum Ziel. Anders als bei den Wanderungen mit den umliegenden Landkreisen lässt sich für Frankfurt eine recht gleichmäßige Verteilung der Wanderungen im Landkreis feststellen. Es gab keine Kommunen, für die Frankfurt eine besonders große Bedeutung als Wanderungsquelle oder Wanderungsziel hatte. Die Bedeutung der Wanderungen mit Frankfurt lag bei den Zuzügen am jeweiligen Wanderungsvolumen der Kommunen zwischen 0,8 % in Modautal und 4,5 % in Erzhäusen. Bei den Wegzügen war die Streuung noch geringer, die prozentualen Anteile lagen zwischen 0,9 % in Otzberg und 3,3 % in Griesheim.

Für Wiesbaden lag der Schnitt für 2017 bis 2019 pro Jahr bei einem Anteil von 0,6 % aller Zuzüge (129 Personen) und 0,7 % aller Wegzüge (136 Personen) im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Für Offenbach lagen die Anteile bei 0,5 % aller Zuzüge (114 Personen) und 0,6 % aller Wegzüge (109 Personen). Ebenso gering waren die Anteile für die ebenfalls zum Rhein-Main-Gebiet gehörende Stadt Mainz in Rheinland-Pfalz mit 0,5 % der Zuzüge (103 Personen) und 0,6 % der Wegzüge (119 Personen).

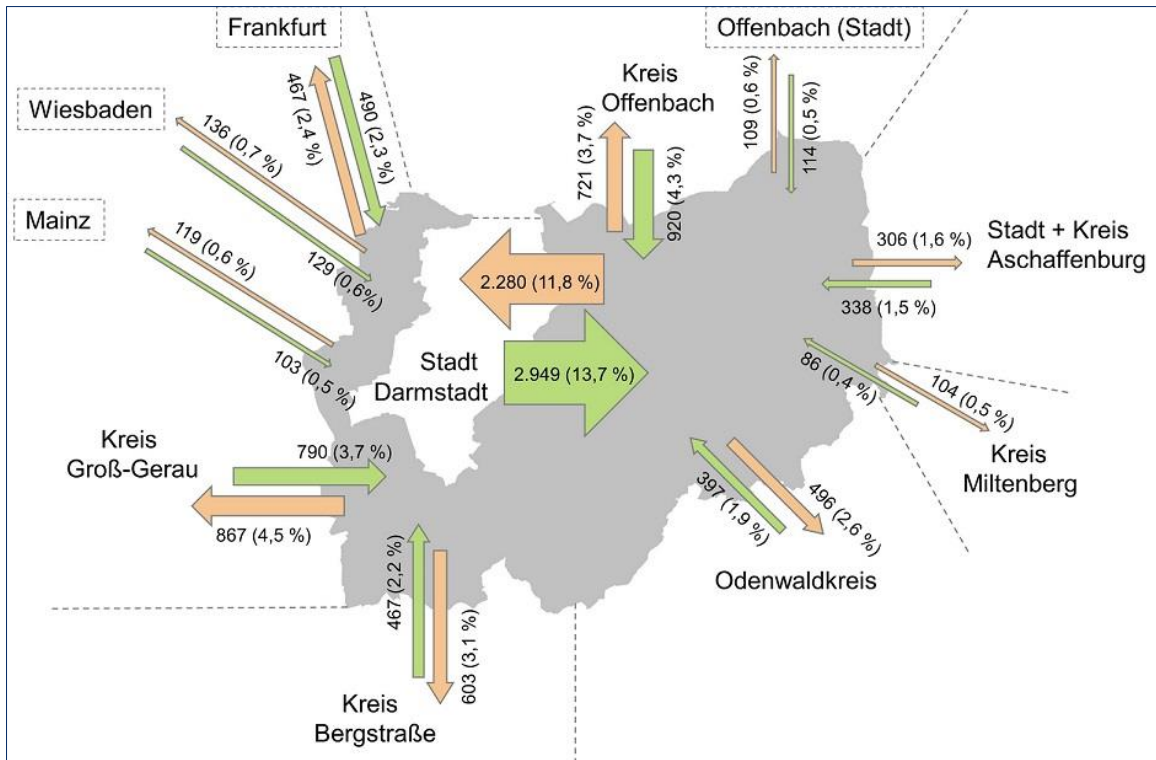


Abbildung 30: Wanderungsbeziehungen mit der Region Rhein-Main (Durchschnittswerte 2017 bis 2019)
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Bei der genaueren Betrachtung der Wanderungen mit den vier hessischen Nachbarkreisen und dem bayrischen Kreis Aschaffenburg wird deutlich, dass diese Wanderungen vor allem im Nahbereich stattfanden. Für die Stadt Darmstadt war darüber hinaus auch eine Bedeutung für die Wanderungen von nicht direkt an sie angrenzenden Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg festzustellen. In den folgenden Abschnitten werden die Wanderungen mit den benachbarten Kreisen, sowie mit der Stadt Darmstadt im Detail dargestellt.

4.2. Wanderungsbeziehungen mit dem Kreis Bergstraße

Der Kreis Bergstraße hatte an den Zuzügen im Durchschnitt der drei Jahre 2017 bis 2019 einen Anteil von 2,2 % aller Zuzüge in den Landkreis Darmstadt-Dieburg. Jährlich wanderten gemittelt 467 Personen aus dem Kreis Bergstraße zu. Daran waren außer Hirschhorn alle Städte und Gemeinden im Kreis Bergstraße beteiligt. Bei den Wegzügen ergab sich ein jährlicher Schnitt von 603 in den Kreis Bergstraße fortgezogenen Personen, was 3,1 % aller Wegzüge aus dem Kreis Darmstadt-Dieburg entsprach. Innerhalb dieser drei Jahre gab es Wegzüge in alle Städte und Gemeinden im Kreis Bergstraße, allerdings mit deutlich unterschiedlichem Umfang.

Im Kreis Bergstraße waren an den Wanderungsbeziehungen mit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg am stärksten Bensheim (141 Zuzüge/200 Wegzüge), Zwingenberg (81 Zuzüge/95 Wegzüge) und Heppenheim (47 Zuzüge/60 Wegzüge) beteiligt. Auf diese drei Kommunen entfielen zusammen 58 % der Zuzüge und 59 % der Wegzüge mit dem Kreis Bergstraße. Zwingenberg grenzt dabei unmittelbar im Süden an Alsbach-Hähnlein an und das Mittelzentrum Bensheim an Seeheim-Jugenheim. Heppenheim, ebenfalls ein Mittelzentrum, liegt verkehrsgünstig südlich von Zwingenberg.

Die beiden Karten stellen die Verteilung der Zuzüge und der Wegzüge mit dem Kreis Bergstraße dar. Dabei geben die absoluten Zahlen den jeweiligen Durchschnitt für die Wanderungen in den Jahren 2017 und 2019 an. Die Einfärbung bildet die Bedeutung der Wanderungen mit dem Kreis



Bergstraße aus Sicht der einzelnen Städte und Gemeinden ab (Anteil an den Zuzüge/Wegzügen der jeweiligen Gemeinde insgesamt). Die Bedeutung des Kreises Bergstraße war für die Wanderungen der einzelnen Städte und Gemeinden im Südwesten des Landkreises Darmstadt-Dieburg besonders groß. Nach Nordosten hin verringerte sich die Bedeutung. In Alsbach-Hähnlein waren die Anteile am höchsten mit 15,5 % aller Zuzüge und 18,2 % aller Wegzüge in dieser Gemeinde.

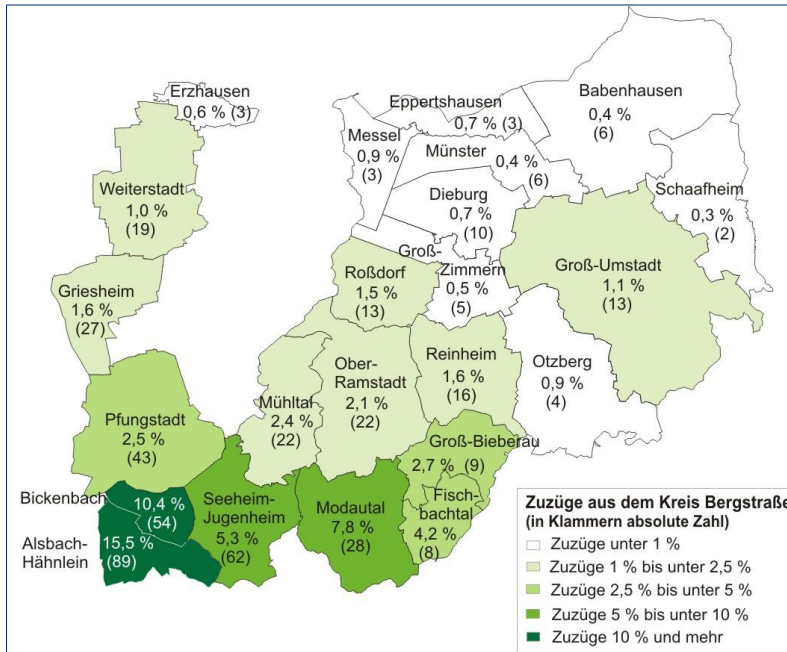


Abbildung 31: Anteile der Zuzüge aus dem Kreis Bergstraße an den jeweiligen Zuzügen der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

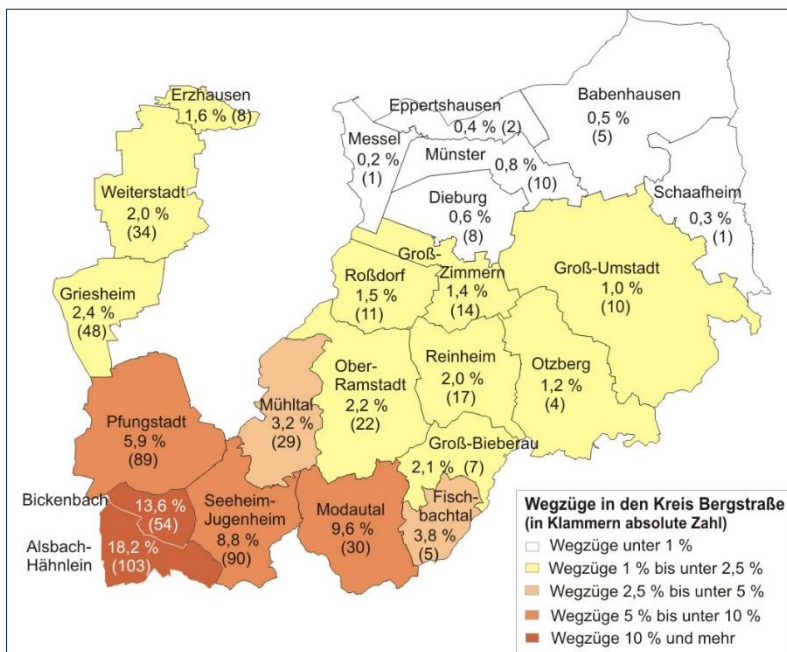


Abbildung 32: Anteile der Wegzüge in den Kreis Bergstraße an den jeweiligen Wegzügen der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)



Eine relativ große Bedeutung, gemessen an den Wanderungen der einzelnen Kommune insgesamt, hatten Bensheim und Zwingenberg für Alsbach-Hähnlein, Bickenbach und Seeheim-Jugenheim. In Modautal hatte zudem die Nachbargemeinde Lautertal einen relativ großen Anteil an den Wanderungen insgesamt.

Kommunen im Kreis Bergstraße mit größerem Anteil (mindestens 2 %) an allen Zuzügen und Wegzügen in den einzelnen Städten und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Quelle/Ziel	Anteil an jeweiligen Zuzügen in die Stadt/Gemeinde	Anteil an jeweiligen Wegzügen aus der Stadt/Gemeinde
Bensheim	Alsbach-Hähnlein 5,7 % Bickenbach 4,6 % Seeheim-Jugenheim 2,1 %	Alsbach-Hähnlein 7,6 % Bickenbach 5,4 % Seeheim-Jugenheim 3,0 %
Lautertal	Modautal 2,4 %	Modautal 3,8 %
Zwingenberg	Alsbach-Hähnlein 4,6 % Bickenbach 2,7 %	Alsbach-Hähnlein 4,3 % Bickenbach 3,8 % Seeheim-Jugenheim 2,4 %

4.3. Wanderungsbeziehungen mit dem Kreis Groß-Gerau

Im Durchschnitt der drei Jahre 2017 bis 2019 hatte der Kreis Groß-Gerau an allen Zuzügen in den Landkreis Darmstadt-Dieburg einen Anteil von 3,7 %. Im Schnitt zogen pro Jahr 790 Personen aus dem Kreis Groß-Gerau zu. Bei den Wegzügen lag der Durchschnitt bei 867 Personen, was 4,5 % aller Wegzüge aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg entsprach. Mit allen Städten und Gemeinden im Kreis Groß-Gerau bestanden Wanderungsbeziehungen. Am stärksten waren diese mit Büttelborn (120 Zuzüge/166 Wegzüge), Gernsheim (63 Zuzüge/92 Wegzüge), Mörfelden-Walldorf (83 Zuzüge/64 Wegzüge) und Riedstadt (183 Zuzüge/194 Wegzüge). Zusammen machten diese vier Kommunen 57 % der Zuzüge und 59 % der Wegzüge mit dem Kreis Groß-Gerau aus. Riedstadt ist eine unmittelbare Nachbarkommune für Griesheim und Pfungstadt, Büttelborn grenzt direkt an Griesheim und Weiterstadt an, Gernsheim liegt in Nachbarschaft zu Alsbach-Hähnlein und Mörfelden-Walldorf ist eine direkte Nachbargemeinde von Erzhausen und Weiterstadt. Auch mit den beiden nicht direkt an den Landkreis Darmstadt-Dieburg angrenzenden Mittelzentren Groß-Gerau (100 Zuzüge/111 Wegzüge) und Rüsselsheim (83 Zuzüge/63 Wegzüge) gab es recht viele Umzüge.

Die beiden Karten stellen die Verteilung der Zuzüge und der Wegzüge mit dem Kreis Groß-Gerau dar. Dabei geben die absoluten Zahlen den jeweiligen Durchschnitt für die Wanderungen in den Jahren 2017 und 2019 an. Die Einfärbung bildet die Bedeutung der Wanderungen mit dem Kreis Groß-Gerau aus Sicht der einzelnen Städte und Gemeinden ab (Anteil an den Zuzügen/Wegzügen der jeweiligen Gemeinde insgesamt). Die Bedeutung des Kreises Groß-Gerau war für die Wanderungen der einzelnen Städte und Gemeinden im Westen des Landkreises Darmstadt-Dieburg am größten. Die höchsten Anteile lagen in Weiterstadt vor mit 9,5 % aller Zuzüge und 13,0 % aller Wegzüge Weiterstadts. Nach Osten hin wurde die Bedeutung der Wanderungen mit dem Kreis Groß-Gerau geringer.

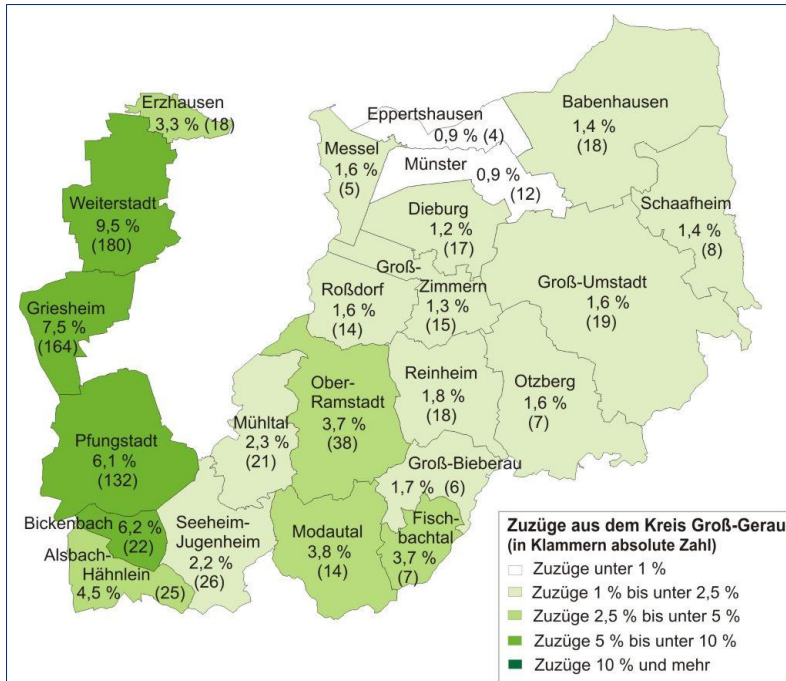


Abbildung 33: Anteile der Zuzüge aus dem Kreis Groß-Gerau an den jeweiligen Zuzügen der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

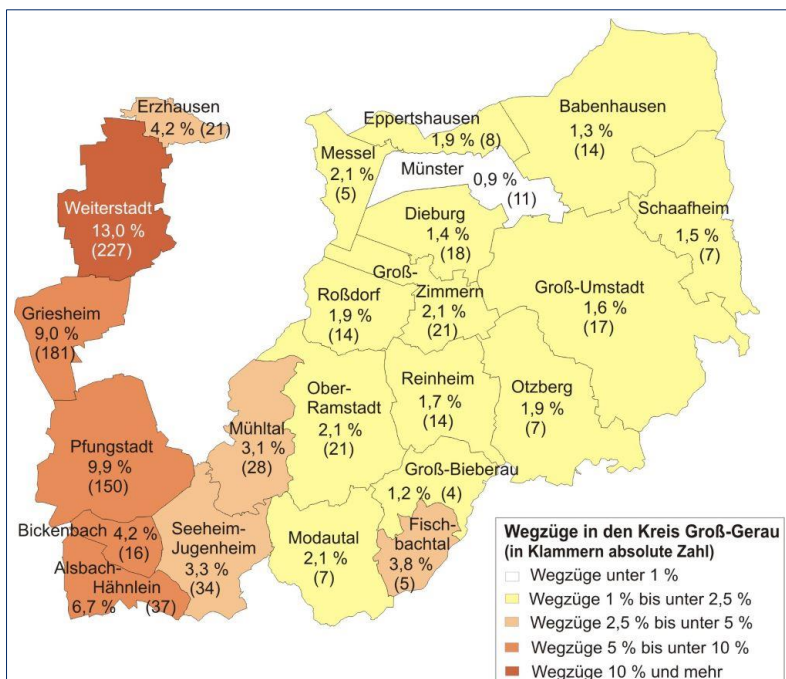


Abbildung 34: Anteile der Wegzüge in den Kreis Groß-Gerau an den jeweiligen Wegzügen der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Die Städte und Gemeinden im westlichen Bereich Darmstadt-Dieburgs waren unterschiedlich stark mit den einzelnen Kommunen im Kreis Groß-Gerau verbunden. Dabei hatten unmittelbare Nachbarkommunen jeweils eine größere Bedeutung als nicht direkt angrenzende Kommunen. Griesheim, Pfungstadt und Weiterstadt waren besonders stark mit dem Kreis Groß-Gerau verbunden. Bei den südlich gelegenen Kommunen Bickenbach und Alsbach-Hähnlein orientierten sich die Wanderungen deutlich stärker auf Städte und Gemeinden im Kreis Bergstraße, als auf die Nachbarkommunen im Kreis Groß-Gerau.



Kommunen im Kreis Groß-Gerau mit größerem Anteil (mindestens 2 %) an allen Zuzügen und Wegzügen in den einzelnen Städten und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Quelle/Ziel	Anteil an jeweiligen Zuzügen in die Stadt/Gemeinde	Anteil an jeweiligen Wegzügen aus der Stadt/Gemeinde
Büttelborn	Weiterstadt 2,9 %	Weiterstadt 5,1 %
Gernsheim		Alsbach-Hähnlein 2,4 % Pfungstadt 2,4 %
Groß-Gerau		Weiterstadt 2,2 %
Riedstadt	Griesheim 3,1 % Pfungstadt 2,3 %	Griesheim 3,7 % Pfungstadt 2,5 %

4.4. Wanderungsbeziehungen mit dem Odenwaldkreis

Der Odenwaldkreis hatte im Durchschnitt der drei Jahre 2017 bis 2019 an allen Zuzügen in den Landkreis Darmstadt-Dieburg einen Anteil von 1,9 %. Jährlich zogen gemittelt 397 Personen aus dem Odenwaldkreis zu. Der Durchschnitt bei den Wegzügen in den Odenwaldkreis lag bei 496 Personen, das waren 2,6 % aller Wegzüge aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg. Wanderungsbeziehungen gab es in diesen drei Jahren mit 13 der 15 Städte und Gemeinden im Odenwaldkreis, mit einigen Kommunen wurde aber nur in einzelnen Jahren in sehr geringem Umfang gewandert. Keine Wanderungsverbindungen gab es mit Erbach und Sensbachtal. Die stärksten Wanderungsbeziehungen bestanden mit Bad König (49 Zuzüge/81 Wegzüge), Brensbach (71 Zuzüge/84 Wegzüge) und Höchst (78 Zuzüge/74 Wegzüge). Diese drei Kommunen machten zusammen knapp die Hälfte aller Zuzüge und Wegzüge zwischen dem Odenwaldkreis und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg aus. Brensbach grenzt an Groß-Bieberau, Otzberg und Reinheim an, Höchst ist eine direkte Nachbargemeinde für Groß-Umstadt und Otzberg. Bad-König hat keine direkte Grenze mit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg, liegt aber, von Groß-Umstadt aus auf Höchst folgend, verkehrsgünstig an der B45. Fränkisch-Crumbach grenzt zwar an Groß-Bieberau und an Fischbachtal an, allerdings besteht zwischen diesen Gemeinden keine unmittelbare Verkehrsanbindung. Dementsprechend fielen die Wanderungen mit Fränkisch-Crumbach auch nur recht gering aus (23 Zuzüge/33 Wegzüge).

Auf den folgenden Karten ist die Verteilung der Zuzüge und der Wegzüge mit dem Odenwaldkreis dargestellt. Die absoluten Zahlen geben den jeweiligen Durchschnitt für die Wanderungen in den Jahren 2017 bis 2019 an. Die Bedeutung der Wanderungen mit dem Odenwaldkreis für die einzelnen Städte und Gemeinden werden durch die Einfärbung dargestellt (Anteil an den Zuzüge/Wegzügen der jeweiligen Gemeinde insgesamt). Die größte Bedeutung hatte der Odenwaldkreis für die Wanderungen der an den Odenwaldkreis angrenzenden Kommunen Fischbachtal, Groß-Bieberau, Groß-Umstadt und Otzberg. Die höchsten Anteile lagen in Groß-Bieberau (8,1 % aller Zuzüge/10,2 % aller Wegzüge) und in Fischbachtal (7,4 % aller Zuzüge/11,0 % aller Wegzüge) vor. In den Städten und Gemeinden im Westen des Landkreises spielten Umzüge mit dem Odenwaldkreis hingegen nur eine sehr geringe Rolle.

Die Verbindungen mit dem Odenwaldkreis waren zwischen direkt benachbarten Kommunen am stärksten. Mit Höchst wurde vor allem in Groß-Umstadt und Otzberg gewandert und die Umzüge mit Brensbach standen vor allem in Verbindung mit Groß-Bieberau und Reinheim.

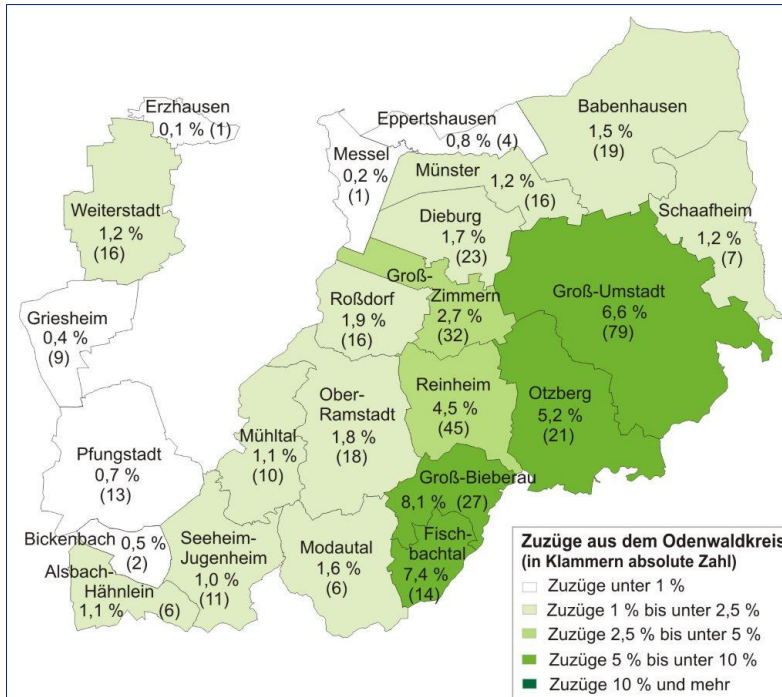


Abbildung 35: Anteile der Zuzüge aus dem Odenwaldkreis an den jeweiligen Zuzügen der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

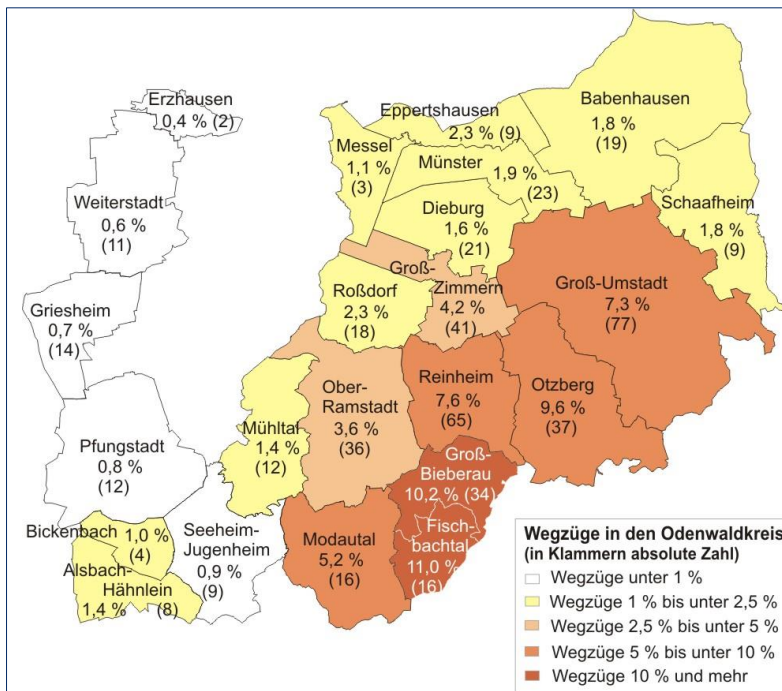


Abbildung 36: Anteile der Wegzüge in den Odenwaldkreis an den jeweiligen Wegzügen der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)



Kommunen im Odenwaldkreis mit größerem Anteil (mindestens 2 %) an allen Zuzügen und Wegzügen in den einzelnen Städten und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Quelle/Ziel	Anteil an jeweiligen Zuzügen in die Stadt/Gemeinde	Anteil an jeweiligen Wegzügen aus der Stadt/Gemeinde
Brensbach	Fischbachtal 2,4 % Groß-Bieberau 2,9 %	Fischbachtal 3,5 % Groß-Bieberau 3,9 % Reinheim 2,5 %
Höchst	Groß-Umstadt 2,0 %	Groß-Umstadt 2,1 %
Reichelsheim	Fischbachtal 2,4 %	Fischbachtal 2,8 % Modautal 2,2 % Otzberg 2,0 %

4.5. Wanderungsbeziehungen mit dem Kreis Offenbach

Der Kreis Offenbach hatte an allen Zuzügen in den Landkreis Darmstadt-Dieburg im Durchschnitt der drei Jahre 2017 bis 2019 einen Anteil von 4,3 %. Pro Jahr zogen im Schnitt 920 Personen aus dem Kreis Offenbach zu. Bei den Wegzügen ergab sich ein Durchschnitt von 721 Wegzügen in den Kreis Offenbach, das entsprach 3,7 % aller Wegzüge aus dem Kreis Darmstadt-Dieburg.

In diesen betrachteten drei Jahren gab es Wanderungsbeziehungen mit allen Städten und Gemeinden im Kreis Offenbach. Am stärksten waren Rödermark (178 Zuzüge/155 Wegzüge), Rodgau (166 Zuzüge/132 Wegzüge), Dreieich (100 Zuzüge/82 Wegzüge) und Langen (103 Zuzüge/93 Wegzüge) an den Wanderungsbeziehungen mit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg beteiligt. Diese vier Kommunen machten zusammen 59 % der Zuzüge und 64 % der Wegzüge mit dem Kreis Offenbach aus. Rödermark grenzt dabei unmittelbar an Messel und Eppertshausen an. Rodgau ist eine Nachbargemeinde von Eppertshausen und Babenhausen. Dreieich grenzt an Messel an und ist, wie auch Langen, ein Mittelzentrum.

Die beiden Karten zeigen die Verteilung der Zuzüge und der Wegzüge mit dem Kreis Offenbach. Die absoluten Zahlen geben den jeweiligen Durchschnitt für die Wanderungen in den Jahren 2017 bis 2019 an. Die Bedeutung der Wanderungen mit dem Kreis Offenbach für die einzelnen Städte und Gemeinden wird durch die Einfärbung dargestellt (Anteil an den Zuzügen/Wegzügen der jeweiligen Gemeinde insgesamt). Die Bedeutung des Kreises Offenbach war für die Wanderungen der einzelnen Städte und Gemeinden im Norden des Landkreises Darmstadt-Dieburg besonders hoch, nach Süden hin nahm die Bedeutung ab. Besonders hohe Anteile erreichten Wanderungen mit dem Kreis Offenbach an den Umzügen insgesamt in Eppertshausen (18,4 % aller Zuzüge/16,6 % aller Wegzüge), in Babenhausen (14,0 % aller Zuzüge/10,2 % aller Wegzüge) und in Erzhausen (11,5 % aller Zuzüge/11,8 % aller Wegzüge). Auch für Dieburg, Groß-Umstadt, Münster und Schaafheim, jeweils ohne direkte Grenzlage zum Nachbarkreis, waren die Wanderungen mit dem Kreis Offenbach noch recht stark ausgeprägt.

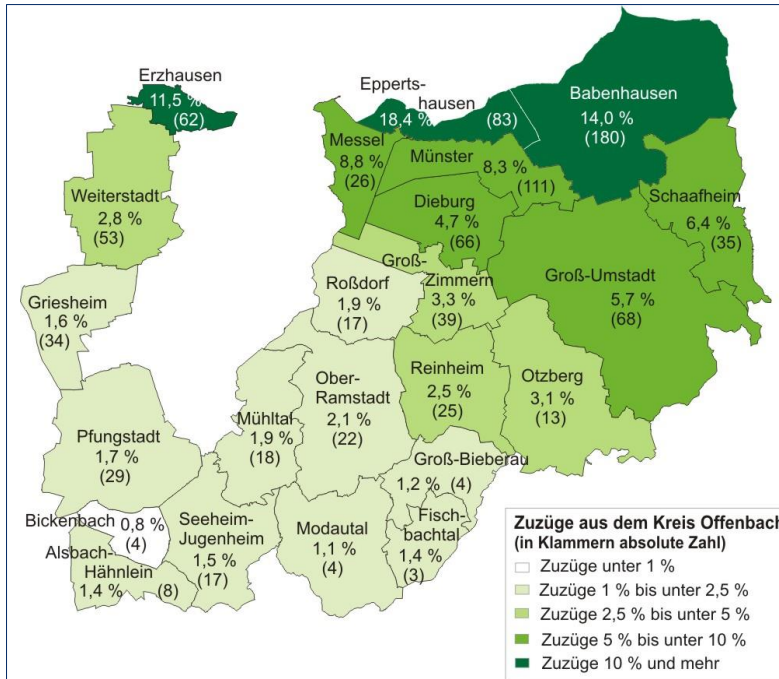


Abbildung 37: Anteile der Zuzüge aus dem Kreis Offenbach an den jeweiligen Zuzügen der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

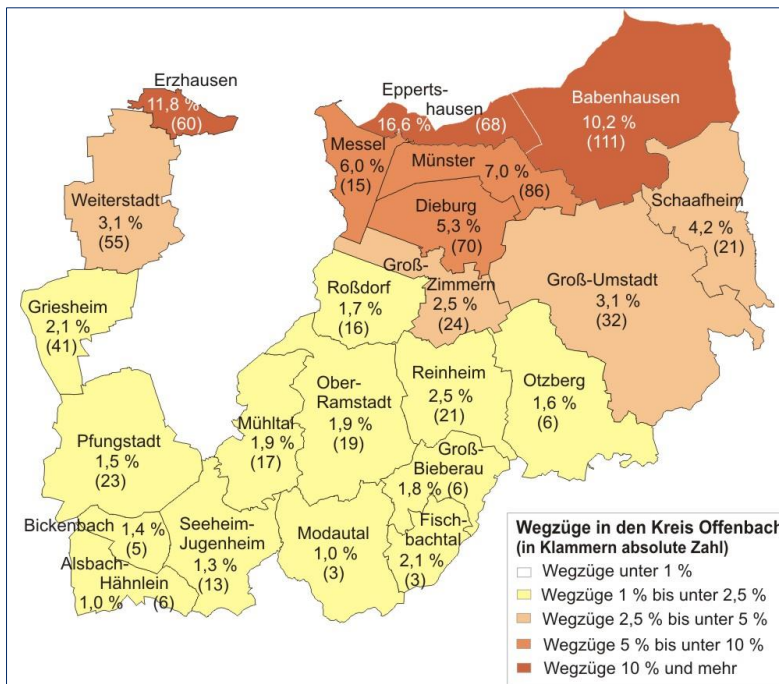


Abbildung 38: Anteile der Wegzüge in den Kreis Offenbach an den jeweiligen Wegzügen der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Die Bedeutung, gemessen an den Wanderungen der einzelnen Kommunen insgesamt, variierte je nach räumlicher Lage. Rödermark und Rodgau hatten für Babenhäuser, Dieburg, Eppertshäuser und Münster eine recht große Bedeutung. Dabei fiel insbesondere die enge Wanderungsbeziehung zwischen Eppertshäuser und Rödermark auf, mit hohen Anteilen an den Wanderungen in Epperts-



hausen insgesamt von 9,1 % aller Zuzüge und 7,2 % der Wegzüge. In Erzhausen hatten die unmittelbare Nachbargemeinde Egelsbach und das Mittelzentrum Langen einen relativ großen Anteil an den Wanderungen insgesamt.

Kommunen im Kreis Offenbach mit größerem Anteil (mindestens 2 %) an allen Zuzügen und Wegzügen in den einzelnen Städten und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Quelle/Ziel	Anteil an jeweiligen Zuzügen in die Stadt/Gemeinde	Anteil an jeweiligen Wegzügen aus der Stadt/Gemeinde
Dreieich	Erzhausen 2,2 % Messel 2,8 %	Erzhausen 2,1 %
Egelsbach	Erzhausen 3,1 %	Erzhausen 3,5 %
Langen	Erzhausen 3,8 %	Erzhausen 3,9 % Messel 2,0 %
Rödermark	Eppertshausen 9,1 % Messel 2,5 % Münster 2,6 %	Eppertshausen 7,2 % Messel 2,0 % Münster 2,3 %
Rodgau	Babenhausen 4,6 % Eppertshausen 2,8 % Schaafheim 2,5 %	Babenhausen 3,1 % Eppertshausen 3,8 % Schaafheim 2,0 %

4.6. Wanderungsbeziehungen mit Stadt und Kreis Aschaffenburg

Auf den Kreis Aschaffenburg und die kreisfreie Stadt Aschaffenburg entfiel zusammen im Durchschnitt der drei Jahre 2017 bis 2019 ein Anteil von jeweils 1,6 % aller Zuzüge und aller Wegzüge im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Da die Anteile an den Wanderungen der meisten Kommunen für Stadt und Kreis Aschaffenburg recht niedrig waren, werden Sie hier als Raum Aschaffenburg zusammengefasst betrachtet. Im Schnitt zogen pro Jahr 338 Personen aus dem Raum Aschaffenburg zu und 306 Personen dorthin fort. Mit dem Großteil der Kommunen im Kreis Aschaffenburg wurde in diesem Zeitraum nur in sehr geringem Umfang gewandert, dennoch gab es Zuzüge oder Wegzüge mit allen Städten und Gemeinden bzw. Gemeindeverbänden in diesem Kreis. Im Landkreis Darmstadt-Dieburg gab es in den drei betrachteten Jahren keine Wanderungsbewegungen zwischen Kreis und Stadt Aschaffenburg und der Gemeinde Modautal. Auch in Alsbach-Hähnlein waren kaum Wanderungsbeziehungen mit dem Raum Aschaffenburg vorhanden, hier gab es lediglich im Jahr 2018 einen einzelnen Wegzug.

Die stärksten Wanderungsbeziehungen in den betrachteten drei Jahren ergaben sich hingegen mit den an den Kreis Aschaffenburg angrenzenden Kommunen Babenhausen und Schaafheim. 57 % aller Zuzüge und Wegzüge mit Stadt und Kreis Aschaffenburg im Landkreis Darmstadt-Dieburg entfielen auf diese beiden Kommunen. Am stärksten waren die Wanderungsverbindungen zwischen dem Landkreis Darmstadt-Dieburg und der Stadt Aschaffenburg (70 Zuzüge/96 Wegzüge) sowie dem Markt Großostheim (82 Zuzüge/83 Wegzüge). Zusammen machten diese beiden Kommunen 45 % der Zuzüge und 58 % der Wegzüge zwischen dem Landkreis Darmstadt-Dieburg und dem Raum Aschaffenburg insgesamt aus. Großostheim ist eine unmittelbare Nachbarkommune für Schaafheim. Die Stadt Aschaffenburg grenzt zwar nicht direkt an den Landkreis Darmstadt-Dieburg an, sie ist jedoch ein Oberzentrum und hat damit eine entsprechend große Anziehungskraft für die Bevölkerung im Nordosten des Landkreises.

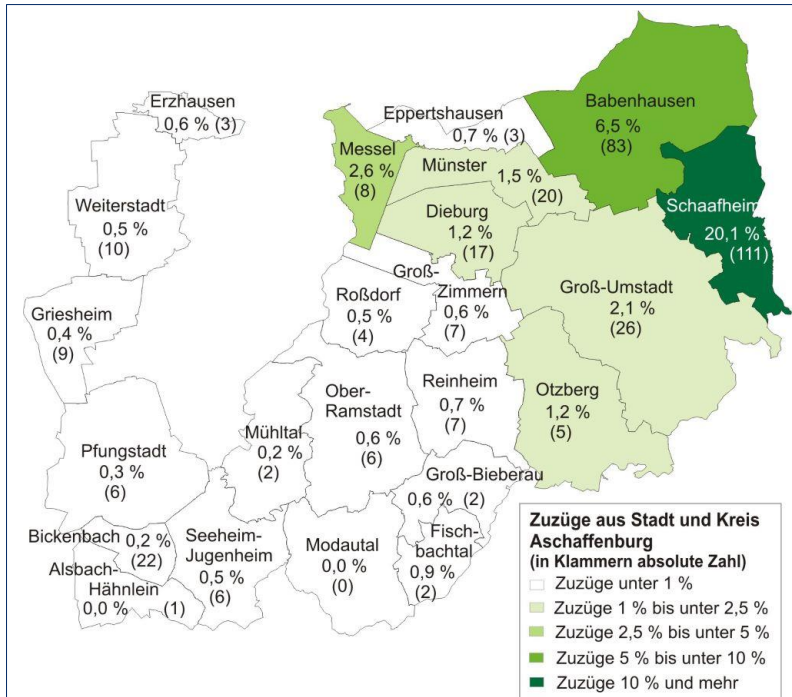


Abbildung 39: Anteile der Zuzüge aus Stadt und Kreis Aschaffenburg an den jeweiligen Zuzügen der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

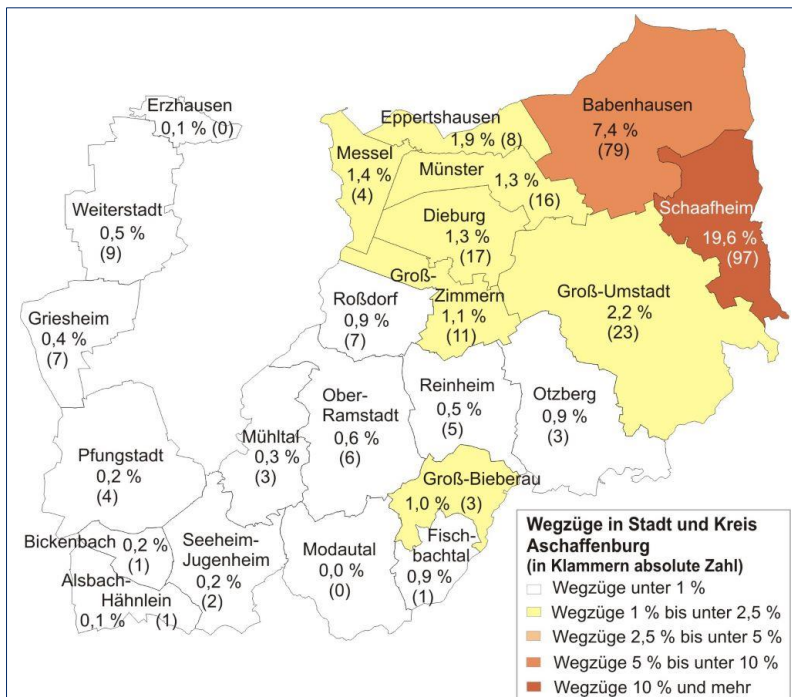


Abbildung 40: Anteile der Wegzüge nach Stadt und Kreis Aschaffenburg an den jeweiligen Wegzügen der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Auf den beiden Karten ist die Verteilung der Zuzüge und der Wegzüge mit der Stadt und dem Kreis Aschaffenburg dargestellt. Dabei geben die absoluten Zahlen den jeweiligen Durchschnitt für die Wanderungen in den Jahren 2017 bis 2019 an. Die Einfärbung bildet hingegen die Bedeutung der Wanderungen mit dem Raum Aschaffenburg für die einzelnen Städte und Gemeinden ab (Anteil an den Zuzügen/Wegzügen der jeweiligen Gemeinde insgesamt). Die größte Bedeutung hatten Stadt



und Kreis Aschaffenburg für die Wanderungen von Babenhausen (6,5 % aller Zuzüge/7,4 % aller Wegzüge) und Schaafheim (20,1 % aller Zuzüge/19,6 % aller Wegzüge). Jeder fünfte Umzug in Schaafheim stand damit mit dem Raum Aschaffenburg in Verbindung. Diese Verbindung beruht vor allem auf dem intensiven Austausch zwischen Schaafheim und Großostheim: gemittelt zogen pro Jahr 58 Personen von Großostheim nach Schaafheim (10,5 % der Zuzüge nach Schaafheim) und 46 Personen von Schaafheim nach Großostheim (9,4 % der Wegzüge aus Schaafheim). Die Wanderungen mit Großostheim fielen in Schaafheim sogar in den meisten Jahren stärker aus, als mit dem ebenfalls benachbarten Babenhausen. Die Wanderungen mit der Stadt Aschaffenburg bezogen sich vor allem auf Babenhausen und Schaafheim. Die Ländergrenze zu Bayern scheint hier für das Umzugsverhalten keine Rolle zu spielen.

In den meisten anderen Kommunen im Landkreis war der Raum Aschaffenburg nur geringfügig an den Wanderungen beteiligt. Die Anteile der Wanderungen mit dem Kreis und der Stadt Aschaffenburg zusammen lagen bei sehr vielen Städten und Gemeinden nur bei unter einem Prozent ihres Wanderungsvolumens insgesamt.

Kommunen im Raum Aschaffenburg mit größerem Anteil (mindestens 2 %) an allen Zuzügen und Wegzügen in den einzelnen Städten und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Quelle/Ziel	Anteil an jeweiligen Zuzügen in die Stadt/Gemeinde	Anteil an jeweiligen Wegzügen aus der Stadt/Gemeinde
Stadt Aschaffenburg	Schaafheim 3,1 %	Babenhausen 2,5 % Schaafheim 5,0 %
Großostheim	Schaafheim 10,5 %	Babenhausen 2,0 % Schaafheim 9,4 %

4.7. Wanderungsbeziehungen mit der Stadt Darmstadt

Zwischen der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg bestanden umfassende Wanderungsverbindungen. Nur im Nordosten des Kreisgebietes wurde die Bedeutung des Oberzentrums Darmstadt durch die Überschneidung mit den Einzugsbereichen der Oberzentren Frankfurt, Offenbach und Aschaffenburg etwas abgeschwächt. Darmstadt ist zudem zum Großteil von Kommunen des Landkreises umgeben. Somit ist die Stadt Darmstadt für viele Städte und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg eine direkte Nachbarkommune. Da besonders häufig in Nachbarkommunen umgezogen wird, begünstigt dieser Umstand die Wanderungsbeziehungen mit Darmstadt.

Für die meisten Städte und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg waren die Wanderungsbeziehungen mit der Stadt Darmstadt größer als mit den umliegenden Kreisen. Es gab allerdings auch einige Ausnahmen. Einen größeren Anteil als die Zuzüge aus Darmstadt hatten an den jeweiligen Zuzügen insgesamt in Alsbach-Hähnlein Zuzüge aus dem Kreis Bergstraße, in Babenhausen aus dem Kreis Aschaffenburg und dem Kreis Offenbach, in Eppertshausen und Münster aus dem Kreis Offenbach, in Groß-Umstadt aus dem Odenwaldkreis und in Schaafheim aus dem Kreis Aschaffenburg und dem Odenwaldkreis. Einen größeren Anteil als die Wegzüge nach Darmstadt hatten an den jeweiligen Wegzügen insgesamt in Alsbach-Hähnlein und Bickenbach Wegzüge in den Kreis Bergstraße, in Babenhausen Wegzüge in den Kreis Aschaffenburg und den Kreis Offenbach, in Fischbachtal, Groß-Bieberau und Groß-Umstadt in den Odenwaldkreis, in Münster in den Kreis Offenbach, in Pfungstadt in den Kreis Groß-Gerau und in Schaafheim Wegzüge in den Kreis Aschaffenburg.



In den drei Jahren 2017 bis 2019 lag der Anteil der Stadt Darmstadt an allen Zuzügen in den Landkreis Darmstadt-Dieburg bei durchschnittlich 13,7 %. Jährlich zogen gemittelt 2.949 Personen aus Darmstadt zu. Der Durchschnitt bei den Wegzügen nach Darmstadt lag bei 2.280 Personen, das waren 11,8 % aller Wegzüge aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg. Es ergab sich damit ein deutlicher Wanderungsgewinn für den Landkreis Darmstadt-Dieburg. Mehr als die Hälfte der Wanderungen mit der Stadt Darmstadt (56 % der Zuzüge 54 % der Wegzüge) setzten sich aus den Wanderungen mit Griesheim, Mühltal, Pfungstadt, Roßdorf und Weiterstadt zusammen.

Die beiden Karten zeigen die Verteilung der Zuzüge und der Wegzüge mit der Stadt Darmstadt. Die absoluten Zahlen sind der jeweilige Durchschnittswert für die Wanderungen in den Jahren 2017 bis 2019. Die Bedeutung der Wanderungen mit Darmstadt für die einzelnen Städte und Gemeinden wird durch die Einfärbung angezeigt (Anteil an den Zuzügen/Wegzügen der jeweiligen Gemeinde insgesamt). Dabei ist zu erkennen, dass sich in Griesheim, Messel, Mühltal und Roßdorf mehr als jeder fünfte Zuzug und/oder Wegzug auf die Stadt Darmstadt bezog. Auch in den anderen direkt an Darmstadt angrenzenden Städten und Gemeinden ging ein großer Teil aller Wanderungen auf Umzüge mit der Stadt Darmstadt zurück. Groß-Zimmern und Ober-Ramstadt haben zwar eine direkte Gemarkungsgrenze zu Darmstadt, allerdings besteht für beide keine unmittelbare Straßenverbindung. Hierdurch liegen die Wanderungsanteile, die auf Darmstadt entfallen, dort niedriger als in den meisten anderen Kommunen mit unmittelbarer Verkehrsanbindung. In den Städten und Gemeinden im Nordosten des Landkreises hatten Wanderungen mit Darmstadt eine viel geringere Bedeutung. Für Babenhausen, Eppertshausen, Münster und Schaaflheim lagen die Anteile bei Zuzügen und Wegzügen jeweils unter 5 % ihres Wanderungsvolumens insgesamt.

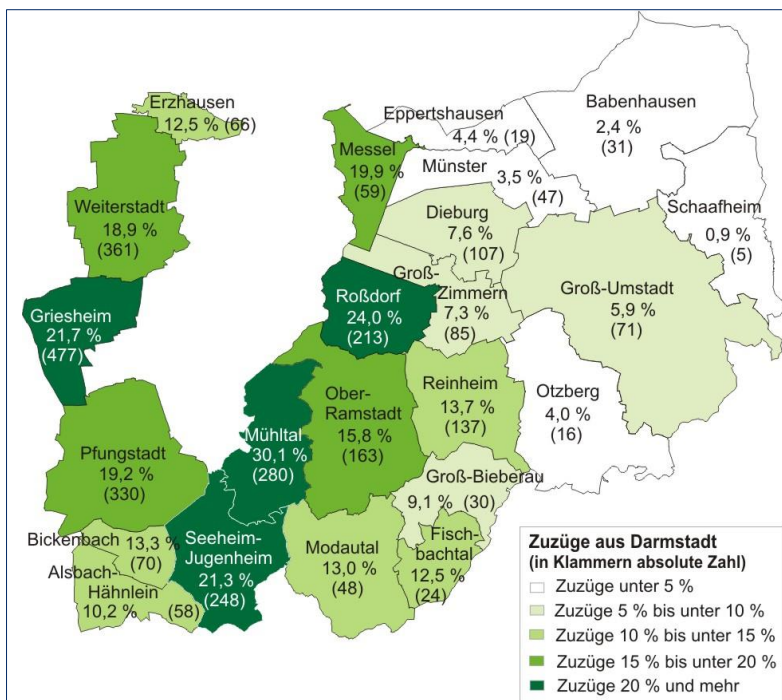


Abbildung 41: Anteile der Zuzüge aus Darmstadt an den jeweiligen Zuzügen der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

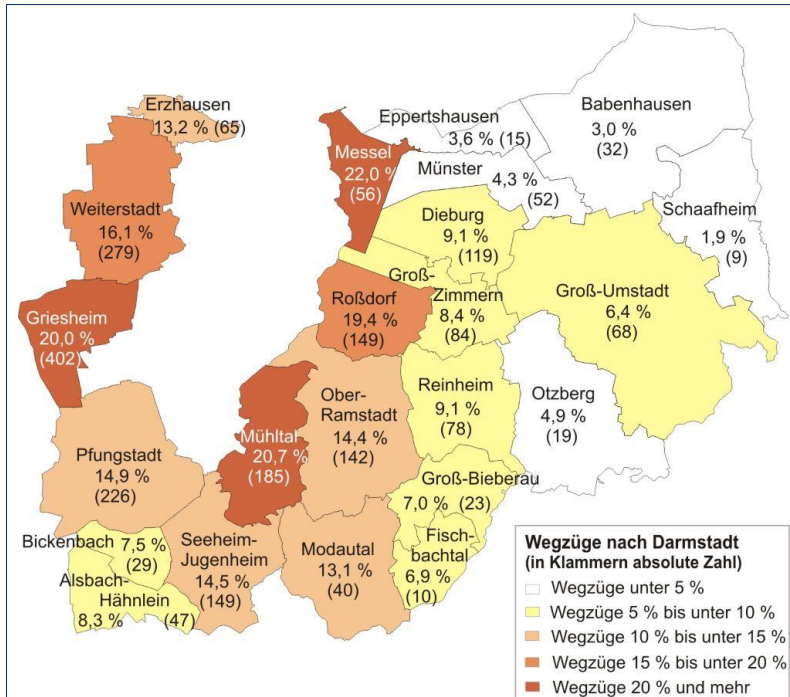


Abbildung 42: Anteile der Wegzüge nach Darmstadt an den jeweiligen Wegzügen der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

4.8. Binnenwanderungen im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Nicht nur mit den umliegenden Landkreisen und kreisfreien Städten bestanden intensive Wanderungsverflechtungen. Ein erheblicher Anteil der Umzüge fand zwischen den Städten und Gemeinden des Landkreises Darmstadt-Dieburg statt. Im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 zogen 5.399 bereits im Landkreis Darmstadt-Dieburg wohnende Personen in eine andere kreisangehörigen Stadt oder Gemeinde um, das entsprach einem Viertel aller Zuzüge im Landkreis.

Besonders häufig wurde in den hier betrachteten Jahren mit Städten und Gemeinden in der Mitte des Kreisgebietes gewandert. Diese Häufung trat vermutlich deshalb auf, weil generell sehr oft in unmittelbare Nachbarkommunen umgezogen wird. Da für die Städte und Gemeinden in Randlage auch Kommunen anderer Kreise die unmittelbaren Nachbarn sind, gab es dort mit Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg anteilig weniger Wanderungen. Zwischen den Zuzügen aus einer Kommune des Kreises in eine andere und den entgegengesetzten Wegzügen entstanden bei der Auswertung des Datensatzes geringfügige Unterschiede. Ein möglicher Grund hierfür ist, dass unter den vielen Wegzügen mit nicht bekanntem Ziel vermutlich auch Wanderungen innerhalb des Landkreises waren.

Unter den am häufigsten aufgesuchten Zielen für Wanderungen im Landkreis waren in den Jahren 2017 bis 2019 Dieburg, Groß-Umstadt, Groß-Zimmern, Münster, Ober-Ramstadt, Pfungstadt und Reinheim. Dorthin zogen im Durchschnitt jeweils mehr als 300 Personen aus dem Landkreis. Jeweils weniger als 100 Personen aus dem Landkreis zogen jährlich im Schnitt nach Erzhausen, Fischbachtal und Messel. Durchschnittlich mehr als 300 Wegzüge pro Jahr in das übrige Kreisgebiet gab es in Dieburg, Griesheim, Groß-Umstadt, Groß-Zimmern, Münster, Ober-Ramstadt, Pfungstadt und Reinheim. Weniger als 100 Wegzüge in die anderen Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg waren es hingegen in Fischbachtal, Messel, Modautal und Schaafheim.

In zwölf der Städte und Gemeinden ereigneten sich innerhalb der Jahre 2017 bis 2019 Zuzüge aus allen anderen kreisangehörigen Städten und Gemeinden. Zuzüge aus besonders wenigen kreisangehörigen Kommunen erfolgten in diesem Zeitraum hingegen in Alsbach-Hähnlein (17



Städte und Gemeinden) und Erzhausen (18 Städte und Gemeinden). Bei den Wegzügen in den Landkreis waren es in Messel (17 Städte und Gemeinden) sowie in Babenhausen und Eppertshausen (je 18 Städte und Gemeinden) besonders wenige Zielkommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Nicht gewandert wurde dabei jeweils nur mit Kommunen, die räumlich weiter entfernt liegen.

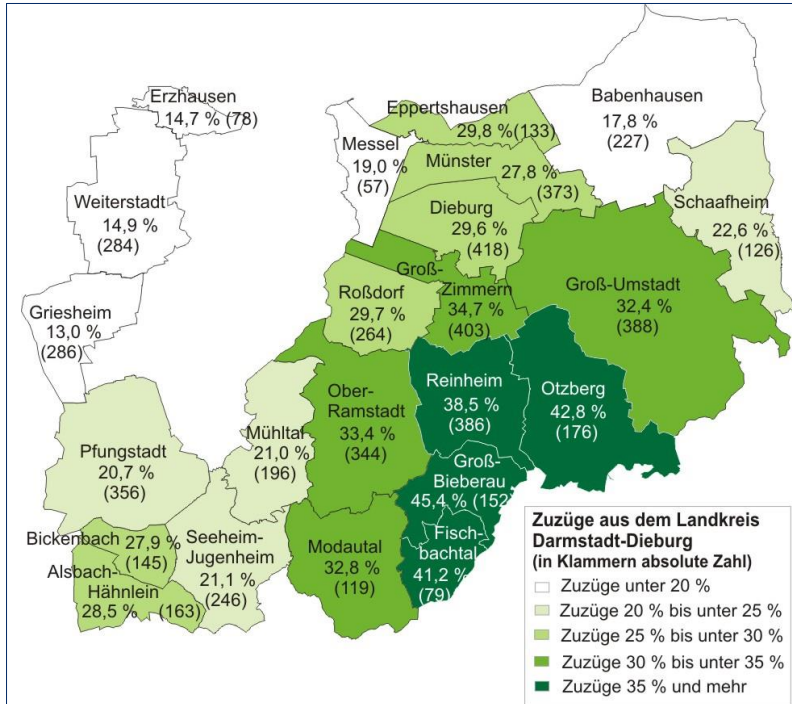


Abbildung 43: Anteile der Zuzüge aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg an den jeweiligen Zuzügen der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

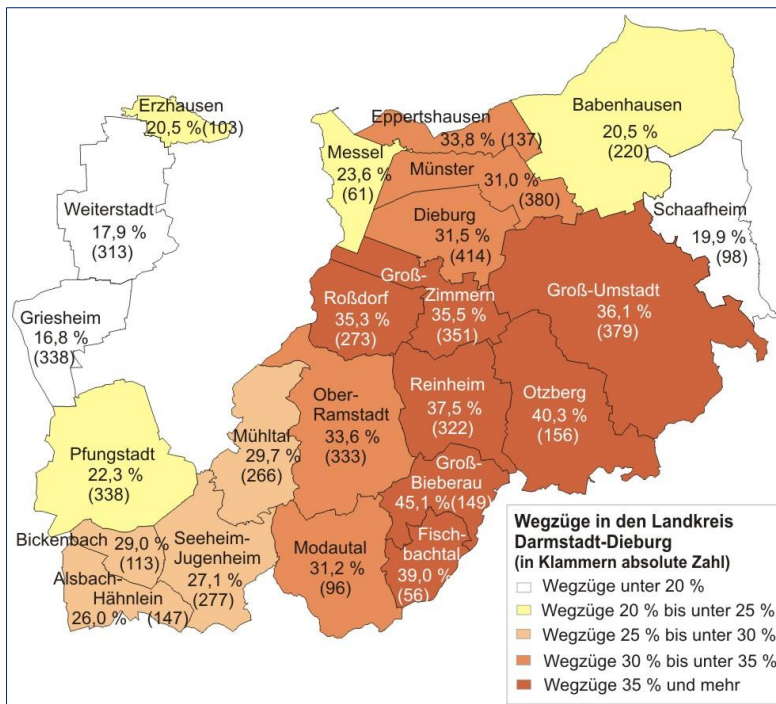


Abbildung 44: Anteile der Wegzüge in den Landkreis Darmstadt-Dieburg an den jeweiligen Zuzügen der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)



Die absoluten Zahlen in den beiden Karten sind der jeweilige Durchschnittswert für die Wanderungen in den Jahren 2017 bis 2019. Die Bedeutung der Wanderungen mit den anderen Städten und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg wird für die einzelnen Kommunen durch die Einfärbung angezeigt (Anteil an den Zuzügen/Wegzügen der jeweiligen Gemeinde insgesamt). Die größte Bedeutung, gemessen an der Zahl der jeweiligen Zu- und Wegzüge der einzelnen Städte und Gemeinden insgesamt, hatten Wanderungen innerhalb des Kreisgebietes vor allem für die eher ländlich geprägten Kommunen in Grenzlage zum Odenwaldkreis. In den an Darmstadt angrenzenden Städten und Gemeinden war der Anteil der Wanderungen mit dem Landkreis geringer, da dort ein besonders starker Einfluss der Stadt Darmstadt auf die Wanderungen bestand. Besonders niedrig waren die Anteile von kreisinternen Wanderungen im Nordwesten des Landkreises. Dort waren zusätzlich zu den starken Wanderungsbeziehungen mit Darmstadt auch Wanderungen mit Nachbarkommunen in den Kreisen Groß-Gerau und Offenbach von großer Bedeutung.

Die Wanderungsverflechtungen zwischen den einzelnen Kommunen im Landkreis sind sehr vielfältig. In den folgenden Detailkarten werden Ausschnitte des Landkreises dargestellt, die in Teilräumen die Verflechtungen abbilden. Da die Vernetzungen der Kommunen sehr komplex sind, werden in den Karten in der Regel nur besonders starke Verknüpfungen mit Zuzügen und Wegzügen von mindestens 20 Personen dargestellt. Zusätzlich bestanden vielfältige weitere Verbindungen mit geringerer Personenanzahl zwischen den kreisangehörigen Städten und Gemeinden.

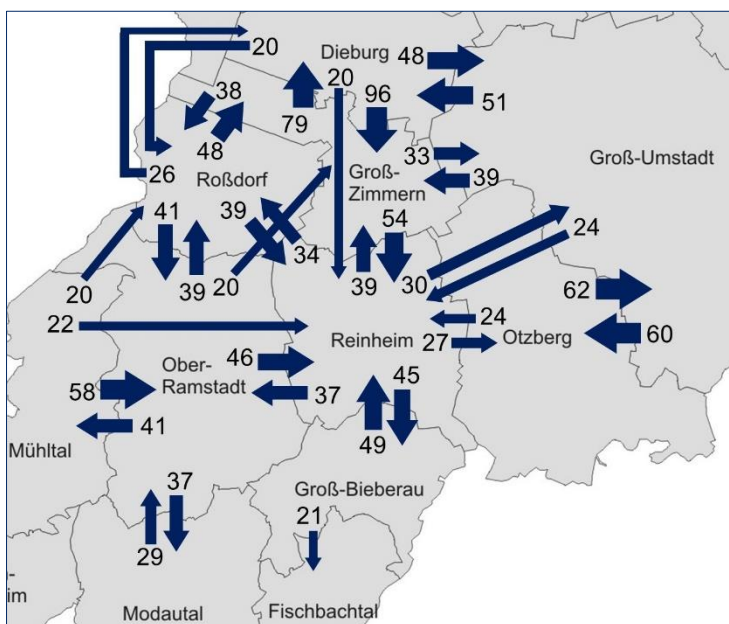


Abbildung 45: Stärkere Wanderungsverflechtungen in der Mitte des Landkreises Darmstadt-Dieburg
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

In der Mitte des Landkreises waren die Verflechtungen besonders vielfältig. Auch zwischen Kommunen, die nicht direkt aneinander angrenzen, bestanden zum Teil stärkere Wanderungsbeziehungen. Ein besonders starker Bevölkerungsaustausch fand zwischen Dieburg und Groß-Zimmern sowie zwischen Groß-Umstadt und Otzberg statt.

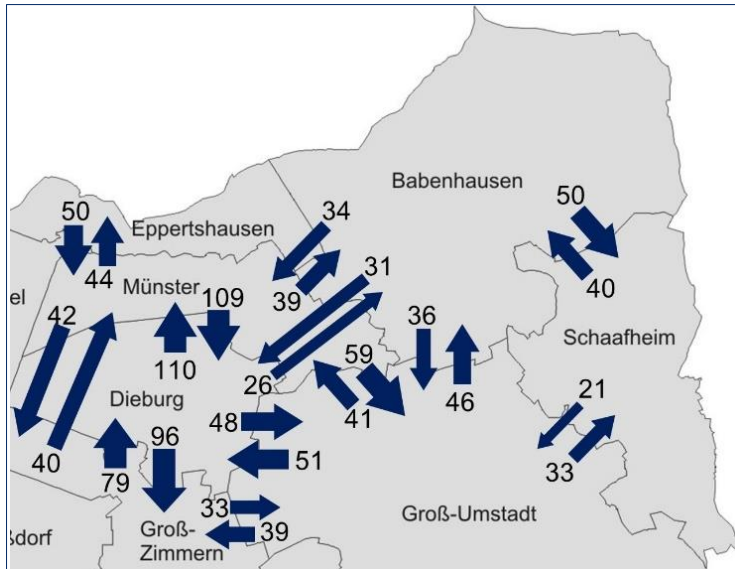


Abbildung 46: Stärkere Wanderungsverflechtungen im Nordosten des Landkreises Darmstadt-Dieburg (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Auch im Nordosten des Landkreises gab es teilweise recht stark ausgeprägte Verbindungen mit nicht direkt benachbarten Kommunen. So zogen beispielsweise relativ viele Menschen in beiden Wanderungsrichtungen zwischen Groß-Zimmern und Münster um. Die stärkste Wanderungsverbindung, die zwei Kommunen im gesamten Landkreis miteinander hatten, bestand zwischen Dieburg und Münster. In beiden Wanderungsrichtungen gab es dort im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 Umzüge von mehr als 100 Personen jährlich. Eine vergleichsweise starke Verknüpfung bestand außerdem zwischen Dieburg und Groß-Zimmern.

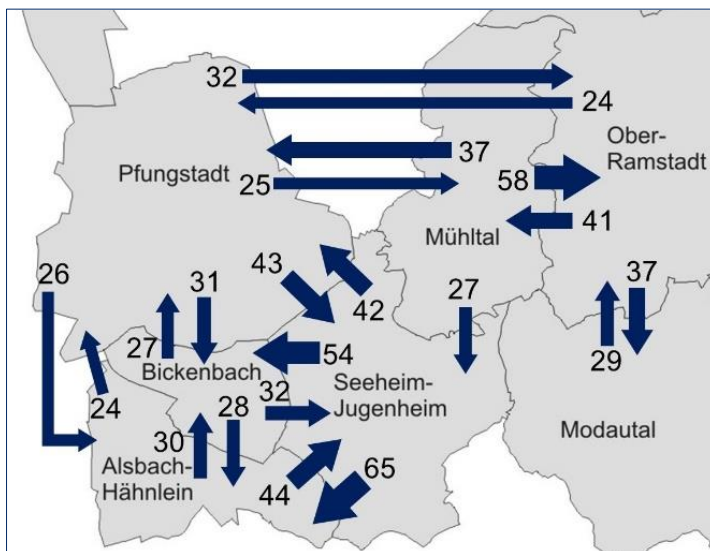


Abbildung 47: Stärkere Wanderungsverflechtungen im Süden des Landkreises Darmstadt-Dieburg (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Bei den Wanderungsverflechtungen im Süden fällt auf, dass Pfungstadt mit Mühlthal und Ober-Ramstadt recht deutliche Wanderungsbeziehungen hatte. In diese beiden nicht an Pfungstadt angrenzenden Kommunen gab es jeweils ähnlich viele Umzüge wie in das benachbarte Bickenbach. Im Süden des Landkreises bestanden die stärksten Wanderungsbeziehungen zwischen Seeheim-Jugenheim und Alsbach-Hähnlein.

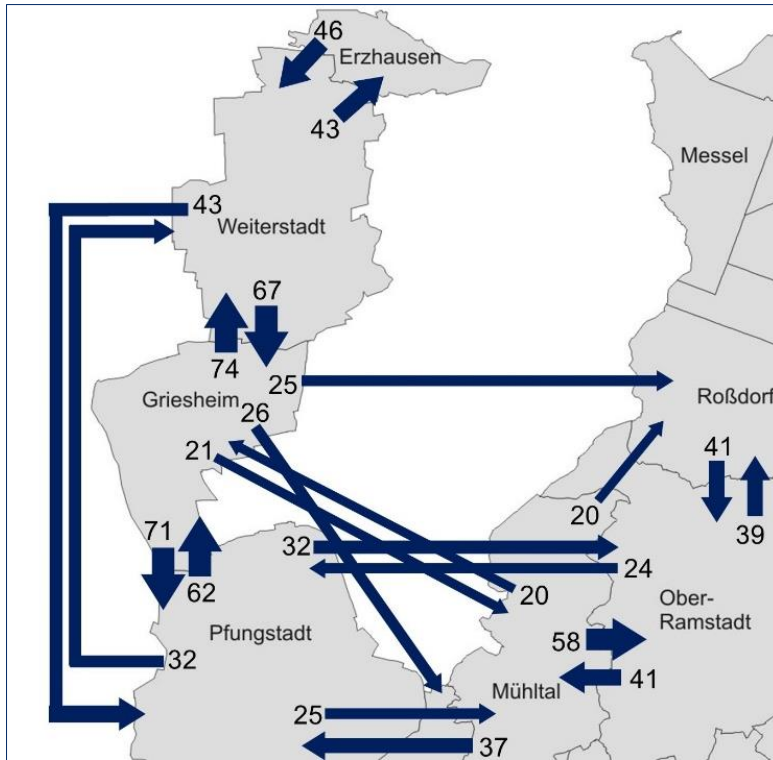


Abbildung 48: Stärkere Wanderungsverflechtungen im Westen des Landkreises Darmstadt-Dieburg
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Im Westen des Landkreises gab es besonders starke Wanderungsbeziehungen zwischen den drei Städten Griesheim, Pfungstadt und Weiterstadt. Dabei fanden auch zwischen Pfungstadt und Weiterstadt relativ viele Umzüge statt, obwohl sie nicht aneinander angrenzen. Am stärksten ausgeprägt waren in diesem Bereich des Landkreises allerdings die Wanderungen zwischen den benachbarten Städten Griesheim und Weiterstadt sowie zwischen Griesheim und Pfungstadt. Vergleichsweise stark waren, trotz der etwas weiteren Entfernung, die Wanderungen zwischen Griesheim und den östlich von Darmstadt gelegenen Gemeinden Mühlthal und Roßdorf. In Messel lagen alle Wanderungsverbindungen zu den anderen kreisangehörigen Städten und Gemeinden jeweils deutlich unterhalb von 20 Personen.

Die in den Karten dargestellten absoluten Zahlen geben einen Einblick in die Stärke der bestehenden Wanderungsverbindungen. Je nach Einwohnerzahl wanderten allerdings unterschiedlich viele Personen, sodass eine vergleichsweise geringe Personenzahl für die einzelnen Gemeinden eine recht große Bedeutung haben kann. Die folgende Tabelle fasst deshalb einige besonders stark ausgeprägte Wanderungsbeziehungen nach ihrer Bedeutung für die jeweiligen Städte und Gemeinden zusammen. Dabei wurden solche Verbindungen zusammengestellt, die mindestens 5 % der gesamten Zuzüge oder Wegzüge in den entsprechenden Kommunen ausmachten. In Kommunen für die in der Tabelle keine eigene Zeile enthalten ist, erreichten weder Zu- noch Wegzüge mit einzelnen Kommunen innerhalb des Landkreises einen Anteil von 5 % der Wanderungen dieser Kommune gesamt.



Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg mit besonders großen Anteilen ab 5 % aller Zuzüge und Wegzüge in einzelnen Städten und Gemeinden

Quelle/Ziel	Anteil an jeweiligen Zuzügen der Stadt/Gemeinde in Spalte 1	Anteil an jeweiligen Wegzügen der Stadt/Gemeinde in Spalte 1
Alsbach-Hähnlein	Bickenbach 5,0 % Seeheim-Jugenheim 11,5 %	Bickenbach 5,3 % Seeheim-Jugenheim 7,9 %
Bickenbach	Alsbach-Hähnlein 5,8 % Pfungstadt 6,0 % Seeheim-Jugenheim 10,5 %	Alsbach-Hähnlein 7,3 % Pfungstadt 7,0 % Seeheim-Jugenheim 8,1 %
Dieburg	Groß-Zimmern 5,6 % Münster 7,7 %	Groß-Zimmern 7,4 % Münster 8,4 %
Eppertshausen	Münster 9,8 %	Münster 12,3 %
Erzhausen	Weiterstadt 8,1 %	Weiterstadt 9,0 %
Fischbachtal	Groß-Bieberau 11,1 % Reinheim 6,7 %	Groß-Bieberau 7,4 % Reinheim 7,4 %
Groß-Bieberau	Ober-Ramstadt 5,3 % Reinheim 13,6 %	Fischbachtal 6,8 % Reinheim 15,2 %
Groß-Umstadt	Otzberg 5,1 %	Otzberg 5,5 %
Groß-Zimmern	Dieburg 8,3 %	Dieburg 7,9 % Reinheim 5,5 %
Modautal	Ober-Ramstadt 10,2 %	Ober-Ramstadt 9,7 %
Mühltal	Alle <5 %	Ober-Ramstadt 6,4 %
Münster	Dieburg 8,2 %	Dieburg 8,7 %
Ober-Ramstadt	Mühltal 5,6 %	Alle <5 %
Otzberg	Groß-Umstadt 14,6 % Reinheim 6,6 %	Groß-Umstadt 15,9 % Reinheim 6,2 %
Reinheim	Groß-Zimmern 5,4 %	Groß-Bieberau 5,1 %
Schaafheim	Babenhausen 9,0 % Groß-Umstadt 6,0 %	Babenhausen 7,8 %
Seeheim-Jugenheim	Alle <5 %	Alsbach-Hähnlein 6,3 % Bickenbach 5,4 %



5. Räumliche Orientierung bei der Schulortwahl

Schulkinder werden durch ihre Wohnadresse dem Schuleinzugsbereich einer wohnortnahen Grundschule zugeordnet. Nur in Ausnahmefällen werden Grundschulen von außerhalb des Einzugsbereiches wohnenden Kindern besucht. Für weiterführende Schulen ab der fünften Jahrgangsstufe gibt es jedoch keine festgelegten Zuordnungen. Es besteht stattdessen die Wahlfreiheit für den Besuch von Schulen der Sekundarstufe I und II. Nicht in jeder Stadt oder Gemeinde gibt es weiterführende Schulen. Schon durch die ungleichmäßige Verteilung von Gymnasien, Gesamtschulen und anderen weiterführenden Schulen ergibt sich für viele Schulkinder die Notwendigkeit von räumlicher Mobilität über die eigene Wohngemeinde hinaus. Vollständig frei ist die Entscheidung über die besuchte Schule allerdings nicht, da die weiterführenden Schulen selbst über die Aufnahme von Schülerinnen und Schülern entscheiden und nur über begrenzte Kapazitäten verfügen.

In Hessen besteht Anspruch auf Aufnahme in eine Schule des Schulträgers (= Kreis oder kreisfreie Stadt), in dessen Gebiet die Schülerin oder der Schüler wohnt. Wenn es mehrere weiterführende Schulen des gleichen Bildungsgangs in diesem Gebiet gibt, besteht allerdings kein Anspruch auf die Aufnahme an einer bestimmten Schule. Schulen können die Aufnahme von Schülerinnen und Schülern ablehnen, wenn die Zahl der angemeldeten Kinder höher ist als ihre Aufnahmekapazität. Für die Entscheidung über die Aufnahme sollen vor allem Schülerinnen und Schüler berücksichtigt werden, in deren Wohnort keine angemessene schulische Ausbildungsmöglichkeit besteht oder bei denen die Verkehrsverhältnisse zu einer schlechten Erreichbarkeit anderer in Betracht kommender Schulen führen. Außerdem können Kriterien wie besondere soziale Umstände oder der Wunsch einer bestimmten ersten Fremdsprache oder eines besonderen Schwerpunkts in die Entscheidungen mit einfließen. Falls es im Gebiet des Schulträgers keine Schule des gewünschten Bildungsgangs geben sollte, besteht Anspruch auf Aufnahme in eine passende Schule eines anderen Schulträgers (vgl. <https://www.rv.hessenrecht.hessen.de> SchulG HE 2017).

Der Landkreis Darmstadt-Dieburg hat mit der Stadt Darmstadt eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung über die Aufnahme von Schülerinnen und Schülern ab der fünften Klasse geschlossen. Darin erklären beide Gebietskörperschaften, dass sie dazu bereit sind Kinder aus der jeweils anderen Gebietskörperschaft aufzunehmen, sofern die Aufnahmekapazität der Schulen dies zulässt. Darmstadt erklärt sich außerdem bereit, Schülerinnen und Schüler aus Messel und Mühlthal ohne Einschränkung aufzunehmen (vgl. www.ladadi.de; öffentlich-rechtliche Vereinbarung 10.11.2020).

Es dürfte für die Eltern viele Entscheidungsgründe für die Auswahl einer bestimmten Schule geben. Darunter zum Beispiel der Ruf oder die Größe der Schule oder auch der Wunsch des Kindes mit Freundinnen und Freunden gemeinsam die Schule zu besuchen. Zudem können die Bevorzugung verschiedener Konzepte wie z.B. integrierte oder kooperative Gesamtschulen oder bestimmter schulischer Schwerpunkte und zusätzlicher Angebote die Wahl der passenden Schule beeinflussen. Aber auch räumliche Aspekte dürften mit in die Auswahl einfließen: Wie gut ist die Schule erreichbar und wie lange ist das Kind unterwegs? Auch die sonstige räumliche Ausrichtung der Familie dürfte darauf einen Einfluss haben. Wo kennt das Kind sich bereits etwas aus, wo wohnen Freunde, wo geht es in den Sportverein? Es ist davon auszugehen, dass auch solche weichen Standortfaktoren bewusst oder unbewusst mit in die Wahl der weiterführenden Schule eingehen.

Im Landkreis Darmstadt-Dieburg sind nicht in allen Städten und Gemeinden weiterführende Schulen vorhanden. Die Kinder aus Bickenbach, Eppertshausen, Erzhausen, Fischbachtal, Messel und Modautal müssen ab der fünften Klasse in einem anderen Ort zur Schule gehen. In Mühlthal gibt es ab Klasse fünf ausschließlich Förderschulen, weshalb nur ein sehr geringer Anteil der Schülerinnen und Schüler aus Mühlthal vor Ort eine weiterführende Schule besucht. In einigen Kommunen bestehen weiterführende Schulen, die allerdings nicht alle Schularten oder nicht alle Jahrgangsstufen bis hin zum Abitur abdecken. Nur in Babenhausen, Dieburg, Griesheim, Groß-Bieberau, Groß-Umstadt, Ober-Ramstadt, Pfungstadt, Seeheim-Jugenheim und Weiterstadt besteht die Möglichkeit bis zum



Abitur vor Ort in die Schule zu gehen. Die folgende Karte stellt die Verteilung der Schularten in den Städten und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg dar.

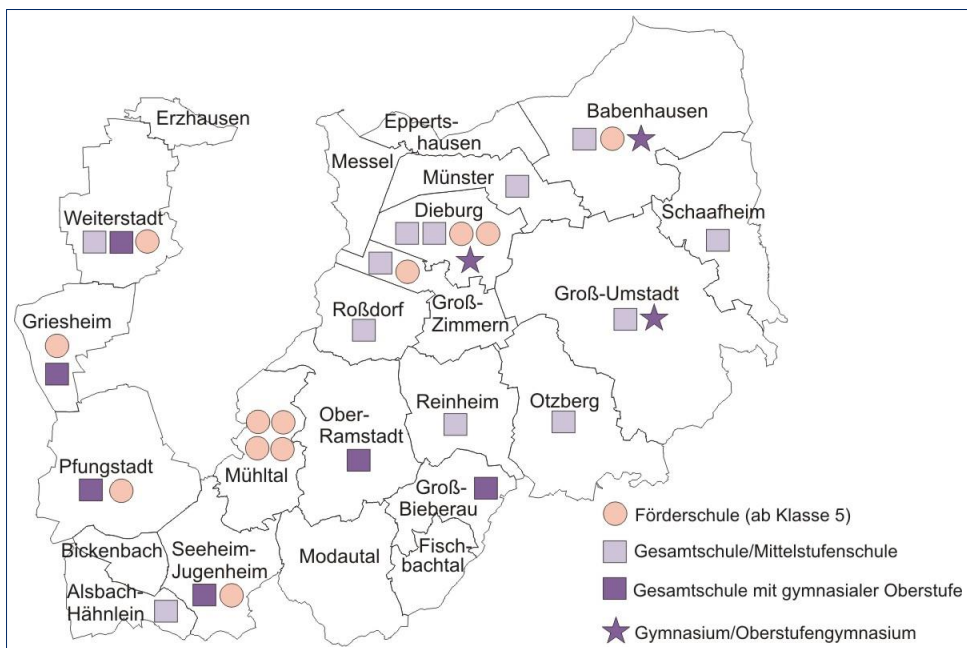


Abbildung 49: Schulen nach Schulart im Landkreis Darmstadt-Dieburg
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Um die räumlichen Muster im Landkreis Darmstadt-Dieburg in Bezug auf die weiterführenden Schulen zu erfassen fand eine Auswertung von Einzeldaten der Landesschulstatistik des Hessischen Kultusministeriums für die Schuljahre 2017/18, 2018/19 und 2019/20 statt. Aus den Daten wurden Durchschnittswerte für den Zeitraum der drei betrachteten Jahre gebildet. Eine der beiden durchgeführten Auswertungen betrachtet alle im Landkreis Darmstadt-Dieburg wohnenden Schülerinnen und Schüler der Stufen 5 bis 13 und analysiert in welchen Orten sie zur Schule gingen. Da der Datensatz nur Angaben zu Schulen in Hessen enthält, sind Schülerinnen und Schüler mit Wohnort im Landkreis und Schulort außerhalb Hessens nicht enthalten. Hierdurch dürften insbesondere im Nordosten des Landkreises Schülerinnen und Schüler im Datensatz fehlen, die im Raum Aschaffenburg zur Schule gingen. Die zweite Auswertung betrachtet die einzelnen weiterführenden Schulen im Landkreis Darmstadt-Dieburg darauf hin, wo die sie besuchenden Schülerinnen und Schüler wohnten. Hierdurch wurden auch schulische Beziehungen über die hessischen Landesgrenzen hinaus sichtbar.

Für beide Auswertungen fanden nur Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen Berücksichtigung. Ausgewertet wurden die Daten aller Schülerinnen und Schüler ab Jahrgangsstufe 5 an Förderstufen, Förderschulen, Haupt- und Realschulen, Gesamtschulen, Gymnasien und gymnasialen Oberstufen. Berufliche Schulen wurden für diese Auswertung nicht einbezogen, da hier die Wahl des Ausbildungsberufes und des Ausbildungsbetriebes und nicht die Auswahl einer bestimmten beruflichen Schule im Vordergrund stehen dürfte. Aus den beiden Auswertungen ergab sich ein deutliches Bild der bestehenden räumlichen Verknüpfungen im Rahmen des Besuchs weiterführender Schulen.

Die Karte stellt die Verteilung aller im Landkreis wohnenden Schülerinnen und Schüler ab Klasse fünf auf die besuchten Schulstandorte im Landkreis und außerhalb dar. Hierbei entfielen zwar hohe Anteile auf die drei einwohnerreichsten Städte im Westen, aber auch in Dieburg, Groß-Umstadt, Ober-Ramstadt und Seeheim-Jugenheim besuchten besonders viele Schülerinnen und Schüler aus dem Landkreis eine weiterführende Schule.

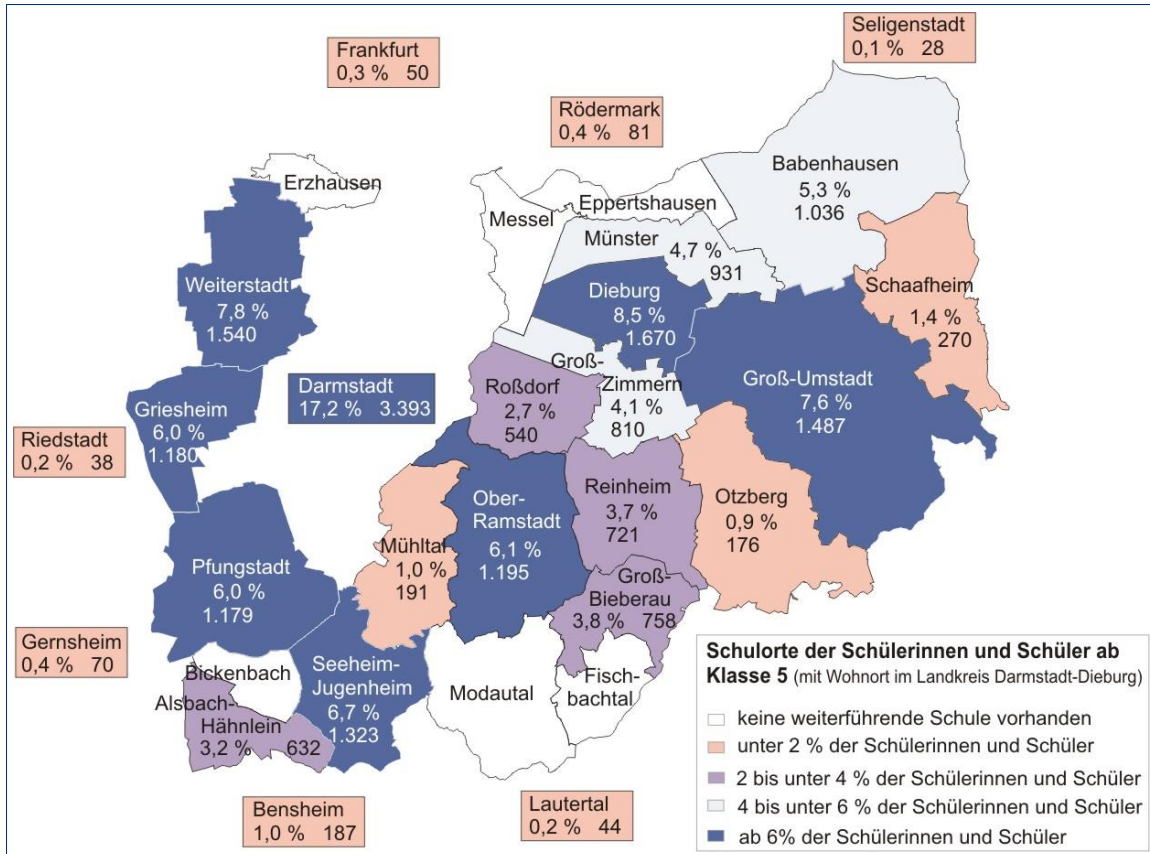


Abbildung 50: Besuchte Schulorte der im Landkreis Darmstadt-Dieburg wohnenden Schülerinnen und Schüler ab Klasse 5 (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Außerhalb des Landkreises wurden insbesondere weiterführende Schulen in Darmstadt besucht: mehr ein Sechstel der im Landkreis wohnenden Schülerinnen und Schüler ab der fünften Klasse gingen in Darmstadt zur Schule. Trotz der etwas weiteren Entfernung wurden auch verschiedene Schulen in Frankfurt besucht. Insgesamt gingen im Schnitt der drei betrachteten Jahre 50 Schülerinnen und Schüler (0,3 %) in Frankfurt zur Schule. Darunter waren hauptsächlich Gymnasien und Förderschulen. Auf die umliegenden angrenzenden Kommunen in anderen Landkreisen entfielen meist recht geringe Anteile von bis zu 0,4 %, aller im Landkreis wohnenden Schülerinnen und Schüler. Einen höheren Anteil von 1,0 % erreichte das Mittelzentrum Bensheim als Standort mehrerer Gymnasien.

Für manche Städte und Gemeinden war die Bedeutung dieser externen Schulstandorte jedoch höher als für den Landkreis insgesamt. 187 Kinder und Jugendliche aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg besuchten weiterführende Schulen in Bensheim. Von ihnen wohnten 106 Personen in Alsbach-Hähnlein, was einen Anteil von 18,4 % aller in Alsbach-Hähnlein wohnender Schülerinnen und Schüler ab der fünften Klasse ausmachte. Aus Eppertshausen gingen 15,8 % aller Schülerinnen und Schüler ab der fünften Klasse in Rödermark zur Schule und aus Modautal besuchten 13,3 % aller Schülerinnen und Schüler ab der fünften Klasse die Schule in Lautertal. Für die Verbindungen mit dem Kreis und der Stadt Aschaffenburg und dem Kreis Miltenberg liegen leider keine Daten vor, da in den Schülerdaten des Hessischen Kultusministeriums nur Schülerinnen und Schüler an Schulen in Hessen enthalten sind. Es ist allerdings davon auszugehen, dass es in Schaafheim und in Babenhäusen auch im schulischen Bereich Bezüge zum Raum Aschaffenburg geben dürfte.



Häufigste Orte für den Besuch weiterführender Schulen in den Jahren 2017 bis 2019 nach dem Wohnort der Schülerinnen und Schüler (SuS) (Durchschnittswerte der Schuljahre 2017/18 bis 2019/20)

Wohnort der Schülerinnen und Schüler (SuS)	Wohnort = Schulort	Am häufigsten besuchter anderer Schulort	Am zweithäufigsten besuchter anderer Schulort	Am dritthäufigsten besuchter anderer Schulort
Alsbach-Hähnlein	43,8 % (253 SuS)	Seeheim-Jugenheim 28,2 % (163 SuS)	Bensheim 18,4 % (106 SuS)	Darmstadt 5,9 % (34 SuS)
Babenhausen	79,1 % (798 SuS)	Dieburg 7,7 % (78 SuS)	Schaafheim 3,3 % (33 SuS)	Groß-Umstadt 3,3 % (33 SuS)
Bickenbach	Keine Schule ab Klasse 5	Seeheim-Jugenheim 45,8 % (207 SuS)	Alsbach-Hähnlein 35,2 % (159 SuS)	Darmstadt 8,2 % (37 SuS)
Dieburg	82,9 % (883 SuS)	Münster 5,5 % (59 SuS)	Groß-Zimmern 4,6 % (49 SuS)	Darmstadt 3,0 % (33 SuS)
Eppertshausen	Keine Schule ab Klasse 5	Münster 53,4 % (213 SuS)	Dieburg 23,3 % (93 SuS)	Rödermark 15,8 % (63 SuS)
Erzhausen	Keine Schule ab Klasse 5	Weiterstadt 51,3 % (293 SuS)	Darmstadt 42,7 % (244 SuS)	
Fischbachtal	Keine Schule ab Klasse 5	Groß-Bieberau 80,8 % (131 SuS)	Darmstadt 11,1 % (18 SuS)	
Griesheim	61,3 % (1.155 SuS)	Darmstadt 35,6 % (671 SuS)		
Groß-Bieberau	88,0 % (276 SuS)	Reinheim 2,9 % (9 SuS)	Ober-Ramstadt 2,5 % (8 SuS)	
Groß-Umstadt	80,4 % (1.130 SuS)	Dieburg 4,8 % (67 SuS)	Otzberg 3,8 % (54 SuS)	Schaafheim 3,0 % (42 SuS)
Groß-Zimmern	67,5 % (688 SuS)	Dieburg 21,7 % (221 SuS)	Darmstadt 6,0 % (61 SuS)	
Messel	Keine Schule ab Klasse 5	Darmstadt 88,6 % (218 SuS)	Dieburg 4,5 % (11 SuS)	
Modautal	Keine Schule ab Klasse 5	Groß-Bieberau 33,6 % (96 SuS)	Ober-Ramstadt 31,1 % (89 SuS)	Lautertal 13,3 % (38 SuS)
Mühltal	3,3 % (35 SuS) (nur Förderschulen)	Darmstadt 59,4 % (631 SuS)	Ober-Ramstadt 28,5 % (303 SuS)	Seeheim-Jugenheim 5,0 % (53 SuS)
Münster	71,3 % (645 SuS)	Dieburg 19,2 % (174 SuS)	Darmstadt 2,2 % (20 SuS)	Babenhausen 2,1 % (19 SuS)



Wohnort der Schülerinnen und Schüler (SuS)	Wohnort = Schulort	Am häufigsten besuchter anderer Schulort	Am zweithäufigsten besuchter anderer Schulort	Am dritthäufigsten besuchter anderer Schulort
Ober-Ramstadt	63,8 % (642 SuS)	Darmstadt 15,6 % (157 SuS)	Roßdorf 7,3 % (73 SuS)	Groß-Bieberau 6,1 % (61 SuS)
Otzberg	28,7 % (115 SuS)	Groß-Umstadt 37,2 % (149 SuS)	Reinheim 17,7 % (71 SuS)	Darmstadt 4,2 % (17 SuS)
Pfungstadt	72,5 % (1.170 SuS)	Darmstadt 14,1 % (228 SuS)	Seeheim-Jugenheim 4,6 % (74 SuS)	Gernsheim 4,2 % (67 SuS)
Reinheim	59,1 % (607 SuS)	Groß-Bieberau 17,8 % (183 SuS)	Darmstadt 8,1 % (83 SuS)	Dieburg 4,4 % (45 SuS)
Roßdorf	48,8 % (413 SuS)	Darmstadt 33,0 % (279 SuS)	Ober-Ramstadt 12,0 % (101 SuS)	
Schaafheim	35,6 % (195 SuS)	Babenhausen 35,2 % (193 SuS)	Groß-Umstadt 23,7 % (130 SuS)	
Seeheim-Jugenheim	65,4 % (791 SuS)	Alsbach-Hähnlein 16,1 % (195 SuS)	Darmstadt 14,1 % (171 SuS)	Bensheim 2,2 % (27 SuS)
Weiterstadt	72,5 % (1.241 SuS)	Darmstadt 24,4 % (417 SuS)		

Häufigste Orte für den Besuch weiterführender Schulen in den Jahren 2017 bis 2019 nach dem Wohnort der Schülerinnen und Schüler (SuS) (Durchschnittswerte der Schuljahre 2017/18 bis 2019/20)

Allgemein zeigten sich besonders starke räumliche Beziehungen mit direkt benachbarten Kommunen. So gab es besonders enge teils wechselseitige Beziehungen jeweils zwischen den Kommunen im Bereich der Bergstraße, im Nordwesten und in der Mitte des Kreisgebietes. Die stärksten Verknüpfungen von Anteilen ab 10 % der Schülerinnen und Schüler in den einzelnen Wohnorten sind in der folgenden Karte abgebildet. Da für die Verbindungen zu den weiterführenden Schulen in Darmstadt eine separate Karte gezeigt wird, sind diese hier nicht dargestellt. In jenen Städten und Gemeinden mit einem umfassenden Angebot an weiterführenden Schulen wurden erwartungsgemäß eher selten weiterführende Schulen in anderen Orten besucht. Mehr als 80 % der dort wohnenden Schülerinnen und Schüler ab der fünften Klasse besuchten die Schulen am Wohnort in Dieburg (82,9 %), Groß-Bieberau (88,0 %) und Groß-Umstadt (80,4 %).

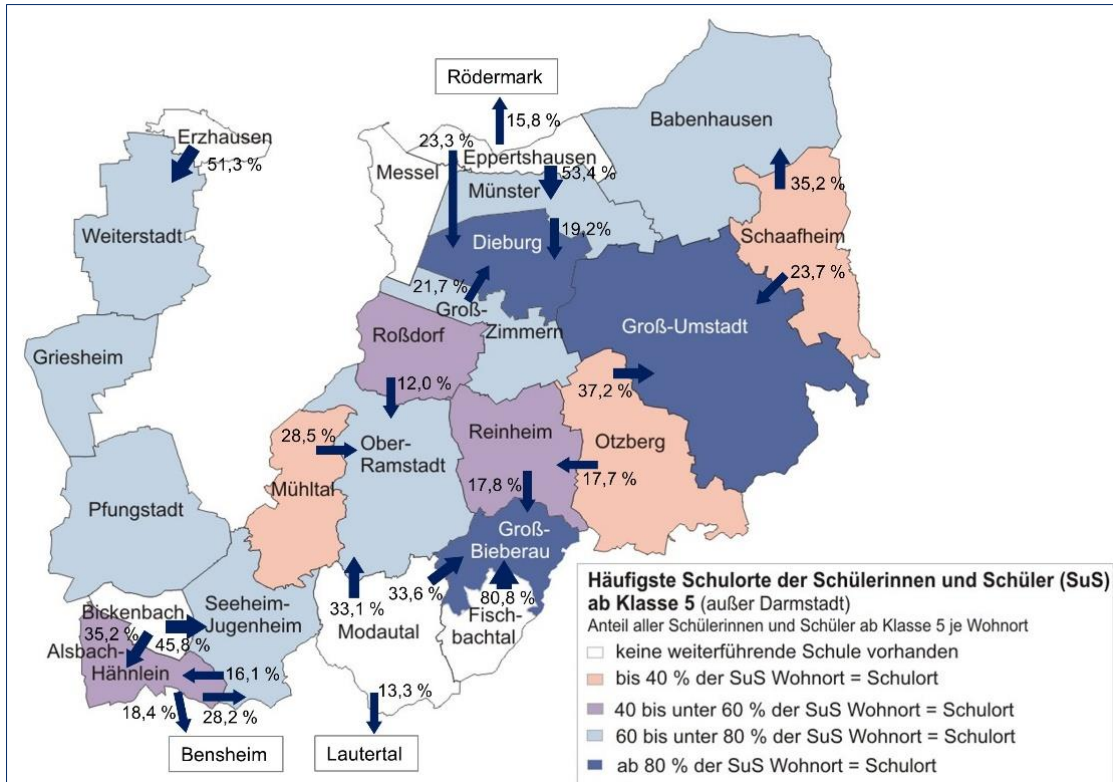


Abbildung 51: Besonders häufig besuchte Schulorte (ab 10 %) der in den einzelnen Städten und Gemeinden wohnenden Schülerinnen und Schüler ab Klasse 5 (ausgenommen Darmstadt)
 (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

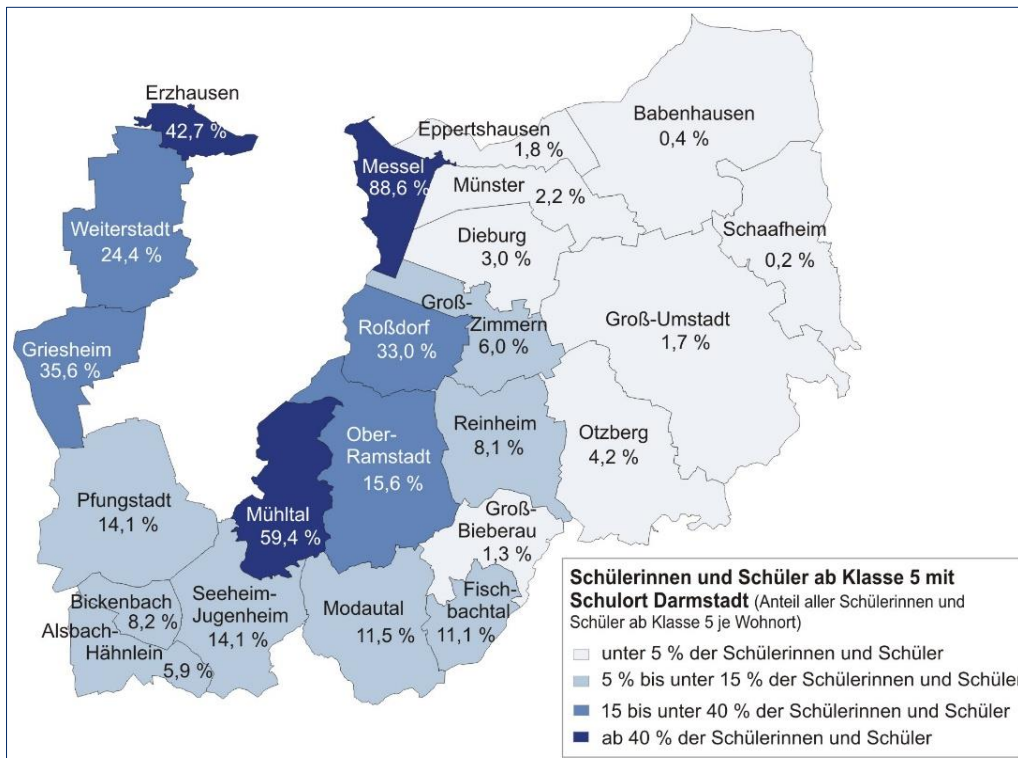


Abbildung 52: Anteil der in den einzelnen Städten und Gemeinden wohnenden Schülerinnen und Schüler ab Klasse 5 mit Schulbesuch in Darmstadt
 (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)



In Darmstadt besuchten 3.393 Schülerinnen und Schüler aus dem Landkreis eine weiterführende Schule, das waren 17,2 % aller im Landkreis Darmstadt-Dieburg wohnenden Schülerinnen und Schüler ab der fünften Klasse. Aus Messel und Mühlthal ging jeweils deutlich mehr als die Hälfte der Schülerinnen und Schüler auf weiterführende Schulen in Darmstadt, was aufgrund der getroffenen Vereinbarung mit der Stadt Darmstadt für den Schulbesuch der Kinder und Jugendlichen aus diesen beiden Kommunen zu erwarten war. Mindestens jeder dritte Schulbesuch ging außerdem aus Erzhausen, Griesheim und Roßdorf nach Darmstadt. Aus allen 23 kreisangehörigen Städten und Gemeinden gingen Schülerinnen und Schüler in Darmstadt zur Schule. Allerdings waren im Nordosten des Kreises die Anteile an der gesamten Anzahl der Schülerinnen und Schüler ab Klasse 5 nur sehr gering.

In Darmstadt wurden insbesondere die Gymnasien besucht. Im Durchschnitt der drei hier ausgewerteten Jahre gingen von den 3.393 Schülerinnen und Schüler mit Schulort Darmstadt und Wohnort im Landkreis Darmstadt-Dieburg 2.936 Schülerinnen und Schüler auf Gymnasien, das entsprach 86,5 %. Die übrigen Schülerinnen und Schüler (SuS) besuchten Gesamtschulen (348 SuS, 10,3 %), Förderschulen (68 SuS, 2,0 %) sowie Haupt- und Realschulen (41 SuS, 1,2 %).

Die zweite Auswertung zu den räumlichen Verbindungen beim Besuch der weiterführenden Schulen betrifft die Standorte im Landkreis Darmstadt-Dieburg mit weiterführenden Schulen ab der fünften Klasse. Für alle diese Schulen wurden die Wohnorte ihrer Schülerinnen und Schüler ausgewertet. In den hierfür verwendeten Daten waren auch die außerhalb von Hessen wohnenden Schülerinnen und Schüler enthalten, sodass auch die bestehenden schulischen Beziehungen nach Bayern sichtbar wurden.

Der größte Teil der Schülerinnen und Schüler an den weiterführenden Schulen im Landkreis wohnte auch in einer der kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Im Schnitt der drei ausgewerteten Jahre besuchten 17.583 Schülerinnen und Schüler die Klassen 5 bis 13 an den allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Von ihnen wohnten 15.645 Schülerinnen und Schüler zugleich in einer der kreisangehörigen Städte und Gemeinden, was 89 % aller Schülerinnen und Schüler an den weiterführenden Schulen im Landkreis Darmstadt-Dieburg entsprach.

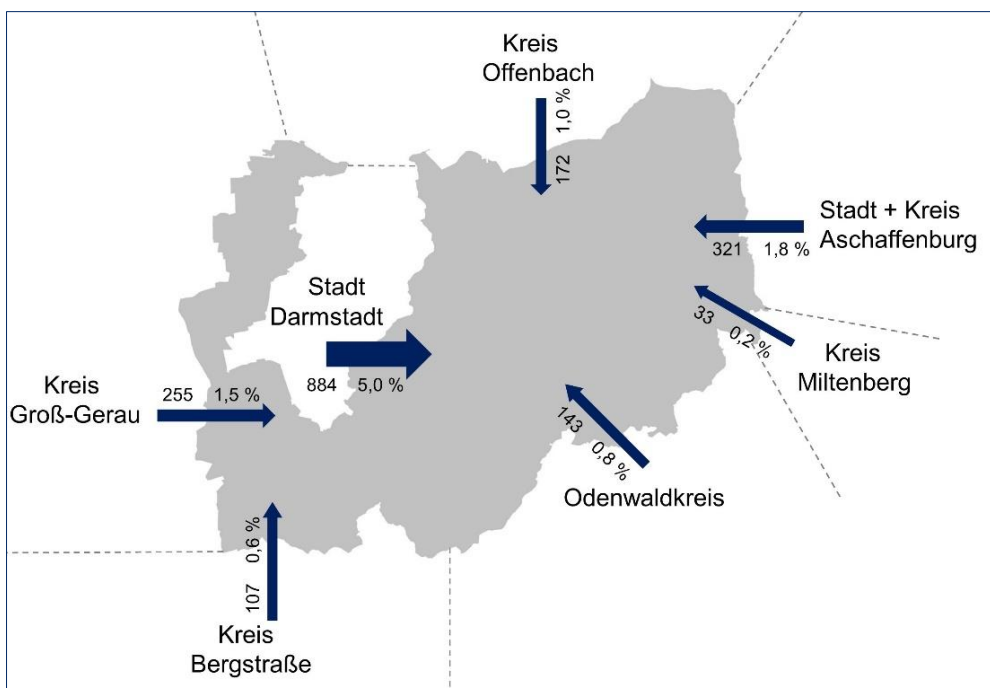


Abbildung 53: Herkunft externer Schülerinnen und Schüler an den weiterführenden Schulen im Landkreis Darmstadt-Dieburg (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)



Unter den sonstigen Herkunftsorten waren vor allem die angrenzenden Nachbarkreise und die Stadt Darmstadt. Die durchschnittlich 884 Schülerinnen und Schüler aus Darmstadt machten einen Anteil von 5,0 % aller Schülerinnen und Schüler an den weiterführenden Schulen im Landkreis Darmstadt-Dieburg aus. Sie besuchten vor allem Schulen in Seeheim-Jugenheim (425 SuS), Weiterstadt (178 SuS) und Griesheim (145 SuS).

Aus den benachbarten Kreisen kamen nur geringe Anteile der Schülerinnen und Schülern an den weiterführenden Schulen im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Den niedrigsten Anteil hatte dabei der Kreis Miltenberg mit 0,2 % der Schülerinnen und Schüler, während den noch größten Anteil Stadt und Kreis Aschaffenburg zusammen mit 1,8 % aller Schülerinnen und Schüler erreichten.

Auch wenn die Anteile der Nachbarkreise bezogen auf alle Schülerinnen und Schüler an den weiterführenden Schulen nur sehr gering waren, konnten auf Ebene einzelner Städte und Gemeinden einige stärkere Verbindungen festgestellt werden. Die folgende Tabelle stellt dar, in welchen Orten die meisten Schülerinnen und Schüler wohnten, die auf die weiterführenden Schulen im Landkreis Darmstadt-Dieburg gingen. Unter den drei häufigsten Herkunftsorten der Schülerinnen und Schüler waren bei einigen Kommunen auch Nachbargemeinden aus anderen Kreisen. Zum Beispiel kamen in Babenhausen 5,3 % aller Schülerinnen und Schüler ab der fünften Klasse aus der Stadt Aschaffenburg. 11,0 % der Schülerinnen und Schüler der Gesamtschule in Schaafheim wohnten im bayrischen Nachbarort Großostheim. An den Schulen in Seeheim-Jugenheim machten Schülerinnen und Schüler aus Darmstadt mit 23,3 % fast ein Viertel der gesamten Schülerschaft ab der fünften Klasse aus.

In Bickenbach, Eppertshausen, Erzhausen, Fischbachtal, Messel und Modautal sind keine weiterführenden Schulen ab Klasse 5 vorhanden. Diese sechs Gemeinden sind daher in der Tabelle nicht aufgeführt. Die Spalte Schulort = Wohnort gibt in dieser Tabelle an, wie viele Prozent der Schülerinnen und Schüler, die auf die weiterführenden Schulen in diesem Ort gingen, auch in diesem Ort wohnten.

Häufigste Wohnorte der Schülerinnen und Schüler an den weiterführenden Schulen im Landkreis Darmstadt-Dieburg
(KGS = kooperative Gesamtschule; IGS = integrierte Gesamtschule; FS = Förderschule; MSS = Mittelstufenschule; HR = Haupt- und Realschule; GYM = Gymnasium)

Schulort	Schulort = Wohnort	Häufigster anderer Wohnort	Zweithäufigster anderer Wohnort	Dritthäufigster anderer Wohnort
Alsbach-Hähnlein (KGS)	34,7 % (253 SuS)	Seeheim-Jugenheim 26,7 % (195 SuS)	Bickenbach 21,8 % (159 SuS)	Darmstadt 6,6 % (48 SuS)
Babenhausen (GYM, IGS, FS)	55,5 % (798 SuS)	Schaafheim 13,4 % (193 SuS)	Stadt Aschaffenburg 5,3 % (76 SuS)	Mainhausen 5,1 % (74 SuS)
Dieburg (GYM, KGS, IGS, 2 FS)	51,7 % (883 SuS)	Groß-Zimmern 12,9 % (221 SuS)	Münster 10,1 % (173 SuS)	Eppertshausen 5,6 % (96 SuS)
Griesheim (KGS, FS)	81,8 % (1.155 SuS)	Darmstadt 10,3 % (145 SuS)	Riedstadt 4,5 % (64 SuS)	
Groß-Bieberau (KGS)	31,7 % (276 SuS)	Reinheim 21,0 % (183 SuS)	Fischbachtal 15,0 % (131 SuS)	Modautal 11,0 % (96 SuS)
Groß-Umstadt (GYM, IGS)	74,1 % (1.133 SuS)	Otzberg 9,8 % (150 SuS)	Schaafheim 8,5 % (130 SuS)	Babenhausen 2,2 % (30 SuS)



Schulort	Schulort = Wohnort	Häufigster anderer Wohnort	Zweithäufigster anderer Wohnort	Dritthäufigster anderer Wohnort
Groß-Zimmern (KGS, FS)	84,5 % (688 SuS)	Dieburg 6,0 % (49 SuS)	Groß-Umstadt 3,3 % (27 SuS)	
Mühltal (4 FS)	17,0 % (33 SuS)	Ober-Ramstadt 20,6 % (40 SuS)	Pfungstadt 14,8 % (28 SuS)	Seeheim-Jugenheim 8,8 % (17 SuS)
Münster (KGS)	68,2 % (645 SuS)	Eppertshausen 22,5 % (213 SuS)	Dieburg 6,2 % (59 SuS)	
Ober-Ramstadt (IGS)	52,9 % (642 SuS)	Mühltal 25,0 % (303 SuS)	Modautal 7,3 % (89 SuS)	Roßdorf 5,4 % (65 SuS)
Otzberg (MSS)	65,3 % (115 SuS)	Groß-Umstadt 30,7 % (54 SuS)		
Pfungstadt (KGS, FS)	96,0 % (1.170 SuS)	Darmstadt 1,9 % (23 SuS)		
Reinheim (KGS)	82,6 % (607 SuS)	Otzberg 9,7 % (71 SuS)		
Roßdorf (KGS)	71,1 % (413 SuS)	Ober-Ramstadt 12,6 % (73 SuS)	Darmstadt 6,4 % (37 SuS)	Reinheim 4,7 % (27 SuS)
Schaafheim (HR)	61,6 % (195 SuS)	Groß-Umstadt 13,2 % (42 SuS)	Großostheim 11,0 % (35 SuS)	Babenhausen 10,4 % (33 SuS)
Seeheim-Jugenheim (KGS, FS)	43,3 % (791 SuS)	Darmstadt 23,3 % (425 SuS)	Bickenbach 11,3 % (207 SuS)	Alsbach-Hähnlein 8,9 % (163 SuS)
Weiterstadt (2 KGS, FS)	66,4 % (1.241 SuS)	Erzhausen 15,7 % (293 SuS)	Darmstadt 9,5 % (178 SuS)	Büttelborn 7,0 % (130 SuS)

Die folgende Karte stellt die häufigsten Wohnorte der Schülerinnen und Schüler dar, die weiterführende Schulen im Landkreis Darmstadt-Dieburg besuchten. In einigen Städten und Gemeinden wurden die Schulen überwiegend von Kindern und Jugendlichen besucht, die auch in dieser Kommune wohnten. In Pfungstadt machten Schülerinnen und Schüler mit Wohnort Pfungstadt 96 % der gesamten Schülerschaft an den weiterführenden Schulen aus. In Groß-Zimmern wohnten 84,5 % der Schülerinnen und Schüler zugleich in Groß-Zimmern und in Reinheim wohnten 82,6 % der dort auf die weiterführende Schule gehenden Kinder und Jugendlichen auch in Reinheim.

In einigen Kommunen hatten die weiterführenden Schulen hingegen eine größere Bedeutung über den eigenen Ort hinaus. So wohnten beispielsweise nur 31,7 % der Schülerinnen und Schüler der Gesamtschule in Groß-Bieberau auch in Groß-Bieberau. Dorthin gingen außerdem Kinder und Jugendliche aus Fischbachtal, Modautal und Reinheim sowie aus Brensbach im Odenwaldkreis. Ähnlich niedrig war mit 34,7 % der Anteil der in Alsbach-Hähnlein wohnenden Schülerinnen und Schüler an der dortigen Gesamtschule. Diese Schule wurde zusätzlich vor allem von Kindern und Jugendlichen aus Seeheim-Jugenheim und Bickenbach, sowie aus Darmstadt und Zwingenberg (Kreis Bergstraße) besucht.

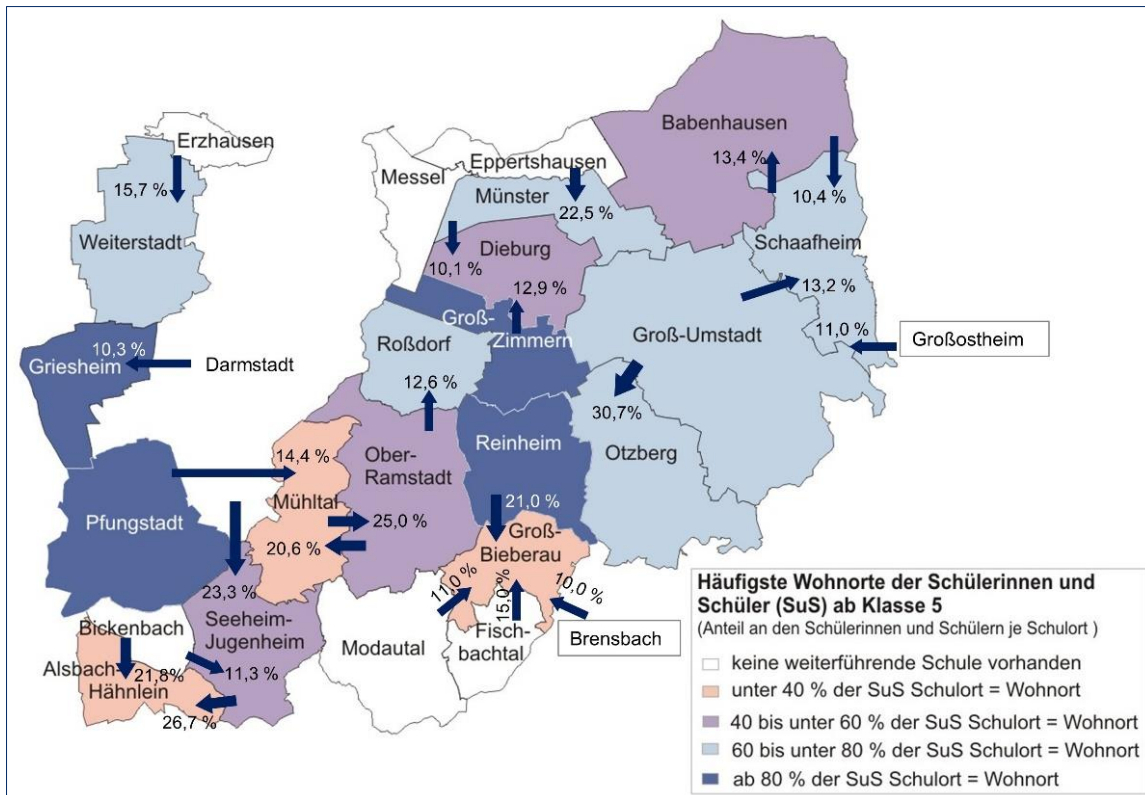


Abbildung 54: Häufigste Wohnorte der Schülerinnen und Schüler ab Klasse 5 (ab 10 %) an den weiterführenden Schulen in den einzelnen Städten und Gemeinden
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Eine besondere Situation besteht in Mühlthal, wo alle vorhandenen Schulen ab Klasse 5 ausschließlich Förderschulen sind und dadurch die Gesamtzahl der Schülerinnen und Schüler im Vergleich mit den anderen Schulstandorten ziemlich gering war. Nur 17 % der Schülerinnen und Schüler an diesen vier Förderschulen wohnten in Mühlthal. Die übrigen Kinder und Jugendlichen kamen in meist geringer Personenzahl aus vielen verschiedenen Kommunen. An Förderschulen werden Schülerinnen und Schüler mit umfassenden und langanhaltenden Beeinträchtigungen oder Behinderungen unterrichtet, die einen Anspruch auf sonderpädagogische Förderung haben. Es bestehen Förderschulen für die unterschiedlichen Schwerpunkte sonderpädagogischer Förderung, die zum Beispiel auf die Bereiche Lernen, emotionale Entwicklung oder Sprache spezialisiert sind. Auch in anderen Städten und Gemeinden im Landkreis gibt es Förderschulen. Dort sind allerdings zusätzlich auch andere weiterführende Schulen mit einer größeren Schüleranzahl vorhanden.

Die Analyse der räumlichen Verflechtungen bei der Schulortwahl zeigte ähnliche Muster wie die zuvor bereits durch die Pendelverflechtungen und die Wanderungsbewegungen festgestellten Beziehungen. Darmstadt als Standort vieler Gymnasien nahm eine wichtige Rolle bei den weiterführenden Schulen ein. Darüber hinaus zeigten sich kleinräumige besonders stark ausgeprägte Verflechtungsbereiche zwischen den Kommunen entlang der Bergstraße, im Nordosten des Landkreises sowie in der südlichen Mitte des Kreisgebiets.



6. Räumliche Vernetzung durch Verkehrswege

Grundlage für die räumliche Mobilität von Menschen ist die Erreichbarkeit von Zielorten durch vorhandene Verkehrswege und die Anbindung durch den öffentlichen Nahverkehr. Wo direkte Verbindungsmöglichkeiten für die Bevölkerung bestehen, dürften sich intensivere Verknüpfungen etabliert haben als zu Nachbarorten mit ungünstigerer Anbindung. Die bestehenden räumlichen Verknüpfungen über die Verkehrswege werden in diesem Kapitel dargestellt. Hierzu wurden die Anbindungen der einzelnen Städte und Gemeinden an das überörtliche Straßennetz betrachtet und die bestehenden Verbindungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) analysiert. Hierzu dienten die online verfügbaren Liniennetzpläne des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (www.rmv.de) und des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (www.vrn.de) sowie die Linieninformationen der Darmstadt-Dieburg Nahverkehrsorganisation (www.dadina.de).

6.1. ÖPNV-Anbindung

Für den ÖPNV im Landkreis insgesamt gilt, dass ein gut ausgebautes Liniennetz vorhanden ist, welches viele Kommunen ohne Umstieg mit verschiedenen anderen Kommunen verbindet. Dabei bestehen deutliche Unterschiede in der Zahl der Linien und der Häufigkeit der angebotenen Fahrten zwischen den Kommunen. In dieser Analyse sollen sie aber keine größere Rolle spielen, da hier die generelle Möglichkeit von Verbindungen in benachbarte Orte im Mittelpunkt steht. Es ist zu unterscheiden zwischen der Anbindung über Busse oder Straßenbahnen und der Anbindung über Regionalbahnen. Busse und Straßenbahnen haben in der Regel viele Haltestellen und fahren mehrere Ortsteile an, während Regionalbahnen an nur einem Bahnhof halten, der in vielen Fällen eher am Ortsrand liegt. Bahnhöfe sind damit für weniger Menschen gut zu Fuß erreichbar als Bushaltestellen. Die Verbindung zwischen Kommunen durch eine Regionalbahnlinie wird daher in dieser Analyse als weniger günstig angesehen als Verbindungen über Buslinien oder Straßenbahnen. Bei einigen Buslinien bestanden keine regelmäßigen Verbindungen, sondern es bestanden nur Linien des Schülerverkehrs oder Nachtbuslinien mit nur wenigen Fahrten. Diese Linien bilden somit nicht die allgemeine Erreichbarkeit für die Bevölkerung im Rahmen der Alltagsaktivitäten ab und wurden daher nicht mit in die Analyse einbezogen.

Durch mehreren Regionalbahnlinien und einer S-Bahnlinie ist der Landkreis verbunden mit den meisten Oberzentren und Mittelzentren der Region Rhein-Main-Neckar:

S3:	Darmstadt – Frankfurt über Erzhausen
RB 61:	Frankfurt – Dieburg über Münster, Eppertshausen
RB 66:	Darmstadt – Pfungstadt
RE 60:	Mannheim – Darmstadt – Frankfurt über Bickenbach
RB 67/68:	Mannheim/Heidelberg – Darmstadt – Frankfurt über Alsbach-Hähnlein, Bickenbach
RB 75	Wiesbaden - Darmstadt - Aschaffenburg über Weiterstadt, Messel, Dieburg, Münster, Babenhausen
RE 80	Erbach – Darmstadt über Groß-Umstadt, Reinheim, Ober-Ramstadt
RB 81/82	Erbach - Darmstadt - Frankfurt über Groß-Umstadt, Otzberg, Reinheim, Ober-Ramstadt, Mühlthal
RB 85:	Erbach – Frankfurt über Groß-Umstadt
RB 86	Frankfurt – Hanau – Groß-Umstadt über Babenhausen



Durch diese Bahnlinien ergibt sich für viele Städte und Gemeinden eine direkte Anbindung an die Oberzentren und andere an der Strecke liegende Kommunen. Einige Städte und Gemeinden haben keine Anbindung an Regionalbahnen, dies sind Fischbachtal, Griesheim, Groß-Bieberau, Groß-Zimmern, Modautal, Roßdorf, Schaafheim und Seeheim-Jugenheim.

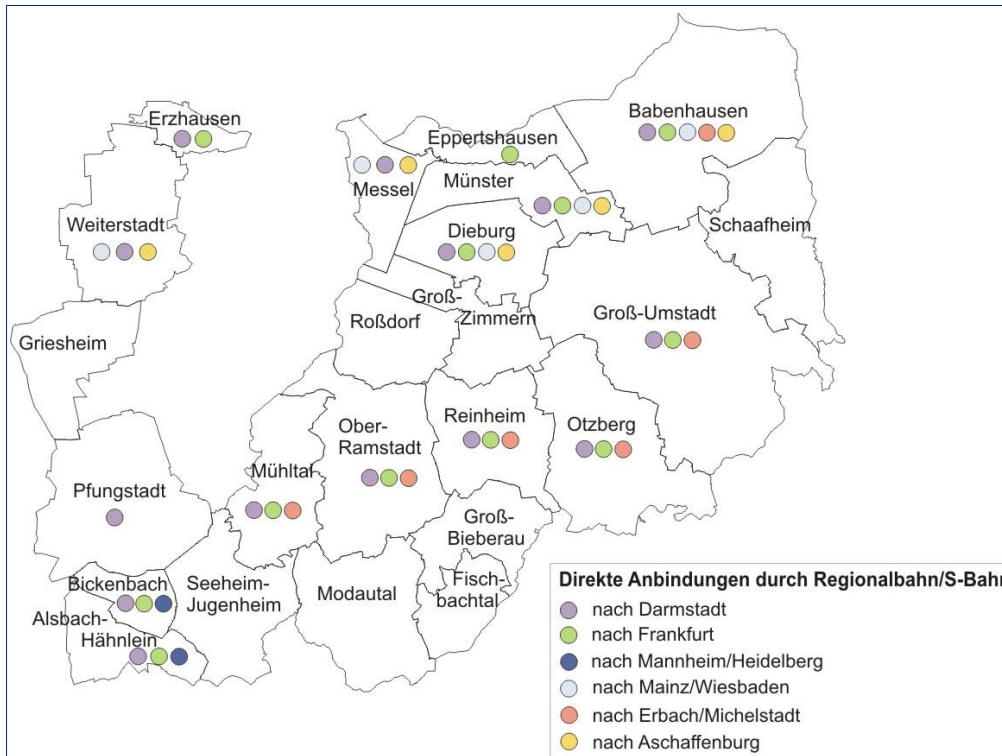


Abbildung 55: Anbindung der Städte und Gemeinden an Regionalbahnlinien
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Verbindungen im Nahbereich werden durch Busse und Straßenbahnen ermöglicht, die insbesondere Anbindungen an die benachbarten Kommunen herstellen. Es zeichneten sich bei der Auswertung der bestehenden Linien (Stand November 2020) mehrere gut miteinander verbundene Bereiche ab. Viele Buslinien gingen vom Oberzentrum Darmstadt aus in verschiedene Städte und Gemeinden. Dadurch waren die meisten Städte und Gemeinden im Landkreis direkt ohne Umstieg mit dem Stadtzentrum von Darmstadt verbunden. Hiervon gab es nur wenige Ausnahmen. Aus Schaafheim bestand keine direkte ÖPNV-Verbindung nach Darmstadt, hier musste ein Umstieg in einer anderen Kommune im Landkreis erfolgen. In Babenhausen und Otzberg gab es lediglich die Anbindung über die Regionalbahn und somit nicht in das Stadtzentrum von Darmstadt. In Bickenbach und Pfungstadt war, neben einer Verbindung über Regionalbahnen, zwar auch jeweils eine Busverbindung nach Darmstadt vorhanden, diese Linien hatten allerdings im südlichen Stadtteil Eberstadt ihren Endhaltepunkt. Hierdurch war ein Umstieg für die Fahrt zur Stadtmitte erforderlich. Auch aus Mühlthal war die Fahrt in die Stadtmitte Darmstadts nur durch einen Umstieg am Stadtrand (Böllental) möglich.

Durch die zahlreichen Buslinien und einige Straßenbahnen waren auch viele Städte und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg miteinander verbunden. Anbindungen bestanden außerdem über die Kreisgrenzen hinaus in alle angrenzenden Landkreise. Die Tabelle führt auf, welche Kommunen zum Zeitpunkt der Analyse aus den einzelnen kreisangehörigen Städten und Gemeinden direkt ohne Umstieg zu erreichen waren.



Über Bus- und Straßenbahnlinien ohne Umstieg miteinander verbundene Städte und Gemeinden

	Direkte Anbindung Bus/Straßenbahn Ziele im Landkreis	Direkte Anbindung Bus/Straßenbahn andere Ziele
Alsbach-Hähnlein	Bickenbach, Seeheim-Jugenheim,	Darmstadt, Zwingenberg, Bensheim, Heppenheim
Babenhausen	Schaafheim	Großostheim, Aschaffenburg, Rodgau
Bickenbach	Alsbach-Hähnlein, Seeheim-Jugenheim, Mühlthal (nur OT Nieder-Beerbach)	Darmstadt (nur OT Eberstadt),
Dieburg	Eppertshausen, Groß-Umstadt, Groß-Zimmern, Münster, Reinheim, Roßdorf	Mömlingen, Rödermark
Eppertshausen	Dieburg, Groß-Zimmern, Münster, Reinheim	Rödermark
Erzhausen	Weiterstadt	Darmstadt
Fischbachtal	Groß-Bieberau, Modautal, Reinheim	Darmstadt
Griesheim		Darmstadt, Riedstadt, Stockstadt, Biebesheim, Gernsheim, Trebur, Rüsselsheim, Groß-Rohrheim, Groß-Gerau
Groß-Bieberau	Fischbachtal, Modautal, Ober-Ramstadt (nur OT Rohrbach), Reinheim, Roßdorf	Darmstadt, Brensbach, Fränkisch-Crumbach, Reichelsheim
Groß-Umstadt	Dieburg, Münster, Otzberg, Schaafheim, Groß-Zimmern (nur aus OT Semd)	Darmstadt, Mömlingen
Groß-Zimmern	Dieburg, Eppertshausen, Groß-Umstadt (nur nach OT Semd), Münster, Reinheim, Roßdorf	Darmstadt, Rödermark
Messel		Darmstadt, Rödermark
Modautal	Fischbachtal, Groß-Bieberau, Mühlthal, Ober-Ramstadt, Reinheim	Darmstadt
Mühlthal	Modautal, Ober-Ramstadt, Seeheim-Jugenheim (nur nach OT Ober-Beerbach)	Darmstadt
Münster	Dieburg, Eppertshausen, Groß-Umstadt, Groß-Zimmern, Reinheim	Darmstadt, Rödermark
Ober-Ramstadt	Groß-Bieberau (nur aus OT Rohrbach), Modautal, Mühlthal, Roßdorf	Darmstadt
Otzberg	Groß-Umstadt, Schaafheim	



	Direkte Anbindung Bus/Straßenbahn Ziele im Landkreis	Direkte Anbindung Bus/Straßenbahn andere Ziele
Pfungstadt		Darmstadt; Riedstadt, Biebesheim, Gernsheim
Reinheim	Dieburg, Eppertshausen, Fischbachtal, Groß-Bieberau, Groß-Zimmern, Modautal, Münster, Roßdorf	Darmstadt, Rödermark, Brensbach, Fränkisch-Crumbach, Reichelsheim
Roßdorf	Dieburg, Groß-Bieberau, Groß-Zimmern, Ober-Ramstadt, Reinheim	Darmstadt
Schaafheim	Babenhäusen, Groß-Umstadt	Aschaffenburg, Großostheim
Seeheim-Jugenheim	Alsbach-Hähnlein, Bickenbach, Mühlthal (nur nach Ortsteil Nieder-Beerbach)	Darmstadt, Bensheim (nur aus Ortsteil Balkhausen)
Weiterstadt	Erzhausen	Darmstadt, Mörfelden-Walldorf, Büttelborn, Groß-Gerau

In Griesheim, Messel und Pfungstadt gab es keinerlei Verbindungen mit Bus oder Straßenbahn zu anderen Städten und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Die dort verkehrenden Linien waren auf die Stadt Darmstadt und auf Städte und Gemeinden in anderen Kreisen ausgerichtet. Die meisten Kommunen hatten durch ÖPNV-Linien eine Anbindung an ihre unmittelbar angrenzenden Nachbarkommunen. Es gab allerdings auch einige Ausnahmen, wie auf der folgenden Karte zu erkennen ist.

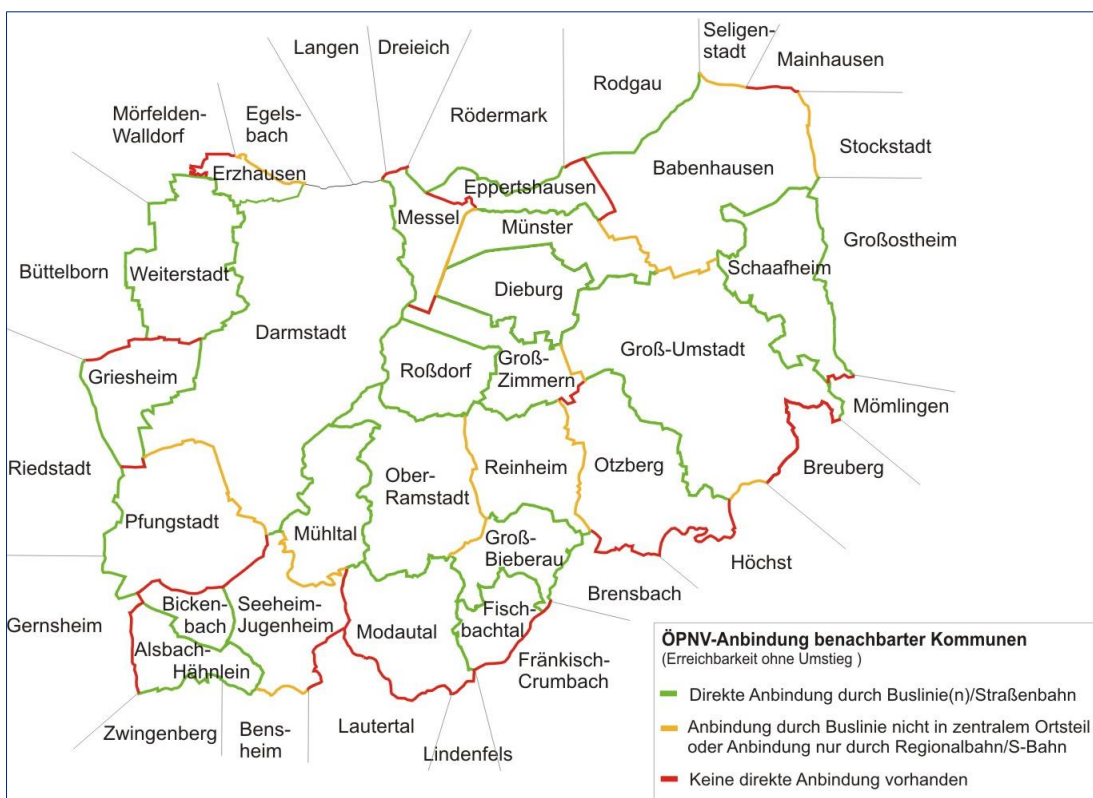


Abbildung 56: Erreichbarkeit von Nachbarkommunen mit dem ÖPNV
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)



Bei der Betrachtung der bestehenden ÖPNV-Linien fallen einige räumliche Barrieren für die Mobilität der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf:

- Zwischen den drei benachbarten Städten Griesheim, Pfungstadt und Weiterstadt im Westen bestanden keine direkten ÖPNV-Verbindungen.
- Es gab keine Querverbindungen ohne Umstieg zwischen den westlich und östlich von Darmstadt gelegenen Kommunen.
- Aus Alsbach-Hähnlein, Bickenbach und Seeheim-Jugenheim bestand keine ÖPNV-Verbindung in das nächstgelegene Mittelzentrum Pfungstadt. Zwischen Modautal und dem benachbarten Seeheim-Jugenheim waren keine Querverbindungen vorhanden. Auch zwischen Seeheim-Jugenheim und Mühlthal bestand nur eine Verbindung zum Ortsteil Nieder-Beerbach. Die drei Kommunen Alsbach-Hähnlein, Bickenbach und Seeheim-Jugenheim bildeten aus ÖPNV-Sicht einen in sich vernetzten Teilraum, der allerdings vom übrigen Landkreis aus nur durch Umstiege zu erreichen war.
- Eine direkte Anbindung von Messel an den Landkreis Darmstadt-Dieburg war lediglich durch die außerhalb des Kernortes haltende Regionalbahn gegeben.
- In der Mitte des Landkreises waren Fahrten zwischen Reinheim und Ober-Ramstadt sowie zwischen Reinheim und Otzberg nur mit der Regionalbahn möglich.
- In Eppertshausen gab es nur mit einer der drei Nachbarkommunen (Münster) im Landkreis eine ÖPNV-Verbindung.
- Die meisten Nachbarorte von Darmstadt waren durch Busse oder Straßenbahnen mit mehreren Haltestellen direkt an die Stadtmitte des Oberzentrums angebunden. Aus Pfungstadt gab es nur eine Anbindung mit der Regionalbahn an den Hauptbahnhof und die zusätzlich verkehrenden Buslinien endeten in Darmstadt-Eberstadt..
- An den Kreisgrenzen zum Odenwaldkreis, zum Kreis Bergstraße und nach Bayern existierten nur wenige Anbindungen an in diesen Kreisen gelegene Nachbarorte. In die Kreise Offenbach und Groß-Gerau bestanden hingegen recht vielfältige Verbindungen mit Nachbarkommunen.

Nicht alle Städte und Gemeinden im Landkreis konnten untereinander auf direktem Weg ohne Umstieg erreicht werden. Durch ein oder zwei Umstiege würden aber Verbindungen zwischen den meisten Städten und Gemeinden des Landkreises und zu den Mittel- und Oberzentren der Region ermöglicht. Viele Verbindungen ließen sich durch einen Linienwechsel in Darmstadt realisieren. Auch innerhalb des Landkreises waren diverse Umsteigeverbindungen möglich. Eine Funktion als Knotenpunkt hatte dabei die Stadt Dieburg, welche von vielen Linien angefahren wurde. Für einige mögliche ÖPNV-Verbindungen zwischen kreisangehörigen Kommunen entstanden allerdings sehr lange Fahrtzeiten, sodass diese im alltäglichen Leben der Bevölkerung kaum eine Rolle spielen dürften. Beispielsweise war eine Fahrt von Bickenbach in das benachbarte Pfungstadt nur mit Umstieg möglich und hätte und etwa einer Stunde Fahrt- und Wartezeit benötigt.

6.2. Überörtliche Straßen

Neben dem ÖPNV sind überörtliche Straßen für den individualisierten Verkehr ein zentrales Element der räumlichen Verflechtungen zwischen Kommunen. Die meisten Städte und Gemeinden sind sehr gut an ihre Nachbarkommunen angebunden und durch die bestehenden Bundesstraßen gut in das überörtliche Verkehrsnetz eingebunden. Im Westen queren den Landkreis die Autobahnen 5 und 67 mit Anschlussstellen in Weiterstadt, Griesheim, Seeheim-Jugenheim und Pfungstadt in der Nähe des nordöstlichen Kreisgebietes verläuft die A3 mit einer nahe Babenhausen und



Schaafheim gelegenen Anschlussstelle. Durch die sieben durch das Kreisgebiet verlaufenden Bundesstraßen und die Autobahnen ist der Landkreis überregional angebunden, sie stellen die Verbindung mit den Mittelzentren und Oberzentren im Rhein-Main-Neckar-Raum sicher. Folgende Bundesstraßen und Autobahnen verlaufen auf dem Gebiet des Landkreises Darmstadt-Dieburg:

- B3: Von Norden kommend über Frankfurt, Erzhausen, Darmstadt, Bickenbach, Seeheim-Jugenheim und Alsbach-Hähnlein nach Heidelberg
- B26: Von Riedstadt über Griesheim, Darmstadt, Roßdorf, Groß-Zimmern, Dieburg, Münster und Babenhausen nach Aschaffenburg
- B 38: Von Roßdorf über Reinheim und Groß-Bieberau nach Mannheim
- B42: Von Büttelborn über Weiterstadt nach Darmstadt
- B45: Vom Odenwaldkreis über Groß-Umstadt, Dieburg, Münster und Eppertshausen nach Hanau
- B426: Vom Kreis Miltenberg über Otzberg, Reinheim, Ober-Ramstadt, Mühlthal und Pfungstadt nach Gernsheim
- B449: Von Darmstadt nach Mühlthal
- A5: Von Frankfurt über Weiterstadt, Griesheim und Seeheim-Jugenheim nach Heidelberg
- A67: von Rüsselsheim über Griesheim, Darmstadt und Pfungstadt nach Mannheim

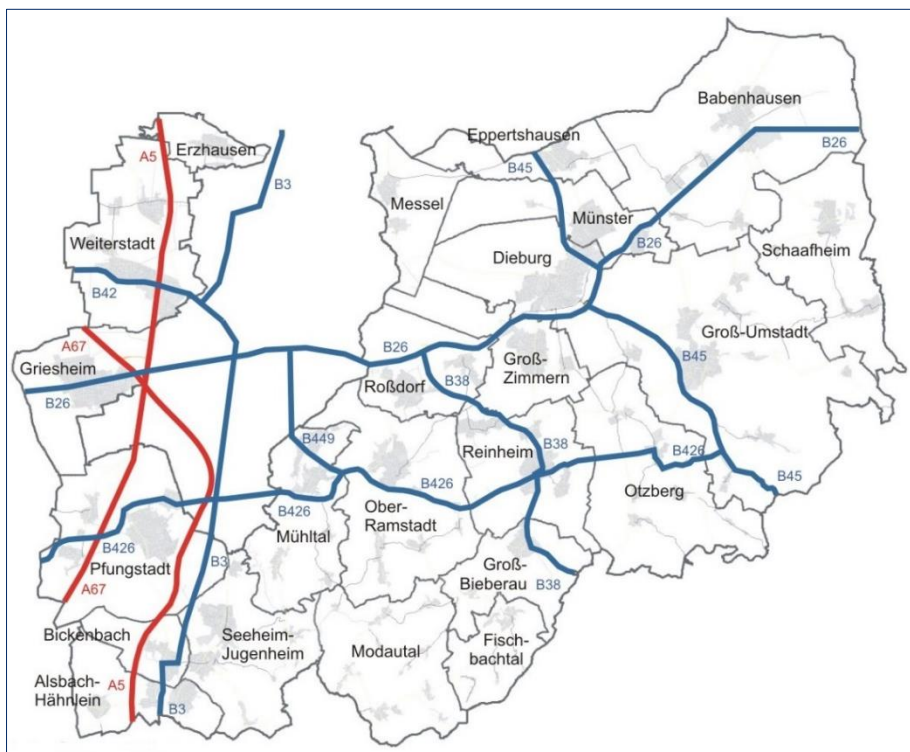


Abbildung 57: Bundesstraßen und Autobahnen im Kreisgebiet
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Keine unmittelbare Anbindung an Bundesstraßen oder Autobahnen haben lediglich Fischbachtal, Messel, Modautal und Schaaheim. Als Knotenpunkte in diesem überörtlichen Straßennetz zeigen sich im Kreisgebiet vor allem folgende Orte: Dieburg, wo sich B26 und B45 kreuzen, Roßdorf, wo die B38 von der B26 aus ihren Ursprung hat, und Reinheim, wo B38 und B426 aufeinandertreffen.



Zusätzlich zu den Bundesstraßen dienen zahlreiche Landesstraßen und Kreisstraßen der Verbindung von Städten und Gemeinden. Dabei lässt sich insgesamt eine gute Erreichbarkeit durch die umfassende Vernetzung der verschiedenen Straßen feststellen. Fast überall sind die Nachbarkommunen auf direktem Weg zu erreichen. Eine Ausnahme bildet dabei die Gemeinde Messel. Von Messel aus besteht keine direkte Straßenanbindung in die an die Gemarkung angrenzenden Kommunen Groß-Zimmern und Münster. Hier führen die Straßen über Eppertshausen bzw. über Dieburg. Auffallend ist außerdem die fehlende Querverbindung im Nordwesten des Landkreises zwischen Messel und Erzhausen. Getrennt werden diese beiden Gemeinden nur durch ein Waldgebiet, eine Fahrt mit dem Auto ist allerdings nur über Darmstadt oder über Dreieich möglich. Trotz der geringen Distanz zwischen den beiden Gemeinden sind daher kaum Verknüpfungen in der räumlichen Mobilität der Bevölkerung zu erwarten.

Insgesamt sind für den motorisierten Individualverkehr im Landkreis kaum Barrieren zu erkennen, die einen Einfluss auf die Ausrichtung der Mobilität der Bevölkerung haben könnten. In kleinen Ortsteilen orientieren sich Menschen möglicherweise bei der Wahl ihrer Ziele unter anderem auch daran, wo schneller höherrangige Straßen zu erreichen sind, die eine raschere Fahrt ermöglichen.

7. Verflechtungsprofile der Städte und Gemeinden

Die Verflechtungsprofile in diesem Kapitel fassen auf Ebene der einzelnen Städte und Gemeinden die in den vorangegangenen Kapiteln für einzelne Aspekte der räumlichen Mobilität dargestellten Verbindungen zusammen. Dargestellt werden die festgestellten räumlichen Verflechtungen mit anderen Kommunen im Landkreis und außerhalb des Landkreises. Hierzu wurden die Ergebnisse der Auswertungen aus den Kapiteln zu Wanderungsbewegungen, Pendelbeziehungen, sowie zur Schulortwahl beim Besuch weiterführender Schulen kombiniert. Ergänzt wurden diese Ergebnisse durch die naturräumliche und zentralörtliche Einordnung, die verkehrsräumliche Lage und die von den Stadt- und Gemeindeverwaltungen ausgefüllten Fragebögen zu räumlichen Verflechtungen. Diese schriftliche Befragung diente vor allem dazu, ergänzende Einschätzungen zum Freizeit- und Versorgungsverhalten der Bevölkerung zu erhalten, da hierzu keine Statistiken vorliegen. Aus Erzhausen und Otzberg gingen keine ausgefüllten Fragebögen ein, weshalb sich dort der jeweilige Text ausschließlich auf die ausgewerteten Daten bezieht. Für die zentralörtliche Einordnung diente der Entwurf des Landesentwicklungsplans Hessen 2020 (vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen 2020).

Die Einstufung der Bezüge in den Kartendarstellungen als stark, mittelstark, mäßig und ergänzend wurde daran festgemacht, wie oft die Bezugskommunen in den jeweiligen Tabellen zu den Verflechtungen bei Pendelbewegungen, Wanderungsbeziehungen und Schulortwahl auftraten. Hinzu kam eine Gewichtung, die berücksichtigte, ob diese Nennung unter starken (ab 8 % der entsprechenden Grundgesamtheit) mittelstarken (4 % bis unter 8 % der entsprechenden Grundgesamtheit) oder weiteren Verbindungen (2 % bis unter 4 % der entsprechenden Grundgesamtheit) erfolgte. Verbindungen die einen Anteil von weniger als 2 % der Grundgesamtheit ausmachten werden hier nicht aufgeführt, da im Mittelpunkt der Untersuchung die engeren räumlichen Beziehungen stehen sollten und nicht die maximale Ausdehnung des Verflechtungsgebiets. In die Auswertung flossen zusätzlich zur Datenanalyse die Nennungen im Fragebogen in den Kategorien Einkauf, Freizeit und Facharztbesuch ein.

Die in den einzelnen Verflechtungsprofilen festgestellten räumlichen Verbindungen sind aus Sicht der jeweiligen Kommune zu verstehen. Eine als stark eingestufte Beziehung von Kommune A zu Kommune B kann aus der Sicht von Kommune B auf Kommune A auch nur ein mäßiger oder ergänzender Bezug sein. Dies liegt vor allem an den unterschiedlich großen Einwohnerzahlen der einzelnen Städte und Gemeinden. Für eine kleine Gemeinde A (mit wenigen Einwohnenden) machen beispielsweise 100 Auspendelnde in die größere Stadt B (mit vielen Einwohnenden) einen hohen Anteil an den Auspendelnden insgesamt aus. Für die Stadt B sind die 100 Einpendelnden aus Gemeinde A



aber nur ein sehr geringer Anteil an den vielen aus mehreren Kommunen einpendelnden Beschäftigten insgesamt. In Gemeinde A wird dadurch beispielsweise ein starker Bezug von 8 % der Auspendelnden berechnet, während der Bezug für Stadt A geringer als 2 % ist und damit nicht mehr in die hier vorgenommene Bewertung der Verflechtungen einfließt.

7.1. Alsbach-Hähnlein

Naturräumlich befindet sich Alsbach-Hähnlein mit dem Ortsteil Alsbach im Naturraum Bergstraße und mit dem Ortsteil Hähnlein in der Hessischen Rheinebene. In der Befragung wurde Alsbach-Hähnlein der Raumbezeichnung Bergstraße zugeordnet. Die nächstgelegenen zentralen Orte sind das Unterzentrum Seeheim-Jugenheim, die Mittelzentren Pfungstadt und Bensheim sowie das Oberzentrum Darmstadt.

Verflechtungen von Alsbach-Hähnlein mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Seeheim-Jugenheim 11,5 % Darmstadt 10,2 %	Bensheim 5,7 % Bickenbach 5,0 % Pfungstadt 4,6 % Zwingenberg 4,6 %	
Wegzüge	Darmstadt 8,3 %	Seeheim-Jugenheim 7,9 % Bensheim 7,6 % Bickenbach 5,3 % Zwingenberg 4,3 %	Gernsheim 2,4 % Frankfurt 2,3 %
Einpendelnde	Bensheim 11,8 % Darmstadt 11,4 % Seeheim-Jugenheim 8,4 %	Pfungstadt 7,1 % Bickenbach 6,0 %	Heppenheim 3,2 % Gernsheim 2,3 %
Auspindelnde	Darmstadt 28,8 % Frankfurt 10,3 % Bensheim 9,0 %	Seeheim-Jugenheim 4,4 %	Bickenbach 3,4 % Pfungstadt 3,0 % Gernsheim 2,5 % Heppenheim 2,1 % Weiterstadt 2,1 %
Wohnorte Schüler/innen der weiterführenden Schule (ab Klasse 5)	Seeheim-Jugenheim 26,7 % Bickenbach 21,8 %	Darmstadt 6,6 % Zwingenberg 5,6 %	Mühltal 2,7 %
Schulorte Schüler/innen ab Klasse 5	Seeheim-Jugenheim 28,2 % Bensheim 18,4 %	Darmstadt 5,9 %	

Die Auswertungen der Datensätze zu Pendelverkehren, Umzügen und Schulorten zeigten bereits ein recht eindeutiges Muster räumlicher Beziehungen, welches sich durch die Aussagen im Fragebogen bestätigte. Bei der Befragung wurde die emotionale Verbindung der Bevölkerung eher mit Bensheim als mit Pfungstadt gesehen und mit Zwingenberg bestand den Angaben zufolge ein stärkeres Gefühl der Verbundenheit als mit dem ebenfalls benachbarten Gernsheim. Unter den anderen Bundesländern wurde der stärkste Bezug zu Baden-Württemberg gesehen.



Bezugsorte für Alsbach-Hähnlein anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätszweck	Zielorte
Einkauf	Bensheim, Darmstadt, Weiterstadt
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Seeheim-Jugenheim, Bensheim, Zwingenberg, Darmstadt, Frankfurt, Bergstraße
Facharztbesuch	Seeheim-Jugenheim, Bensheim, Zwingenberg, Darmstadt

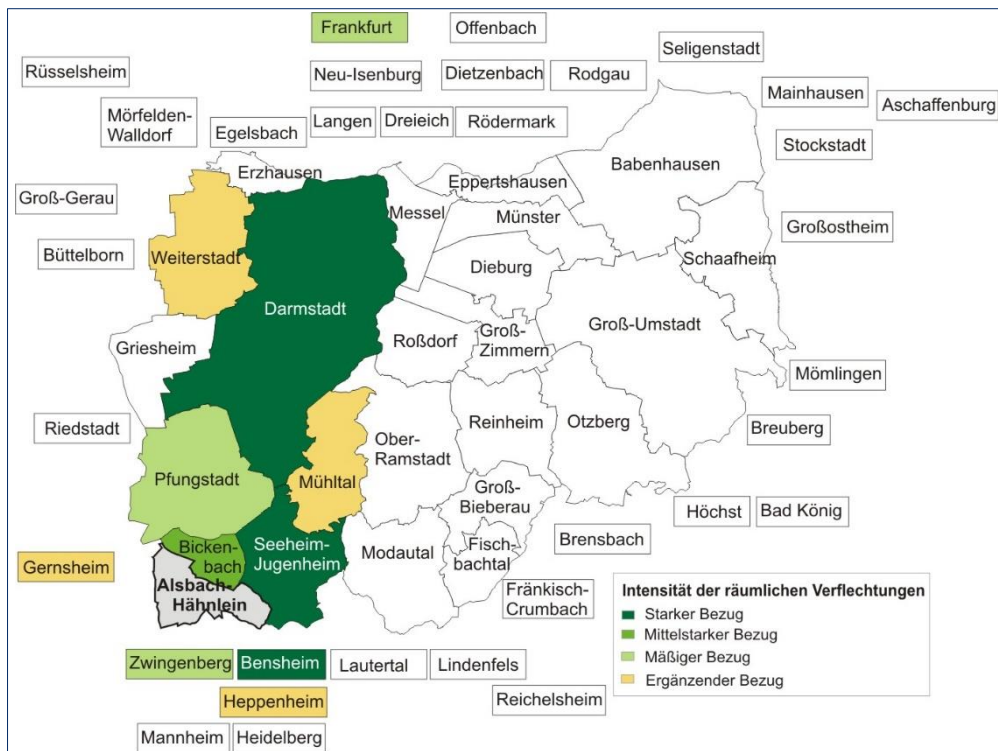


Abbildung 58: Verflechtungsbereich von Alsbach-Hähnlein
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Der Verflechtungsbereich von Alsbach-Hähnlein lag vor allem im Bereich der nördlichen Bergstraße. Mit allen an Alsbach-Hähnlein angrenzenden Kommunen konnten räumliche Verflechtungen festgestellt werden. Mit Seeheim-Jugenheim bestand eine besonders starke Verbindung im Bereich der weiterführenden Schulen. Mehr als ein Viertel der in Alsbach-Hähnlein wohnenden Schülerinnen und Schüler ab der fünften Klasse besuchte eine Schule in Seeheim-Jugenheim. Im Gegenzug wohnte aber auch ein Viertel der Schülerinnen und Schüler der Gesamtschule in Alsbach-Hähnlein in Seeheim-Jugenheim. Zum Mittelzentrum Pfungstadt, dem Alsbach-Hähnlein im Entwurf des Landesentwicklungsplans Hessen 2020 zugeordnet ist, gab es wesentlich weniger Beziehungen als zum Mittelzentrum Bensheim. Die intensivsten Verflechtungen bestanden mit Seeheim-Jugenheim, Darmstadt und Bensheim, mit Bickenbach waren die Beziehungen von mittlerer Stärke. Trotz des Bezugs zur Bergstraße war eine deutliche Orientierung auf das Oberzentrum Darmstadt festzustellen. Mit Darmstadt bestanden starke räumliche Verbindungen in den meisten untersuchten Kategorien. Stark ausgeprägt zeigte sich dabei die Pendelbeziehung, mehr als jede vierte aus Alsbach-Hähnlein auspendelnde Person hatte den Arbeitsplatz in Darmstadt. Für die Pendelbeziehungen war in Alsbach-Hähnlein außerdem der Kreis Bergstraße von größerer Bedeutung als in allen



anderen Städten und Gemeinden des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Rund 16 % der aus Alsbach-Hähnlein Auspendelnden arbeiteten im Kreis Bergstraße und fast jede dritte nach Alsbach-Hähnlein einpendelnde Person wohnte im Kreis Bergstraße. Auch bei den Wanderungsbeziehungen mit dem Kreis Bergstraße erreichte Alsbach-Hähnlein die kreisweit höchsten Anteile von jeweils mehr als 15 % der gesamten Zuzüge und Wegzüge in der Gemeinde.

Die meisten direkt an Alsbach-Hähnlein angrenzenden Kommunen und auch das Oberzentrum Darmstadt waren ohne Umstieg mit Bus oder Straßenbahn zu erreichen. Nach Pfungstadt und nach Gernsheim gab es keine direkte ÖPNV-Verbindung, mit beiden Kommunen waren zugleich die räumlichen Verflechtungen von geringerem Ausmaß als jene mit den anderen Nachbarkommunen. Die Verkehrsanbindung allgemein orientierte sich stark an der Nord-Süd-Achse und unterstrich damit die Lagesituation von Alsbach-Hähnlein zwischen dem Rhein-Main-Gebiet und dem Rhein-Neckar-Raum.

Verkehrsanbindung von Alsbach-Hähnlein

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung/Straßenbahn	Bickenbach, Seeheim-Jugenheim, Darmstadt, Zwingenberg, Bensheim, Heppenheim
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Mannheim/Heidelberg, Frankfurt
Straßenverkehr Anbindung	An B3 = Anbindung an Darmstadt und Orte entlang der Bergstraße Nähe A5 und A67 = Anbindung an Rhein-Main und Rhein-Neckar Unmittelbare Anbindung an alle Nachbarkommunen

In umgekehrter Sichtweise war Alsbach-Hähnlein auch für andere Städte und Gemeinden ein Ort, zu dem Verflechtungen in der Alltagsmobilität der Bevölkerung bestanden. Starke Beziehungen nach Alsbach-Hähnlein gab es in Bickenbach, in Seeheim-Jugenheim waren die Bezüge mittelstark ausgeprägt und in Pfungstadt waren ergänzende Verbindungen nach Alsbach-Hähnlein vorhanden. Damit trat Alsbach-Hähnlein nur in den Verflechtungsbereichen von drei kreisangehörigen Kommunen auf, nur für wenige Städte und Gemeinden lag diese Anzahl niedriger. Dies dürfte vor allem an der Grenzlage zum Kreis Bergstraße und zum Kreis Groß-Gerau liegen.

7.2. Babenhausen

Babenhausen liegt mit allen Ortsteilen im Naturraum Untermainebene. In der Befragung wurde Babenhausen der Raumbezeichnung Rhein-Main-Gebiet zugeordnet. Babenhausen ist ein Unterzentrum, die nächstgelegenen zentralen Orte sind die Mittelzentren Groß-Umstadt und Rodgau sowie das Oberzentrum Aschaffenburg. Babenhausen wird im Entwurf des Landesentwicklungsplan Hessen 2020 dem Mittelzentrum Dieburg zugeordnet.

Die Beantwortung des Fragebogens ergänzte die durch die Datenanalyse bereits festgestellten räumlichen Verflechtungen. Die Stadt Darmstadt wurde, trotz des starken Bezugs zum Raum Aschaffenburg, bei der Befragung recht häufig genannt. Auf die Frage, mit welchen Städten und Gemeinden sich die Bevölkerung eher verbunden fühlt als mit anderen, wurden Schaaheim, Dieburg, Großostheim, Münster und Rodgau genannt, die alle auch in der Datenanalyse als Bezugsorte auftraten. Bei der Beantwortung des Fragebogens wurde der stärkste Bezug der Bevölkerung zu einem anderen Bundesland nach Bayern gesehen. Das Bundesland Bayern grenzt unmittelbar an Babenhausen an, dorthin waren auch anhand der ausgewerteten Daten starke Bezüge der Bevölkerung erkennbar.



Verflechtungen von Babenhausen mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge		Rodgau 4,6 %	Groß-Umstadt 3,6 % Schaafheim 3,1 % Münster 3,0 % Frankfurt 2,7 % Darmstadt 2,4 % Dieburg 2,0 %
Wegzüge		Schaafheim 4,4 %	Groß-Umstadt 3,4 % Münster 3,1 % Rodgau 3,1 % Darmstadt 3,0 % Dieburg 2,8 % Aschaffenburg 2,5 % Frankfurt 2,0 % Großostheim 2,0 %
Einpendelnde	Schaafheim 8,0 %	Groß-Umstadt 7,4 % Aschaffenburg 6,6 % Münster 5,1 % Rodgau 4,1 %	Frankfurt 3,8 % Darmstadt 3,5 % Großostheim 3,3 % Dieburg 3,0 % Groß-Zimmern 2,1 % Seligenstadt 2,1 %
Auspendelnde	Frankfurt 14,7 % Darmstadt 12,0 % Schaafheim 11,9 %	Dieburg 6,3 % Rodgau 4,8 % Aschaffenburg 4,5 %	Groß-Umstadt 3,9 % Offenbach 3,3 % Neu-Isenburg 2,5 % Dietzenbach 2,4 % Rödermark 2,4 %
Wohnorte Schüler/innen der weiterführenden Schule (ab Klasse 5)	Schaafheim 13,4 %	Aschaffenburg 5,3 % Mainhausen 5,1 %	Seligenstadt 3,8 % Stockstadt 3,3 % Großostheim 3,0 %
Schulorte Schüler/innen ab Klasse 5		Dieburg 7,7 %	Groß-Umstadt 3,3 % Schaafheim 3,3 % Seligenstadt 2,7 %



Bezugsorte für Babenhausen anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätswert	Zielorte
Einkauf	Schaafheim, Dieburg, Großostheim, Rodgau Aschaffenburg, Darmstadt, Groß-Umstadt
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Schaafheim, Großostheim, Dieburg, Aschaffenburg, Darmstadt,
Facharztbesuch	Dieburg, Darmstadt, Aschaffenburg, Groß-Umstadt

Der Verflechtungsbereich von Babenhausen fiel relativ groß aus und erstreckte sich über der Nordosten des Kreisgebietes, über Teilbereiche der Kreise Offenbach und Aschaffenburg sowie die Städte Aschaffenburg, Darmstadt, Frankfurt und Offenbach. Dabei bestanden zu einer großen Zahl von Kommunen in der Umgebung nur mäßige oder ergänzende Raumbezüge. Die stärksten Verflechtungen gab es mit der Nachbargemeinde Schaafheim. Mit der Stadt Aschaffenburg bestanden Beziehungen von mittelstarker Intensität. Die Bevölkerung orientierte sich offenbar eher auf dieses Oberzentrum, zum Oberzentrum Darmstadt bestand ein geringerer Bezug. Bei den Auspendelnden nach Darmstadt wurde in Babenhausen mit nur 12 % der zweitniedrigste Anteil im kreisweiten Vergleich erreicht. Nach Frankfurt pendelten mehr Personen aus als nach Darmstadt und auch mit dem Raum Aschaffenburg wurde in beiden Richtungen recht häufig gependelt. Die meisten aus Babenhausen auspendelnden Beschäftigten hatten ihren Arbeitsort aber im Kreis Offenbach, dies betraf ein Fünftel aller Auspendelnden. Auch bei den Wanderungsbewegungen gab es vergleichsweise viele Umzüge zwischen Babenhausen und Kommunen im Kreis Offenbach (14 % der Zuzüge und 10 % der Wegzüge).

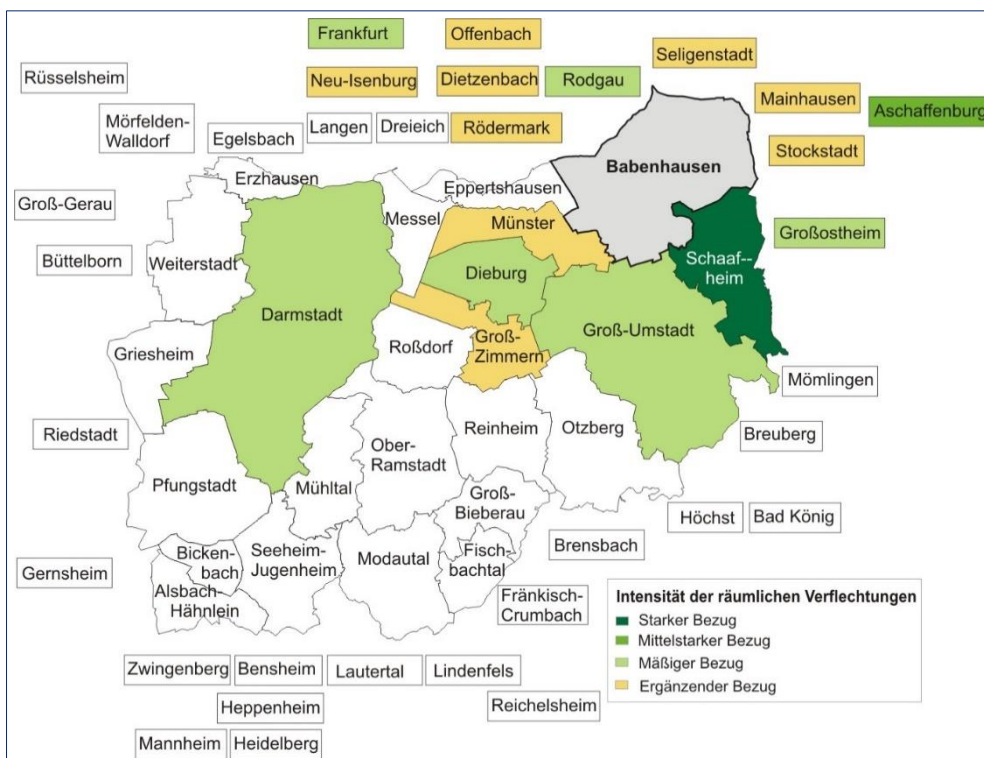


Abbildung 59: Verflechtungsbereich von Babenhausen
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)



Mit fast allen Nachbarkommunen von Babenhausen zeigten sich Verflechtungen. Nur mit Eppertshausen war in keiner der untersuchten Kategorien eine nennenswerte Beziehung zu erkennen. Zwischen Eppertshausen und Babenhausen bestand auch keine direkte ÖPNV-Verbindung. Von den weiteren an Babenhausen angrenzenden Kommunen konnten nur Rodgau, Schaafheim und Großostheim ohne Umstieg mit dem Bus erreicht werden. Seligenstadt und Stockstadt waren nur über die Regionalbahn angebunden, nach Mainhausen gab es keine direkte Anbindung. In das Oberzentrum Aschaffenburg bestand hingegen eine direkte Busverbindung. Durch die Regionalbahn war das Oberzentrum Darmstadt ebenfalls ohne Umstieg erreichbar.

Verkehrsanbindung von Babenhausen

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Aschaffenburg, Großostheim, Rodgau, Schaafheim
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Wiesbaden/Mainz, Erbach/Michelstadt, Darmstadt, Hanau, Frankfurt
Straßenverkehr Anbindung	An B26= Anbindung an Darmstadt und Aschaffenburg Nähe A3 = Anbindung an Rhein-Main Unmittelbare Anbindung an alle Nachbarkommunen

Babenhausen war umgekehrt auch aus der Sicht anderer Kommunen ein Bezugsort. Für Schaafheim waren starke Verflechtungen mit Babenhausen zu erkennen. Mäßige Bezüge nach Babenhausen wurden in Dieburg, Eppertshausen, Groß-Umstadt und Münster festgestellt. In Groß-Zimmern, Messel und Otzberg gab es Verknüpfungen nach Babenhausen in ergänzender Intensität.

7.3. Bickenbach

Aus naturräumlicher Sicht befindet sich Bickenbach im Naturraum der Hessischen Rheinebene. In der Befragung wurde Bickenbach hingegen der Raumbezeichnung Bergstraße zugeordnet. Die nächstgelegenen zentralen Orte sind das Unterzentrum Seeheim-Jugenheim, das Mittelzentrum Pfungstadt und das Oberzentrum Darmstadt.

Die anhand der Daten zu Pendelverkehren, Umzügen und Schulorten festgestellten räumlichen Verbindungen passten weitgehend zu den Antworten bei der schriftlichen Befragung. Allerdings wurde Seeheim-Jugenheim im Fragebogen bei Aktivitäten im Bereich Einkauf, Freizeit und Facharztbesuch nicht genannt und trat hingegen bei den ausgewerteten Mobilitätszwecken sehr stark in Erscheinung. Bei der Befragung wurde für Seeheim-Jugenheim und Alsbach-Hähnlein ein stärkeres Gefühl der Verbundenheit als mit anderen Kommunen angegeben. Unter den anderen Bundesländern wurde der stärkste Bezug der Bevölkerung zu Baden-Württemberg gesehen.

Bezugsorte für Bickenbach anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätszweck	Zielorte
Einkauf	Alsbach-Hähnlein, Darmstadt
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Bensheim, Darmstadt
Facharztbesuch	Bensheim



Verflechtungen von Bickenbach mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Darmstadt 13,3 % Seeheim-Jugenheim 10,5 %	Pfungstadt 6,0 % Alsbach-Hähnlein 5,8 % Bensheim 4,6 %	Zwingenberg 2,7 %
Wegzüge	Seeheim-Jugenheim 8,1 %	Darmstadt 7,5 % Alsbach-Hähnlein 7,3 % Pfungstadt 7,0 % Bensheim 5,4 %	Zwingenberg 3,8 % Frankfurt 2,2 %
Einpendelnde	Darmstadt 14,2 % Alsbach-Hähnlein 8,5 % Bensheim 8,0 %	Pfungstadt 6,5 % Seeheim-Jugenheim 6,2 % Zwingenberg 4,7 %	Heppenheim 3,3 % Frankfurt 2,8 % Griesheim 2,5 % Mühltal 2,0 %
Auspendelnde	Darmstadt 28,8 % Frankfurt 11,8 %	Bensheim 7,2 % Alsbach-Hähnlein 7,0 % Pfungstadt 5,2 % Seeheim-Jugenheim 5,0 %	
Schulorte der Schüler/innen ab Klasse 5	Seeheim-Jugenheim 45,8 % Alsbach-Hähnlein 35,2 % Darmstadt 8,2 %	Bensheim 6,6 %	

Der Verflechtungsbereich von Bickenbach lag vor allem im Bereich der nördlichen Bergstraße. Die meisten starken Verflechtungen bestanden dort mit Alsbach-Hähnlein, Bensheim und Seeheim-Jugenheim. Vier von fünf in Bickenbach lebende Schülerinnen und Schüler ab der fünften Klasse besuchten eine weiterführende Schule in Alsbach-Hähnlein oder Seeheim-Jugenheim. Besonders intensive Verflechtungen gab es außerdem mit dem Oberzentrum Darmstadt, welches in allen untersuchten Kategorien durch starke räumliche Verbindungen auffiel. Drei von zehn aus Bickenbach auspendelnden Beschäftigten arbeiteten in Darmstadt. Für die Auspendelnden spielte zudem Frankfurt eine recht große Rolle. Mit dem Kreis Bergstraße gab es ebenfalls relativ starke Pendelbeziehungen in beide Richtungen: 12 % der Auspendlerinnen und Auspendler arbeiteten im Kreis Bergstraße und von allen nach Bickenbach Einpendelnden wohnte mit einem Anteil von 23 % fast jede vierte Person im Kreis Bergstraße. Auch für Zuzüge (10 %) und Wegzüge (14 %) spielte der Kreis Bergstraße in Bickenbach eine größere Rolle als für fast alle anderen Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Mit dem unmittelbar an Bickenbach angrenzenden Mittelzentrum Pfungstadt bestanden weniger Verflechtungen als mit dem Mittelzentrum Bensheim. Aufgrund der räumlichen Nähe wären zu Pfungstadt eigentlich stärkere Verflechtungen zu erwarten gewesen. Bickenbach wird auch im Entwurf des Landesentwicklungsplans Hessen 2020 dem Mittelzentrum Pfungstadt zugeordnet.

Zu fast allen an Bickenbach angrenzenden Kommunen waren Beziehungen der Bevölkerung festzustellen, die einzige Ausnahme war Gernsheim. Nach Gernsheim gab es auch keine direkte Straße und keine ÖPNV-Anbindung ohne Umstieg. Bei der ÖPNV-Anbindung von Bickenbach fiel außerdem auf, dass in das benachbarte Mittelzentrum Pfungstadt keine direkte Anbindung bestand und auch das südlich gelegene Mittelzentrum Bensheim nicht ohne Umstieg mit dem Bus zu erreichen war. In das Oberzentrum Darmstadt konnte man aus Bickenbach mit der Regionalbahn fahren. Mit dem Bus war hingegen nur der Stadtteil Darmstadt-Eberstadt ohne Umstieg zu erreichen. Direkt



angebunden waren hingegen die Nachbargemeinden Alsbach-Hähnlein und Seeheim-Jugenheim, zu denen auch ein besonders enger Bezug bestand.

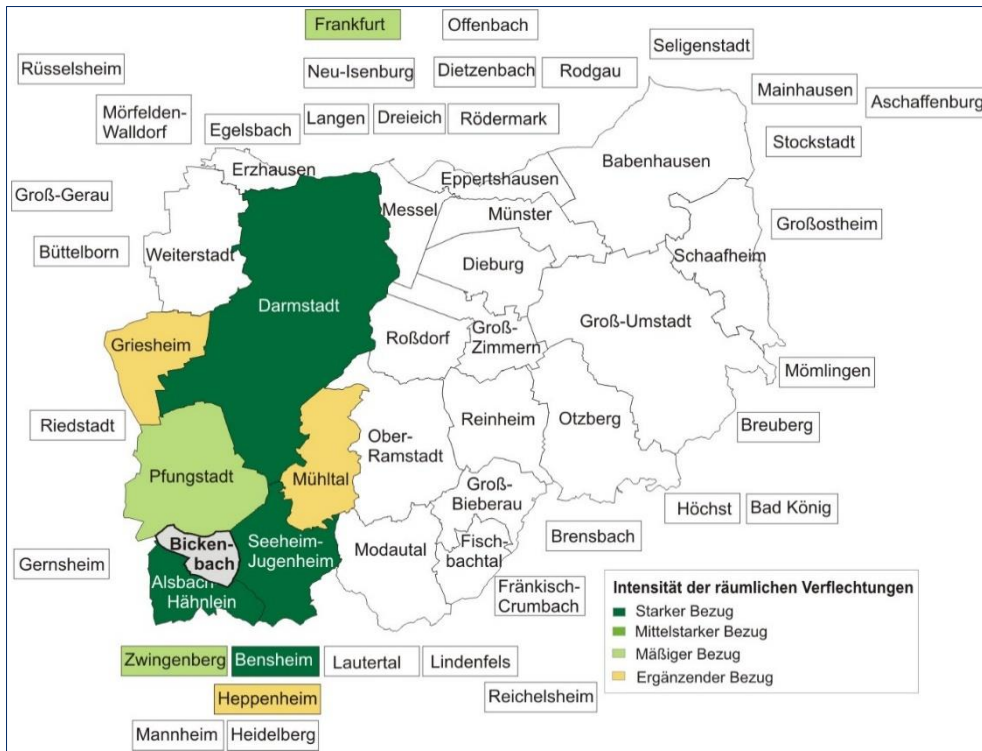


Abbildung 60: Verflechtungsbereich von Bickenbach
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Verkehrsanbindung von Bickenbach

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Alsbach-Hähnlein, Darmstadt (OT Eberstadt), Mühltal (OT Nieder-Beerbach), Seeheim-Jugenheim
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Mannheim/Heidelberg, Darmstadt, Frankfurt
Straßenverkehr Anbindung	An B3 = Anbindung an Darmstadt und Orte entlang der Bergstraße An A5 (Anschlussstelle Seeheim-Jugenheim) und Nahe A67 = Anbindung an Rhein-Main und Rhein-Neckar Unmittelbare Anbindung an fast alle Nachbarkommunen, Anbindung an Gernsheim über Alsbach-Hähnlein

In umgekehrter Richtung fiel Bickenbach ebenso für andere Kommunen in deren Verflechtungsbereich. Mittelstarke Beziehungen nach Bickenbach bestanden in Alsbach-Hähnlein, in Seeheim-Jugenheim war ein mäßiger Bezug nach Bickenbach festzustellen und eine ergänzende Funktion hatte Bickenbach für die Verflechtungen von Pfungstadt. Nur für drei andere Kommunen gehörte Bickenbach damit zum Verflechtungsbereichen, dies war kreisweit einer der geringsten Werte. Dies dürfte vor allem an der Randlage im Landkreis Darmstadt-Dieburg liegen.



7.4. Dieburg

Dieburg liegt im Naturraum Untermainebene und wurde in der Befragung der Raumbezeichnung Rhein-Main-Gebiet zugeordnet. Dieburg ist ein Mittelzentrum, das nächstgelegene Oberzentrum ist Darmstadt.

Verflechtungen von Dieburg mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge		Münster 7,7 % Darmstadt 7,6 % Groß-Zimmern 5,6 %	Frankfurt 3,9 % Groß-Umstadt 3,6 % Babenhausen 2,2 %
Wegzüge	Darmstadt 9,1 % Münster 8,4 %	Groß-Zimmern 7,4 %	Groß-Umstadt 3,6 % Frankfurt 3,2 % Babenhausen 2,1 %
Einpendelnde	Münster 11,2 % Groß-Umstadt 9,1 %	Groß-Zimmern 7,9 % Darmstadt 5,0 % Babenhausen 4,7 % Reinheim 4,1 %	Frankfurt 2,4 % Rödermark 2,3 % Eppertshausen 2,3 % Roßdorf 2,1 % Otzberg 2,0 % Schaaheim 2,0 %
Auspendelnde	Darmstadt 28,2 % Frankfurt 11,5 %	Groß-Umstadt 4,5 %	Babenhausen 3,3 % Münster 2,9 % Groß-Zimmern 2,6 % Mühltal 2,3 % Rödermark 2,3 %
Wohnorte Schüler/innen der weiterführenden Schule (ab Klasse 5)	Groß-Zimmern 12,9 % Münster 10,1 %	Eppertshausen 5,6 % Babenhausen 5,1 % Groß-Umstadt 5,0 %	Reinheim 3,7 %
Schulorte Schüler/innen ab Klasse 5		Münster 5,5 %	Groß-Zimmern 4,6 % Darmstadt 3,0 %

Bezugsorte für Dieburg anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätswert	Zielorte
Einkauf	Groß-Zimmern, Münster, Darmstadt
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Groß-Zimmern, Münster, Groß-Umstadt, Darmstadt, Odenwald
Facharztbesuch	Darmstadt, Aschaffenburg

Die Beantwortung des Fragebogens zu den räumlichen Verflechtungen unterstützte weitgehend die Ergebnisse der Datenauswertung. Allerdings stellte die Datenanalyse keinen Bezug zur Stadt Aschaffenburg fest, während diese im Fragebogen als relevant für Facharztbesuche genannt wurde. Für die Freizeitgestaltung hatte außerdem der Odenwald eine Bedeutung. Die Frage nach der



gefühlten Verbundenheit der Bevölkerung mit anderen Kommunen wurde dahingehend beantwortet, dass persönliche Beziehungen insbesondere mit der Bevölkerung in Groß-Zimmern und Münster bestanden. Diese enge Beziehung entsprach auch den Ergebnissen der Auswertungen. Unter den nahe gelegenen sonstigen Bundesländern wurde angegeben, dass die stärkste Verbindung der Bevölkerung zu Bayern bestand.

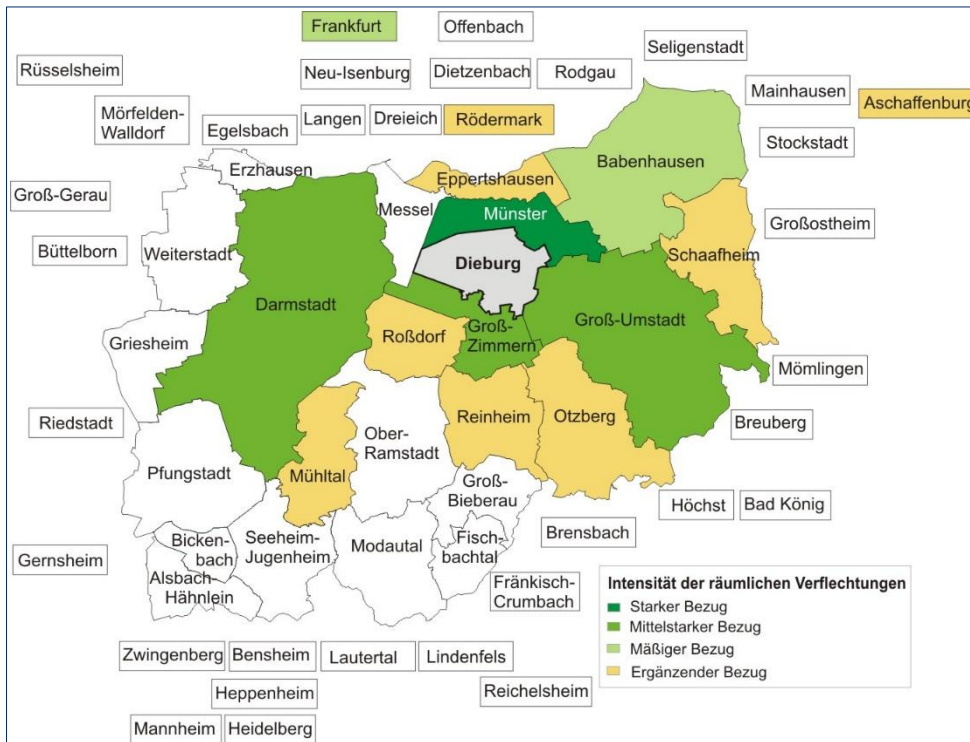


Abbildung 61: Verflechtungsbereich von Dieburg
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Der Verflechtungsbereich von Dieburg war recht groß und befand sich vor allem im Nordosten des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Darüber hinaus waren auch Verbindungen mit den Städten Darmstadt, Frankfurt und Aschaffenburg sowie mit Rödermark im Kreis Offenbach festzustellen. Die stärksten Verflechtungen bestanden mit Münster, aber auch mit den ebenfalls direkt angrenzenden Nachbarkommunen Groß-Zimmern und Groß-Umstadt gab es deutliche Beziehungen in mehreren Bereichen. Zudem war eine Orientierung auf das Oberzentrum Darmstadt zu erkennen. Mit Darmstadt bestanden vor allem recht starke räumliche Verbindungen bei den Wanderungsbewegungen und bei den Auspendelnden. Relativ viele Pendlerinnen und Pendler hatten außerdem ihre Arbeitsstätte in Frankfurt. Mehr als die Hälfte der nach Dieburg einpendelnden Beschäftigten wohnte in anderen Städten und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Dem zentralörtlichen Mittelbereich von Dieburg werden im Entwurf des Landesentwicklungsplan Hessen 2020 Babenhausen, Groß-Zimmern und Münster zugeordnet.

Mit fast allen angrenzenden Kommunen waren räumliche Verflechtungen festzustellen. Zur direkten Nachbargemeinde Messel fielen hingegen keine räumlichen Bezüge auf. Messel war auch nur mit der Regionalbahn (Bahnhof im Ortsteil Grube Messel) von Dieburg aus erreichbar, eine Busverbindung bestand nicht. Mit allen anderen angrenzenden Kommunen hatte Dieburg eine direkte ÖPNV-Anbindung und auch das Oberzentrum Darmstadt war ohne Umstieg erreichbar. Dieburg besaß eine Knotenpunktfunktion sowohl im ÖPNV als auch im Straßenverkehr. Es kamen dort verschiedene Bus- und Bahnlinienlinien zusammen, die über einen Umstieg die Verbindung zwischen vielen Kommunen im Kreisgebiet und in den angrenzenden Kreisen ermöglichten.



Zudem kreuzen sich mit der B26 und der B45 bei Dieburg zwei Straßen mit großer Bedeutung als wichtige West-Ost beziehungsweise Nord-Süd-Verbindungen.

Verkehrsanbindung von Dieburg

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Darmstadt, Eppertshausen, Groß-Umstadt, Groß-Zimmern, Mömlingen, Münster, Reinheim, Rödermark, Roßdorf
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Darmstadt, Wiesbaden/Mainz, Aschaffenburg, Frankfurt
Straßenverkehr Anbindung	An B 26 und B45 = Anbindung an Darmstadt, Hanau, Aschaffenburg, Erbach/Michelstadt/Odenwald Unmittelbare Anbindung an alle Nachbarkommunen

Dieburg trat in den Verflechtungsbereichen 13 anderer Städte und Gemeinden als Bezugsort auf. Damit gehörte Dieburg besonders häufig zu den Bezugsorten anderer Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Dies dürfte neben der Funktion als Mittelzentrum auch durch die eher zentrale Lage bedingt sein. Starke Verflechtungen nach Dieburg gab es in Groß-Zimmern und Münster, in Eppertshausen und Groß-Umstadt waren diese von mittlerer Intensität. Eine mäßige Verbindung nach Dieburg war in Babenhausen, Messel, Otzberg, Reinheim und Roßdorf festzustellen. Lediglich ergänzenden Charakter hatten die Verknüpfungen nach Dieburg für Fischbachtal, Groß-Bieberau, Mühlthal und Schaafheim.

7.5. Eppertshausen

Naturräumlich befindet sich Eppertshausen in der Untermainebene und wurde bei der Befragung der Raumbezeichnung Rhein-Main-Gebiet zugeordnet. Die nächstgelegenen zentralen Orte sind das Unterzentrum Münster, die Mittelzentren Rödermark und Dieburg sowie das Oberzentrum Darmstadt.

Die Aussagen im Fragebogen ergänzten das sich durch die Datenanalyse abzeichnende räumliche Muster noch etwas. Ein Bezug zu Aschaffenburg wurde nur bei der Befragung im Hinblick auf Einkäufe angegeben. Auch Darmstadt rückte bei der Beantwortung der Fragen etwas mehr in den Vordergrund als dies durch die Datenanalyse zu erkennen war. Auf die Frage, mit welchen Kommunen in der näheren Umgebung sich die Bevölkerung eher verbunden fühlt als mit anderen, wurde von der Gemeinde Eppertshausen die Nachbargemeinde Münster angegeben. Unter den anderen Bundesländern bestand der größte Bezug der Bevölkerung zu Bayern.

Bezugsorte für Eppertshausen anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätszweck	Zielorte
Einkauf	Münster, Rödermark, Dieburg, Darmstadt, Frankfurt, Weiterstadt, Aschaffenburg
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Münster, Dieburg, Rödermark, Darmstadt, Frankfurt, Odenwald, Aschaffenburg
Facharztbesuch	Rödermark, Dieburg, Groß-Umstadt, Darmstadt



Verflechtungen von Eppertshausen mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Münster 9,8 % Rödermark 9,1 %	Darmstadt 4,4 %	Dieburg 3,7 % Babenhausen 3,0 % Groß-Zimmern 2,8 % Rodgau 2,8 % Groß-Umstadt 2,4 % Frankfurt 2,1 %
Wegzüge	Münster 12,3 %	Rödermark 7,2 %	Dieburg 3,8 % Rodgau 3,8 % Darmstadt 3,6 % Babenhausen 3,3 % Frankfurt 3,1 % Groß-Zimmern 3,1 % Groß-Umstadt 2,7 %
Einpendelnde	Rödermark 12,1 % Münster 10,2 %	Groß-Umstadt 6,1 % Babenhausen 5,9 % Groß-Zimmern 5,7 % Dieburg 5,5 % Rodgau 5,4 %	Darmstadt 2,7 % Frankfurt 2,4 % Dreieich 2,2 % Offenbach 2,1 %
Auspendelnde	Frankfurt 16,0 % Darmstadt 12,9 %	Rödermark 7,9 % Dieburg 7,3 % Rodgau 4,8 %	Dietzenbach 3,5 % Offenbach 3,5 % Babenhausen 3,3 % Münster 2,9 % Dreieich 2,5 % Langen 2,3 % Neu-Isenburg 2,3 %
Schulorte der Schüler/innen ab Klasse 5	Münster 53,4 % Dieburg 25,3 % Rödermark 15,8 %		

Der Verflechtungsbereich Eppertshausens befand sich im Nordosten des Landkreises Darmstadt-Dieburg, ergänzt durch mehrere Kommunen im Kreis Offenbach und die Städte Darmstadt, Frankfurt, Offenbach und Aschaffenburg. Die stärksten Verbindungen bestanden mit Münster und Rödermark, aber auch mit Darmstadt und Dieburg gab es deutliche Verbindungen in mehreren Kategorien. Darmstadt war das Oberzentrum, zu dem die Menschen in Eppertshausen die meisten Verbindungen hatten. Der Anteil der Auspendelnden nach Darmstadt von nur 13 % lag allerdings im Vergleich mit den anderen Städten und Gemeinden sehr niedrig. Der Anteil der Auspendelnden nach Frankfurt war hingegen mit 16 % einer der höchsten im kreisweiten Vergleich und lag damit auch höher als der auf Darmstadt entfallende Pendelanteil. Jeweils mehr als ein Viertel der Einpendelnden und der Auspendelnden in Eppertshausen wohnten beziehungsweise arbeiteten jedoch im Kreis Offenbach, das waren so viele wie in keiner anderen Kommune im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Auch an den Zuzügen und Wegzügen in Eppertshausen waren Kommunen im Kreis Offenbach besonders häufig beteiligt. Zur direkten Nachbarkommune Messel konnten keine nennenswerten Verknüpfung festgestellt werden. Mit allen anderen angrenzenden Städten und Gemeinden waren hingegen Verbindungen in der Alltagsmobilität zu erkennen. Mehr als die Hälfte der in Eppertshausen wohnenden Schülerinnen und Schüler besuchten ab der fünften Klasse die Gesamtschule in Münster, ein weiteres Viertel entfiel auf die weiterführenden Schulen in Dieburg.

Insgesamt betrachtet, bestanden in Eppertshausen unter den beiden nahegelegenen Mittelzentren engere Verknüpfungen mit Rödermark im Kreis Offenbach als mit Dieburg. Im Entwurf des Landesentwicklungsplans Hessen 2020 wird Eppertshausen dem Mittelbereich von Dieburg zugeordnet.

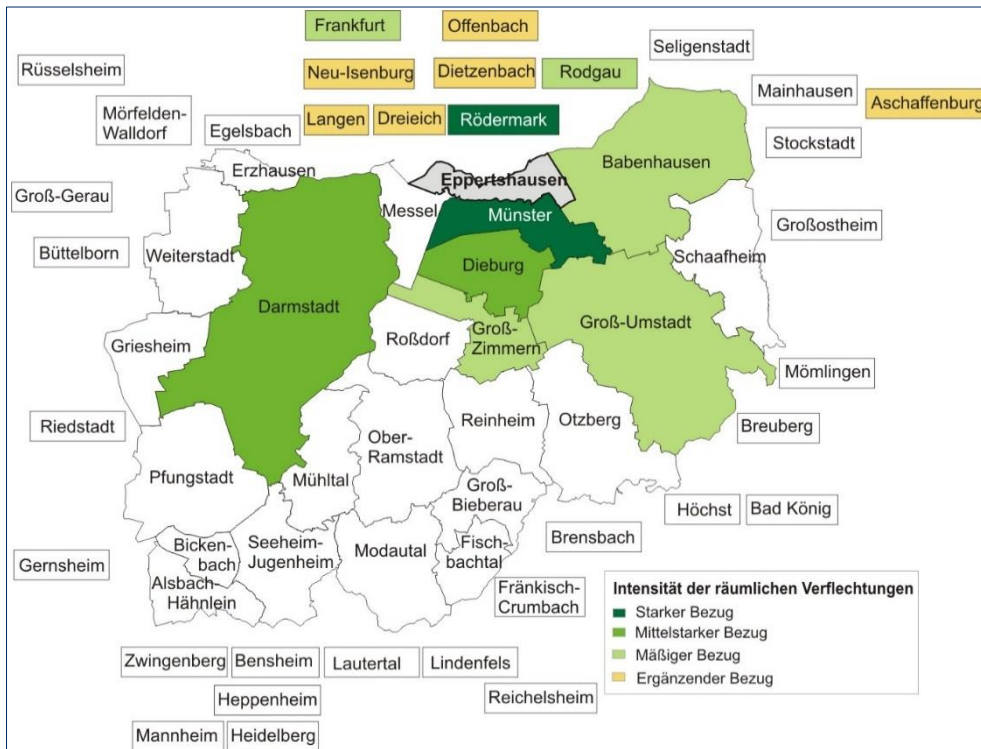


Abbildung 62: Verflechtungsbereich von Eppertshausen
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

In die Nachbargemeinden Münster und Rödermark konnte man aus Eppertshausen ohne Umstieg mit dem Bus fahren, ebenso in das Mittelzentrum Dieburg und in das Oberzentrum Darmstadt. Mit diesen vier Städten und Gemeinden bestanden in Eppertshausen die stärksten räumlichen Verflechtungen. Die direkten Nachbarkommunen Messel, Babenhausen und Rodgau waren hingegen nicht ohne Umstieg zu erreichen. Zu diesen Kommunen hatte auch die Verbindung der Bevölkerung eine geringere Intensität.

Verkehrsanbindung von Eppertshausen

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Darmstadt, Dieburg, Groß-Zimmern, Münster, Reinheim, Rödermark
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Frankfurt
Straßenverkehr Anbindung	An B45 = Anbindung an Hanau, Erbach/Michelstadt/Odenwald Unmittelbare Anbindung an alle Nachbarkommunen

Aus umgekehrter Sicht war Eppertshausen auch für andere Kommunen ein Ort, zu dem die Bevölkerung Beziehungen hatte. Eine Verbindung von mäßiger Intensität bestand in Münster und ergänzende Verflechtungen nach Eppertshausen waren in Dieburg und Messel zu erkennen. Eppertshausen trat somit nur in den Verflechtungsbereichen von drei kreisangehörigen Kommunen auf,



nur für wenige Städte und Gemeinden lag diese Anzahl geringer. Dies dürfte vor allem durch die Grenzlage zum Kreis Offenbach bedingt sein.

7.6. Erzhausen

Erzhausen liegt im Naturraum Untermainebene. Die nächstgelegenen zentralen Orte sind das Unterzentrum Egelsbach im Kreis Offenbach, das Mittelzentrum Weiterstadt und das Oberzentrum Darmstadt. Anhand der ausgewerteten Daten zu Pendelbewegungen, Umzügen und Schulorten lässt sich ein klares Muster räumlicher Bezüge definieren. Für Erzhausen ging kein ausgefüllter Fragebogen ein, die Ergebnisse beziehen sich daher ausschließlich auf die Datenanalyse.

Verflechtungen von Erzhausen mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Darmstadt 12,5 % Weiterstadt 8,1 %	Frankfurt 4,5 %	Langen 3,8 % Egelsbach 3,1 % Dreieich 2,2 %
Wegzüge	Darmstadt 13,2 Weiterstadt 9,0 %		Langen 3,9 % Egelsbach 3,5 % Frankfurt 3,2 % Dreieich 2,1 %
Einpendelnde	Darmstadt 22,8 % Weiterstadt 10,4 %	Egelsbach 6,5 % Langen 6,1 % Dreieich 4,5 %	Griesheim 3,7 % Frankfurt 3,6 % Pfungstadt 2,6 %
Auspendelnde	Frankfurt 25,7 % Darmstadt 21,2 %	Langen 6,2 % Egelsbach 5,3 % Weiterstadt 4,0 %	Neu-Isenburg 2,9 % Dreieich 2,7 %
Schulorte der Schüler/innen ab Klasse 5	Weiterstadt 51,3 % Darmstadt 42,7 %		

Der Verflechtungsbereich von Erzhausen bezog aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg nur Weiterstadt, Griesheim und Pfungstadt mit ein. Nach Weiterstadt waren die Beziehungen dabei von starker Intensität. Mehr als die Hälfte aller Schülerinnen und Schüler aus Erzhausen besuchten ab der fünften Klasse eine Schule in Weiterstadt. Mehr als vier von zehn Schülerinnen und Schülern aus Erzhausen gingen außerdem auf weiterführende Schulen in Darmstadt. Mit dem Oberzentrum Darmstadt waren insgesamt die Verbindungen am stärksten, für alle hier untersuchten Arten der räumlichen Mobilität zeigte sich ein starker Bezug. Beispielsweise war Darmstadt die Kommune mit der es in Erzhausen am meisten Bevölkerungsaustausch durch Zuzüge und Wegzüge gab und auch ein großer Teil der Pendelbewegungen fand zwischen Erzhausen und Darmstadt statt. Auffällig war jedoch der besonders hohe Anteil der Auspendelnden, die in Frankfurt arbeiteten. Für ein Viertel der Auspendlerinnen und Auspendler war Frankfurt das Ziel. Erzhausen war die einzige Kommune im Landkreis, deren am stärksten ausgeprägte Pendelbeziehung mit Frankfurt bestand. Nur für wenige Kommunen fiel der Anteil der Pendelbeziehungen nach Frankfurt stärker aus als der Anteil nach Darmstadt. Auch mit dem Kreis Offenbach bestanden intensive Pendelverflechtungen die jeweils gut ein Fünftel der aus Erzhausen Auspendelnden und der nach Erzhausen Einpendelnden ausmachten. Bei den Zuzügen und Wegzügen hatte der Kreis Offenbach für Erzhausen ebenfalls eine größere Bedeutung als für die meisten anderen Städte und Gemeinden. Dort bestanden



mittelstarke Verflechtungen mit Dreieich, Langen und der an Erzhausen angrenzenden Gemeinde Egelsbach. Zu fast allen an Erzhausen angrenzenden Kommunen konnte ein Bezug festgestellt werden, die einzige Ausnahme war Mörfelden-Walldorf im Kreis Groß-Gerau.

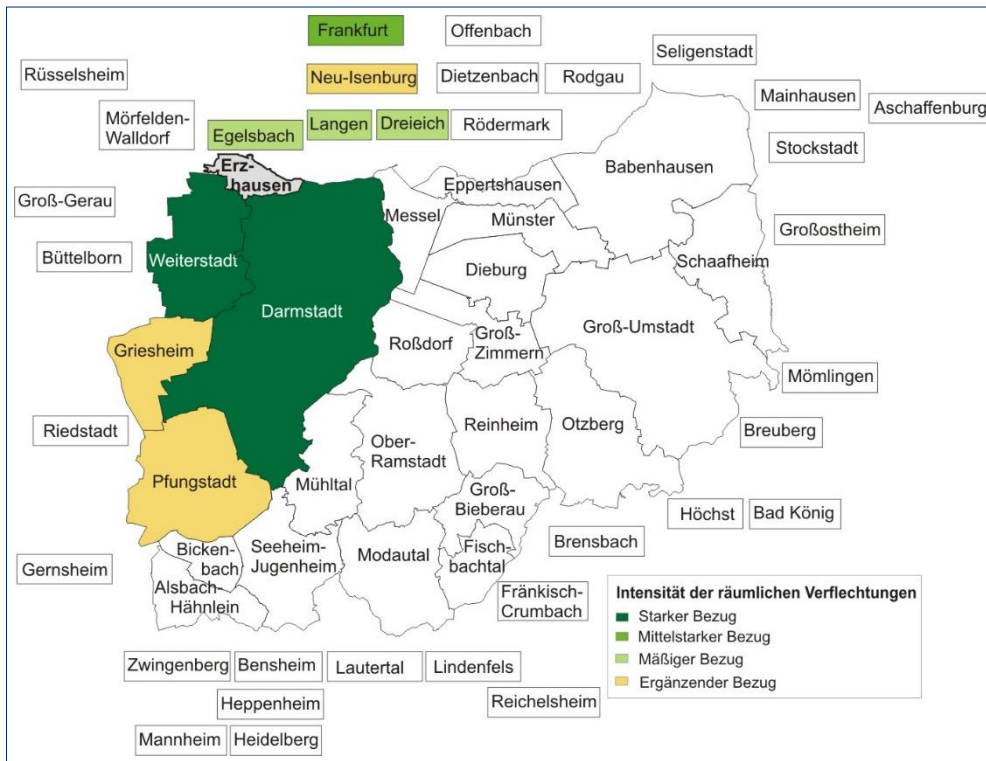


Abbildung 63: Verflechtungsbereich von Erzhausen
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Verkehrsanbindung von Erzhausen

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Darmstadt, Weiterstadt
Großräumige Anbindung S-Bahn	Darmstadt, Frankfurt
Straßenverkehr Anbindung	An B3 = Anbindung an Frankfurt/Offenbach, Darmstadt Nahe A 5 und 661 = Anbindung an Rhein-Main und Rhein-Neckar Unmittelbare Anbindung an fast alle Nachbarkommunen, Mörfelden-Walldorf nur über Egelsbach oder Weiterstadt erreichbar

Die Verkehrsanbindung von Erzhausen förderte die Orientierung der Bevölkerung nach Norden in das Rhein-Main-Gebiet. Die Nähe zu A5, A661 und B3 ermöglicht eine gute Erreichbarkeit von Frankfurt und den Kommunen im Kreis Offenbach. Über die S-Bahn ist Erzhausen ebenfalls gut mit diesem Bereich verbunden. Die Bahnhöfe liegen allerdings in Erzhausen und auch in den Kommunen im Kreis Offenbach am Ortsrand. Dennoch waren es mit Egelsbach, Langen, Neu-Isenburg und Dreieich genau jene Städte und Gemeinden mit Haltepunkten der S-Bahn, zu denen für Erzhausen Beziehungen festgestellt werden konnten. Weiterstadt war ohne Umstieg mit dem Bus zu erreichen. Auch nach Darmstadt bestanden direkte Verbindungen über Bus und S-Bahn. In die Nachbargemeinde Mörfelden-Walldorf gab es hingegen keine ÖPNV-Verbindung ohne Umstieg und auch keine unmittelbare Straßenanbindung.



In umgekehrter Sichtweise war Erzhausen nur in Weiterstadt ein Teil des dort definierten Verflechtungsbereichs. Weiterstadt ist auch die einzige Kommune im Landkreis Darmstadt-Dieburg, die an die Erzhausen angrenzt. Die Verbindung der Bevölkerung von Weiterstadt mit Erzhausen erreichte dabei eine mäßige Intensität. Erzhausen gehörte damit zu den Kommunen, die besonders selten anderen Verflechtungsbereichen angehören. Dies dürfte vor allem an der Randlage im Kreisgebiet mit Grenzen zum Kreis Offenbach, zum Kreis Groß-Gerau und zu Darmstadt liegen.

7.7. Fischbachtal

Fischbachtal liegt mit allen Ortsteilen im Naturraum Odenwald und wurde in der Befragung ebenfalls der Raumbezeichnung Odenwald zugeordnet. Die nächstgelegenen zentralen Orte sind die Unterzentren Ober-Ramstadt und Reinheim, die Mittelzentren Pfungstadt und Groß-Umstadt sowie das Oberzentrum Darmstadt. Alle zentralen Orte befinden sich in etwas weiterer Entfernung, keiner grenzt direkt an Fischbachtal an. Der Entwurf des Landesentwicklungsplans Hessen 2020 sieht eine Zuordnung Fischbachtals zum Mittelbereich von Groß-Umstadt vor.

Verflechtungen von Fischbachtal mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Darmstadt 12,5 % Groß-Bieberau 11,1 %	Reinheim 6,7 % Ober-Ramstadt 4,7 % Modautal 4,2 %	Brensbach 2,4 % Griesheim 2,4 % Reichelsheim 2,4 % Frankfurt 2,1 %
Wegzüge		Groß-Bieberau 7,4 % Reinheim 7,4 % Darmstadt 6,9 % Ober-Ramstadt 4,2 %	Brensbach 3,5 % Otzberg 3,2 % Modautal 2,8 % Reichelsheim 2,8 % Pfungstadt 2,3 % Münster 2,1 %
Einpendelnde	Groß-Bieberau 14,4 % Reinheim 12,4 %		
Auspindelnde	Darmstadt 29,5 %	Frankfurt 6,5 % Groß-Bieberau 6,5 % Ober-Ramstadt 5,8 % Reinheim 5,0 %	Mühltal 3,5 % Dieburg 3,4 % Modautal 3,4 % Bensheim 2,2 % Groß-Umstadt 2,1 % Brensbach 2,0 %
Schulorte der Schüler/innen ab Klasse 5	Groß-Bieberau 80,8 % Darmstadt 11,1 %		

Die Beantwortung des Fragebogens zu den räumlichen Verflechtungen zeigte ein ähnliches Ergebnis wie die bereits in der Datenauswertung festgestellten räumlichen Verknüpfungen. Bei der Befragung trat Groß-Umstadt allerdings etwas mehr als Bezugsort in Erscheinung als bei den verwendeten Datensätzen. Auf die Frage nach Städten und Gemeinden, mit denen sich die Bevölkerung verbunden fühlt, wurden Reinheim und Groß-Bieberau genannt. Dies entsprach auch den durch die Analyse festgestellten engsten räumlichen Verbindungen. Den größten Bezug zu einem anderen Bundesland hatten die Menschen in Fischbachtal aus Sicht der Gemeinde zu Baden-Württemberg.



Bezugsorte für Fischbachtal anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätswert	Zielorte
Einkauf	Reinheim, Groß-Bieberau, Groß-Umstadt
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Reinheim, Darmstadt
Facharztbesuch	Ober-Ramstadt, Groß-Umstadt, Reinheim

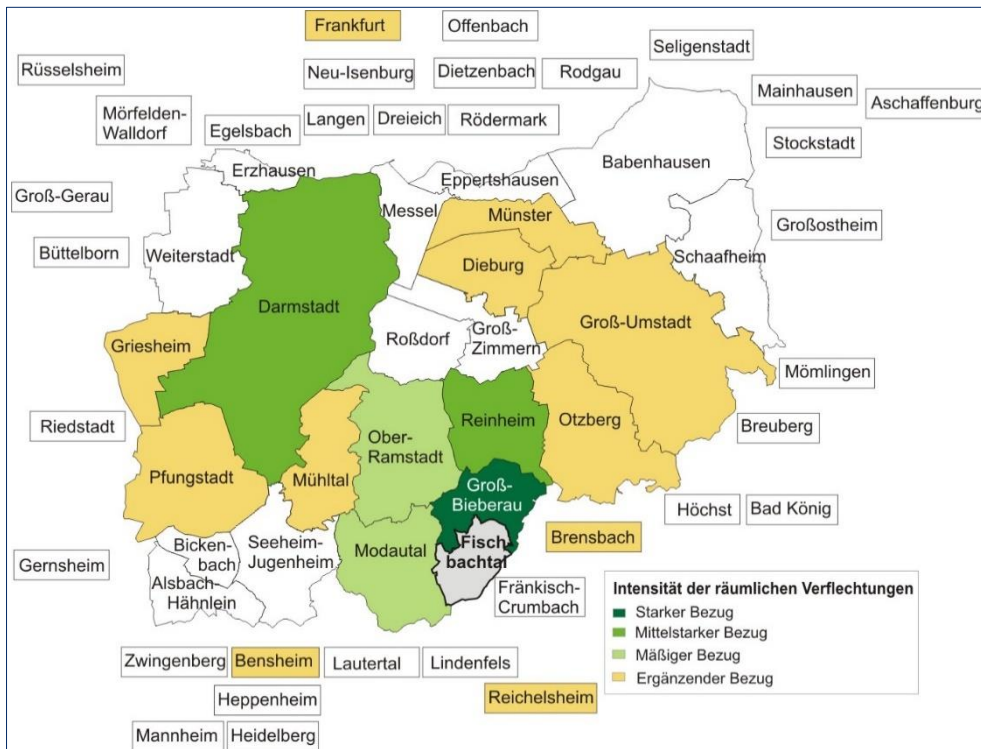


Abbildung 64: Verflechtungsbereich von Fischbachtal
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Für Fischbachtal bestand ein recht großer Verflechtungsbereich, allerdings oft nur mit geringer Intensität der Beziehungen. Dies dürfte vor allem durch die geringe Einwohnerzahl Fischbachtals bedingt sein, da das Handeln weniger Personen prozentual dort stärker ins Gewicht fiel. Der Verflechtungsbereich dehnte sich über die Mitte und den Westen des Landkreises, Teile der Kreise Odenwald und Bergstraße sowie die Städte Darmstadt und Frankfurt aus. Der Kernbereich mit engeren Verflechtungen befand sich vor allem in der südlichen Mitte des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Die engste Beziehung hatte Fischbachtal zur Nachbarkommune Groß-Bieberau, wohin in allen ausgewerteten Kategorien starke Verbindungen bestanden. Vier von fünf der in Fischbachtal wohnenden Schülerinnen und Schülern ab der fünften Klasse besuchten die Gesamtschule in Groß-Bieberau. Mittelstarke Verknüpfungen gab es zudem mit Reinheim und mit dem Oberzentrum Darmstadt. In Darmstadt arbeiteten rund 30 % aller aus Fischbachtal auspendelnden Beschäftigten. Die meisten aus Fischbachtal auspendelnden Personen arbeiteten jedoch innerhalb des Landkreises Darmstadt-Dieburg und auch über die Hälfte der nach Fischbachtal Einpendelnden wohnten innerhalb des Kreisgebietes. Zum aus landesplanerischer Sicht zugeordneten Mittelzentrum Groß-Umstadt bestanden nur geringe Verbindungen, was vor allem an der großen räumlichen Distanz



liegen dürfte. Auch zum Mittelzentrum Pfungstadt hatten die Verflechtungen nur einen ergänzenden Charakter. Unter den beiden nahegelegenen Unterzentren war die Verknüpfung mit Reinheim deutlich stärker als mit Ober-Ramstadt.

Verkehrsanbindung von Fischbachtal

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Darmstadt, Groß-Bieberau, Modautal, Reinheim
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Keine Bahnanbindung vorhanden
Straßenverkehr Anbindung	Etwas entfernt von Bundesstraßen B47 und B38 (Anbindung an Odenwald und Bergstraße) Unmittelbare Anbindung an fast alle Nachbarkommunen, Lindenfels nur über Modautal erreichbar

Auffällig ist, dass zu den angrenzenden Nachbargemeinden Fränkisch-Crumbach und Lindenfels im Odenwaldkreis keine Verflechtungen der Bevölkerung zu erkennen waren. In den Odenwaldkreis bestand auch keine direkte ÖPNV-Anbindung. Die Nachbarorte Groß-Bieberau und Modautal sowie das Unterzentrum Reinheim und das Oberzentrum Darmstadt konnten hingegen ohne Umstieg mit dem Bus erreicht werden.

In umgekehrter Sichtweise war Fischbachtal auch für andere Kommunen ein Ort, zu dem die Bevölkerung Verbindungen hatte. Mäßige Beziehungen nach Fischbachtal waren in Groß-Bieberau zu erkennen und in Modautal und Reinheim gab es ergänzende Bezüge. Fischbachtal gehörte demnach nur den Verflechtungsbereichen von drei anderen Kommunen an, nur bei wenigen anderen Gemeinden lag diese Anzahl ähnlich niedrig. Dies dürfte an der Randlage im Landkreis Darmstadt-Dieburg und auch an der geringen Einwohnerzahl Fischbachtals liegen.

7.8. Griesheim

Griesheim liegt im Naturraum der Hessischen Rheinebene. In der Befragung wurde Griesheim den Raumbezeichnungen Ried und Rhein-Main-Gebiet zugeordnet. Griesheim ist ein Mittelzentrum, das nächstgelegene Oberzentrum ist die unmittelbar angrenzende Stadt Darmstadt.

Bezugsorte für Griesheim anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätszweck	Zielorte
Einkauf	Darmstadt, Weiterstadt, Groß-Gerau, Pfungstadt
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Darmstadt, Frankfurt, Ried, Bergstraße, Odenwald
Facharztbesuch	Darmstadt, Groß-Gerau, Frankfurt

Es zeigte sich ein sehr deutliches Muster für die räumlichen Verflechtungen Griesheims, das sich bei der Auswertung der verschiedenen Daten und durch die Beantwortung des Fragebogens gleichermaßen abzeichnete. Dieses fiel durch eine extrem starke Orientierung auf Darmstadt auf. In allen untersuchten Kategorien konnte ein besonders enger Bezug zu Darmstadt festgestellt werden. Dementsprechend wurde auf die Frage mit welchen Orten sich die Bevölkerung von Griesheim am ehesten verbunden fühlt auch die Stadt Darmstadt genannt. Unter den anderen Bundesländern



hatten die Menschen nach den Angaben im Fragebogen gleichermaßen Bezüge zu Rheinland-Pfalz und zu Baden-Württemberg.

Verflechtungen von Griesheim mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Darmstadt 21,7 %		Riedstadt 3,1 % Weiterstadt 3,0 % Pfungstadt 2,8 % Frankfurt 2,3 %
Wegzüge	Darmstadt 20,0 %		Riedstadt 3,7 % Pfungstadt 3,6 % Weiterstadt 3,6 % Frankfurt 3,3 %
Einpendelnde	Darmstadt 16,9 %	Frankfurt 5,8 % Riedstadt 5,6 % Weiterstadt 4,8 % Pfungstadt 4,3 %	Groß-Gerau 2,4 % Büttelborn 2,3 %
Auspendelnde	Darmstadt 41,6 % Frankfurt 13,6 %	Weiterstadt 4,2 %	Groß-Gerau 2,1 %
Wohnorte Schüler/innen der weiterführenden Schule (ab Klasse 5)	Darmstadt 10,3 %	Riedstadt 4,5 %	
Schulorte Schüler/innen ab Klasse 5	Darmstadt 35,6 %		

Die starke Ausrichtung der Mobilität auf Darmstadt zeigte sich auch in der geringen Ausdehnung des Verflechtungsraumes von Griesheim. Nur in wenigen Mobilitätskategorien erreichten weitere Kommunen große prozentuale Anteile. Der weitere Verflechtungsbereich lag im Westen des Landkreises Darmstadt-Dieburg und bezog auch einige Kommunen im Kreis Groß-Gerau sowie die Stadt Frankfurt mit ein. Mit allen unmittelbaren Nachbarkommunen bestanden Beziehungen. Im Landkreis Darmstadt-Dieburg gab es nur mit den beiden direkt angrenzenden Städten Pfungstadt und Weiterstadt erwähnenswerte Raumbezüge. Sie waren ebenso wie die Bezüge zur Nachbarkommune Riedstadt von mäßiger Intensität. Eine mittelstarke Bedeutung hatte hingegen Frankfurt für die räumlichen Verknüpfungen von Griesheim. Hier fielen vor allem die vergleichsweise hohen Anteile bei den Pendelbeziehungen auf, die allerdings weit hinter den Pendelanteilen mit Darmstadt zurücklagen. In Griesheim waren außerdem (mit rund 10 % der Auspendelnden und 17 % der Einpendelnden) die Pendelverflechtungen mit dem Kreis Groß-Gerau stärker ausgeprägt als in den meisten anderen Kommunen. Der Anteil der aus Griesheim nach Darmstadt auspendelnden Personen lag mit fast 42 % unter den höchsten Anteilen im kreisweiten Vergleich. Auch bei den Wanderungsbewegungen standen in Griesheim besonders hohe Anteile, von jeweils einem Fünftel aller Zuzüge und Wegzüge insgesamt, mit Darmstadt in Verbindung. Zudem besuchte ein gutes Drittel der in Griesheim wohnenden Schülerinnen und Schüler ab der fünften Klasse eine Schule in der Stadt Darmstadt.

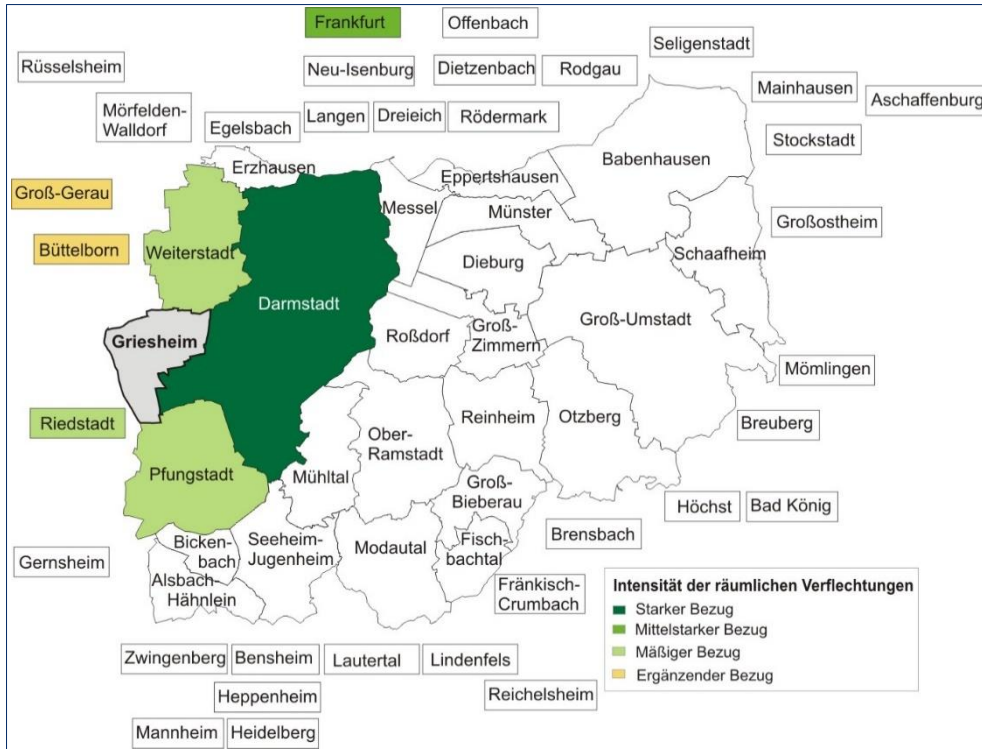


Abbildung 65: Verflechtungsbereich von Griesheim
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Verkehrsanbindung von Griesheim

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung/Straßenbahn	Biebesheim, Darmstadt, Gernsheim, Groß-Gerau, Groß-Rohrheim, Riedstadt, Rüsselsheim, Stockstadt, Trebur
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Keine Bahnanbindung vorhanden
Straßenverkehr Anbindung	An A5 und A 67 (Anschlussstelle Griesheim/Darmstadt) = Anbindung an Rhein-Main und Rhein-Neckar An B 26 = Anbindung an Darmstadt Unmittelbare Anbindung an fast alle Nachbarkommunen, Groß-Gerau nur über Riedstadt oder Büttelborn erreichbar

Die besonders enge Beziehung mit der Stadt Darmstadt wurde vermutlich auch durch die Verkehrsanbindung begünstigt. Durch die Einbindung in das Darmstädter Straßenbahnnetz war Griesheim unmittelbar in enger Taktung mit der Stadtmitte des Oberzentrums verbunden. Die räumliche Distanz ist sehr kurz und mit Straßenbahn oder Individualverkehr in nur wenigen Minuten zu überwinden. Die Lage an der Autobahn ermöglicht zudem eine gute Erreichbarkeit von Frankfurt. In mehrere Kommunen im Kreis Groß-Gerau gab es direkte Busverbindungen. Hingegen waren die Nachbarstädte Pfungstadt und Weiterstadt und auch alle anderen Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg aus Griesheim nicht ohne Umstieg mit dem ÖPNV erreichbar.

Griesheim lag auch für andere Städte und Gemeinden in ihrem Verflechtungsbereich. Bei der Betrachtung aus Sicht dieser Kommunen waren in Pfungstadt und Weiterstadt mäßige Bezüge nach Griesheim festzustellen, ergänzende Verflechtungen nach Griesheim bestanden in Erzhäusen, Fischbachtal, Messel, Mühlthal, Ober-Ramstadt und Roßdorf. Trotz der Funktion als Mittelzentrum



konnten keine starken oder mittelstarken Bezüge nach Griesheim innerhalb des Landkreises Darmstadt-Dieburg festgestellt werden. Dies ist vermutlich durch die Lage Griesheims westlich des Oberzentrums Darmstadt und zwischen den beiden weiteren Mittelzentren Weiterstadt und Pfungstadt bedingt. Eine größere Bedeutung dürfte Griesheim wahrscheinlich für einige Kommunen im Kreis Groß-Gerau haben.

7.9. Groß-Bieberau

Naturräumlich liegt Groß-Bieberau im Reinheimer Hügelland und wurde bei der Beantwortung des Fragebogens der Raumbezeichnung Odenwald zugeordnet. Die nächstgelegenen zentralen Orte sind die direkt angrenzenden Unterzentren Ober-Ramstadt und Reinheim, das Mittelzentrum Groß-Umstadt und das Oberzentrum Darmstadt.

Verflechtungen von Groß-Bieberau mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Reinheim 13,6 % Darmstadt 9,1 %	Ober-Ramstadt 5,3 %	Modautal 3,8 % Fischbachtal 3,4 % Brensbach 2,9 % Groß-Umstadt 2,8 % Frankfurt 2,7 % Roßdorf 2,7 % Groß-Zimmern 2,4 %
Wegzüge	Reinheim 15,2 %	Darmstadt 7,0 % Fischbachtal 6,8 % Ober-Ramstadt 4,8 %	Brensbach 3,9 % Groß-Umstadt 2,3 % Modautal 2,2 %
Einpendelnde	Reinheim 13,2 % Brensbach 8,3 %	Fischbachtal 6,1 % Reichelsheim 5,2 % Darmstadt 5,0 % Ober-Ramstadt 4,6 %	Groß-Umstadt 3,6 % Otzberg 3,5 % Groß-Zimmern 3,1 % Roßdorf 3,1 % Höchst 2,7 % Fränkisch-Crumbach 2,6 % Modautal 2,4 %
Auspendelnde	Darmstadt 28,0 %	Reinheim 6,5 % Mühltal 5,8 % Ober-Ramstadt 5,8 % Frankfurt 4,6 % Modautal 4,3 %	Groß-Umstadt 3,2 % Dieburg 2,8 % Brensbach 2,3 %
Wohnorte Schüler/innen der weiterführenden Schule (ab Klasse 5)	Reinheim 21,0 % Fischbachtal 15,0 % Modautal 11,0 % Brensbach 10,0 %	Ober-Ramstadt 6,9 %	Fränkisch-Crumbach 2,0 %
Schulorte Schüler/innen ab Klasse 5			Reinheim 2,9 % Ober-Ramstadt 2,5 %

Die Aussagen im Fragebogen zu den räumlichen Verflechtungen zeigten ähnliche räumliche Verknüpfungen wie die Auswertungen der Datensätze zu Pendelverkehren, Wanderungsbewegungen und Schulorten. Bei der Beantwortung der Fragen wurden allerdings zusätzliche etwas weiter



entfernte Ziele wie Aschaffenburg und Weiterstadt genannt und auch Darmstadt war bei den Antworten etwas präsenter als bei den ausgewerteten Daten.

Bezugsorte für Groß-Bieberau anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätswert	Zielorte
Einkauf	Reinheim, Darmstadt, Weiterstadt, Aschaffenburg
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Reinheim, Groß-Zimmern, Darmstadt, Odenwaldkreis
Facharztbesuch	Darmstadt, Ober-Ramstadt, Groß-Umstadt, Dieburg, Reinheim

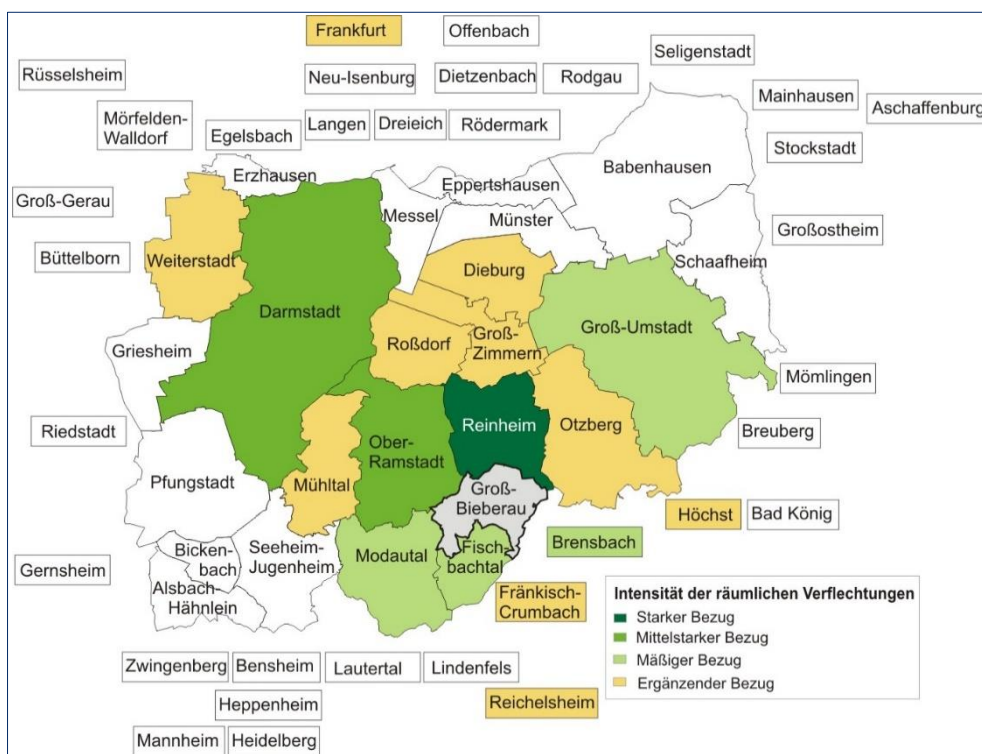


Abbildung 66: Verflechtungsbereich von Groß-Bieberau
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Der Verflechtungsbereich von Groß-Bieberau befand sich vor allem in der südlichen Mitte des Landkreises Darmstadt-Dieburg, ergänzt wurde er durch die Städte Darmstadt und Frankfurt sowie einige Kommunen im Odenwaldkreis. Mit allen angrenzenden Städten und Gemeinden gab es räumliche Verknüpfungen. Zu Reinheim gab es in Groß-Bieberau einen starken Bezug, der sich in fast allen hier untersuchten Mobilitätskategorien zeigt. Von mittelstarkem Ausmaß waren die Verbindungen zu Ober-Ramstadt und Darmstadt. In Darmstadt hatten drei von zehn Auspendelnden aus Groß-Bieberau ihren Arbeitsplatz. Mit einem Anteil von 40 % arbeiteten aber die meisten Auspendlerinnen und Auspendler aus Groß-Bieberau innerhalb des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Der Anteil der nach Frankfurt auspendelnden Beschäftigten war in Groß-Bieberau mit nur knapp 5 % geringer als in allen anderen kreisangehörigen Kommunen. Unter den beiden nächstgelegenen Mittelzentren war die Verbindung zu Groß-Umstadt etwas deutlicher ausgeprägt als zu Dieburg. Im Odenwaldkreis zeigte sich die Nachbargemeinde Brensbach als stärkster Bezugsort. Unter den anderen Bundesländern wurde im Fragebogen für Groß-Bieberau angegeben, dass die Bevölkerung



zu Bayern die stärkste Beziehung hatte. Im Freizeitbereich war der Odenwald eine wichtige Region z.B. für Ausflüge und Gastronomie.

Groß-Bieberau hatte, als Schulstandort einer Gesamtschule, für viele der umliegenden Orte eine Bedeutung. Neben den Schülerinnen und Schülern aus Groß-Bieberau machten Kinder und Jugendliche aus Reinheim, Fischbachtal, Modautal und Brensbach dort mehr als die Hälfte der gesamten Schülerschaft aus.

Verkehrsanbindung von Groß-Bieberau

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Brensbach, Darmstadt, Fischbachtal, Fränkisch-Crumbach, Modautal, Ober-Ramstadt, Reichelsheim, Reinheim, Roßdorf
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Keine Bahnanbindung vorhanden
Straßenverkehr Anbindung	An B38, Nahe B 426 = Anbindung an Erbach/Michelstadt/Odenwald und West-Ost-Querverbindung Landkreis Unmittelbare Anbindung an fast alle Nachbarkommunen, Fränkisch-Crumbach ist über Brensbach oder Fischbachtal erreichbar

Aus Groß-Bieberau bestand in alle Nachbarkommunen und auch nach Darmstadt eine direkte Busanbindung. In Ober-Ramstadt war allerdings nur der Ortsteil Rohrbach ohne Umstieg zu erreichen. In die nahegelegene Gemeinde Otzberg gab es hingegen keine ÖPNV-Verbindung. Die hier erfassten Raumbezüge nach Otzberg waren auch insgesamt nur sehr gering.

In umgekehrter Richtung fiel Groß-Bieberau ebenso in den Verflechtungsbereich von anderen Kommunen. Ein starker Bezug nach Groß-Bieberau war in Fischbachtal vorhanden, mittelstarke Beziehungen bestanden in Reinheim. In Modautal war ein mäßiger Bezug nach Groß-Bieberau erkennbar und eine ergänzende Funktion hatte Groß-Bieberau für die Verflechtungen von Mühlthal, Ober-Ramstadt und Otzberg.

7.10. Groß-Umstadt

Groß-Umstadt liegt mit fast allen Ortsteilen im Naturraum Reinheimer Hügelland. Die einzige Ausnahme ist der Ortsteil Dorndiel, welcher naturräumlich dem Odenwald angehört. In der Befragung wurde Groß-Umstadt dennoch der Raumbezeichnung Odenwald zugeordnet. Groß-Umstadt ist ein Mittelzentrum, die beiden Oberzentren Darmstadt und Aschaffenburg sind ähnlich weit von Groß-Umstadt entfernt.

Bezugsorte für Groß-Umstadt anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätszweck	Zielorte
Einkauf	Darmstadt, Aschaffenburg, Weiterstadt
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Nachbarkommunen, Darmstadt, Frankfurt, Odenwald
Facharztbesuch	Darmstadt, Aschaffenburg



Die Auswertungen der verschiedenen Datensätze ergaben, im Gegensatz zu den Auswertungen für die anderen Städte und Gemeinden, für Groß-Umstadt nur wenige Beziehungen mit starker Intensität. Bei der Beantwortung des Fragebogens zu den räumlichen Verflechtungen wurde zusätzlich die Stadt Aschaffenburg als Bezugsort genannt. Unter den anderen Bundesländern sah die Stadtverwaltung die stärkste Verbindung der Bevölkerung mit Bayern. Auf die Frage nach dem Gefühl der Verbundenheit der Bevölkerung zu anderen Städten und Gemeinden wurden Otzberg, Babenhausen und Dieburg genannt.

Verflechtungen von Groß-Umstadt mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge		Darmstadt 5,9 % Otzberg 5,1 % Münster 4,9 % Dieburg 4,0 %	Babenhausen 3,0 % Groß-Zimmern 2,8 % Reinheim 2,5 % Höchst 2,0 %
Wegzüge		Darmstadt 6,4 % Otzberg 5,5 % Dieburg 4,7 % Babenhausen 4,3 %	Münster 3,9 % Groß-Zimmern 3,4 % Schaaheim 3,0 % Reinheim 2,3 % Höchst 2,1 %
Einpendelnde		Darmstadt 7,0 % Otzberg 5,5 % Groß-Zimmern 4,8 % Dieburg 4,7 % Höchst 4,6 % Reinheim 4,6 % Babenhausen 4,5 % Münster 4,4 % Schaaheim 4,1 %	Breuberg 3,2 % Bad König 2,1 %
Auspendelnde	Darmstadt 22,2 % Dieburg 10,0 % Frankfurt 9,7 %	Babenhausen 6,0 %	Groß-Zimmern 2,3 %
Wohnorte Schüler/innen der weiterführenden Schule (ab Klasse 5)	Otzberg 9,8 %		Schaaheim 3,0 % Babenhausen 2,2 %
Schulorte Schüler/innen ab Klasse 5		Dieburg 4,8 %	Otzberg 3,8 % Schaaheim 3,0 %

Der Verflechtungsbereich von Groß-Umstadt befand sich vor allem im Nordwesten des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Ergänzt wurde er durch die Städte Darmstadt, Frankfurt und Aschaffenburg sowie durch einige Gemeinden im Odenwaldkreis. Der Entwurf des Landesentwicklungsplans Hessen 2020 ordnet dem Mittelzentrum Groß-Umstadt die Orte Fischbachtal, Otzberg, Reinheim und Schaaheim zu. Zu keiner Kommune konnte ein starker Bezug festgestellt werden. Mittelstarke Verknüpfungen bestanden zu Darmstadt, Dieburg und Otzberg. Trotz des bestehenden Bezugs und der räumlichen Nähe zum Bundesland Bayern war eine deutliche Orientierung auf das Oberzentrum Darmstadt festzustellen. Die meisten Pendelbeziehungen gab es allerdings mit den anderen Städten und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg: ein Drittel aller aus Groß-Umstadt Auspendelnden arbeitete im Landkreis und vier von zehn der nach Groß-Umstadt einpendelnden



Personen wohnten im Kreisgebiet. Für das Oberzentrum Aschaffenburg konnte nur durch die Befragung eine Verbindung festgestellt werden.

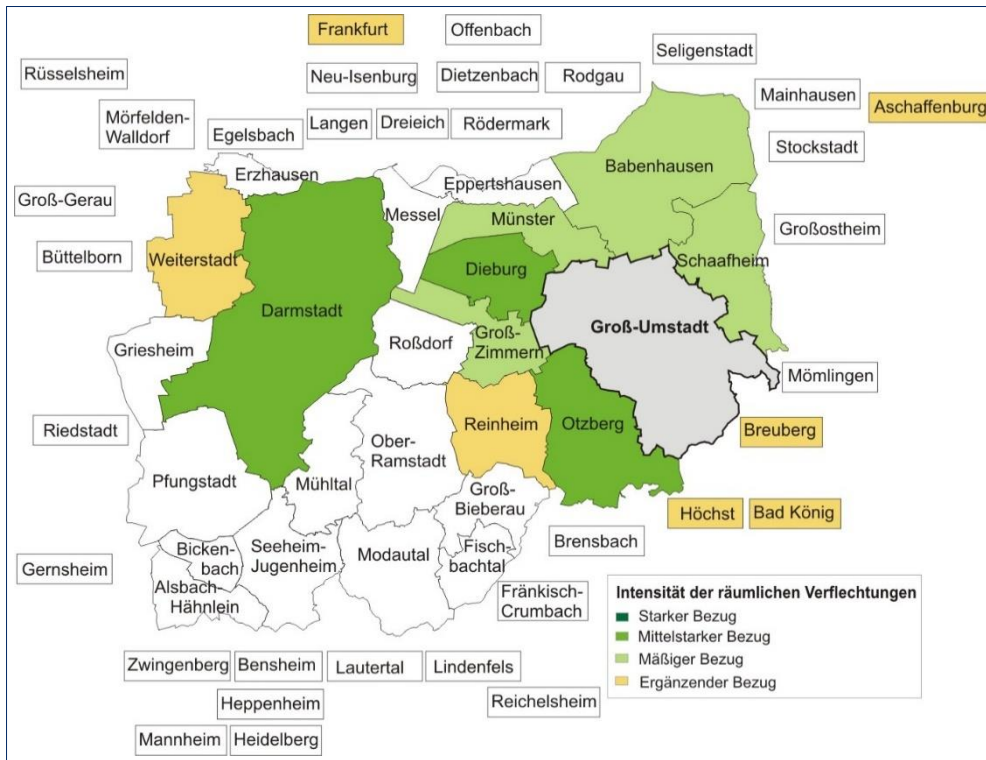


Abbildung 67: Verflechtungsbereich von Groß-Umstadt
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Von den angrenzenden Städten und Gemeinden war Mömlingen (Kreis Miltenberg) die einzige, zu der kein Bezug festgestellt werden konnte, obwohl es dorthin sogar eine direkte Busanbindung gab. Zu den meisten Nachbarkommunen bestanden ÖPNV-Anbindungen, die einzige Ausnahme war Breuberg. Allerdings war Groß-Zimmern nur aus dem Ortsteil Semd direkt zu erreichen und Höchst nur über die Odenwaldbahn vom Ortsteil Wiebelsbach aus. Zwischen Groß-Umstadt und Babenhausen gab es keine Busanbindung, sie waren nur durch Regionalbahnen direkt verbunden. Nach Darmstadt, Dieburg und Otzberg, also in die drei Kommunen zu denen in Groß-Umstadt die engsten räumlichen Verflechtungen bestanden, gab es direkte Buslinien.

Verkehrsanbindung von Groß-Umstadt

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Darmstadt, Dieburg, Groß-Zimmern (nur aus OT Semd), Mömlingen, Münster, Otzberg, Schaafheim
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Darmstadt, Frankfurt, Hanau, Erbach/Michelstadt,
Straßenverkehr Anbindung	An B45 und B 426 = Anbindung an Erbach/Michelstadt/Odenwald, Hanau und Querverbindung in den Westen des Landkreises unmittelbare Anbindung an alle Nachbarkommunen

Groß-Umstadt war auch aus der Sicht vieler anderer Kommunen ein Bezugsort. In Otzberg bestanden starke Verflechtungen nach Groß-Umstadt, mittelstarke Beziehungen waren in Dieburg und



Schaafheim vorhanden. Mäßige Bezüge wurden für Babenhausen, Eppertshausen, Groß-Bieberau, Groß-Zimmern, Münster und Reinheim festgestellt. Ergänzende Verflechtungen gab es zudem in Fischbachtal, Messel, Mühlthal, Ober-Ramstadt und Roßdorf. Groß-Umstadt trat damit im Verflechtungsraum von 14 anderen Kommunen auf, das war die höchste Anzahl unter allen Städten und Gemeinden. Dies dürfte auch an der Funktion als Mittelzentrum liegen, bei zugleich etwas größerer Entfernung zum Oberzentrum Darmstadt.

7.11. Groß-Zimmern

Aus naturräumlicher Sicht befindet sich Groß-Zimmern mit beiden Ortsteilen in der Untermainebene. In der Befragung wurde die Gemeinde der Raumbezeichnung Rhein-Main-Gebiet zugeordnet. Groß-Zimmern hat den Status eines Unterzentrums, die nächstgelegenen zentralen Orte sind das Mittelzentrum Dieburg und das Oberzentrum Darmstadt.

Verflechtungen von Groß-Zimmern mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Dieburg 8,3 %	Darmstadt 7,3 % Roßdorf 4,2 %	Münster 3,6 % Groß-Umstadt 3,4 % Reinheim 3,4 %
Wegzüge	Darmstadt 8,4 %	Dieburg 7,9 % Reinheim 5,5 % Münster 4,1 %	Roßdorf 3,7 % Groß-Umstadt 3,4 % Frankfurt 2,0 %
Einpendelnde	Darmstadt 8,4 % Reinheim 8,1 %	Groß-Umstadt 7,4 % Dieburg 6,2 % Münster 5,7 % Babenhausen 4,5 % Roßdorf 4,0 %	Frankfurt 2,9 % Ober-Ramstadt 2,7 % Otzberg 2,6 % Kelsterbach 2,0 %
Auspendelnde	Darmstadt 31,0 % Dieburg 10,9 %	Frankfurt 7,9 % Groß-Umstadt 4,3 %	Roßdorf 2,9 % Babenhausen 2,2 % Weiterstadt 2,0 %
Wohnorte Schüler/innen der weiterführenden Schule (ab Klasse 5)		Dieburg 6,0 %	Groß-Umstadt 3,3 %
Schulorte Schüler/innen ab Klasse 5	Dieburg 21,7 %	Darmstadt 6,0 %	

Die Beantwortung des Fragebogens zu räumlichen Verflechtungen stellte den Bezug zu Darmstadt noch stärker heraus als es durch die Datenanalyse zu erwarten war. Nur wenige sonstige Bezugsorte waren in den Antworten aufgeführt. Als anderes Bundesland zu dem die Bevölkerung den stärksten Bezug hatte wurde Bayern gesehen. Auf die Frage, mit welchen Städten und Gemeinden in der näheren Umgebung sich die Bevölkerung verbunden fühlt, nannte die Gemeindeverwaltung Darmstadt und Dieburg.



Bezugsorte für Groß-Zimmern anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätszweck	Zielorte
Einkauf	Darmstadt, Weiterstadt, Aschaffenburg
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Darmstadt, Frankfurt
Facharztbesuch	Darmstadt

Die stärksten Verflechtungen gab es in Groß-Zimmern mit dem Oberzentrum Darmstadt und mit dem Mittelzentrum Dieburg. In allen untersuchten Mobilitätskategorien waren die Verbindungen mit Dieburg stark oder mittelstark. Für Darmstadt war dies ähnlich, dort fehlte lediglich der Bezug zu den weiterführenden Schulen in Groß-Zimmern. Am deutlichsten zeigte sich die Verbindung zu Darmstadt bei den Pendelbewegungen. 31 % der aus Groß-Zimmern auspendelnden Personen arbeitete in Darmstadt, mit einem Drittel aller Auspendelnden hatten aber die meisten Beschäftigten ihren Arbeitsplatz innerhalb des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Von allen nach Groß-Zimmern einpendelnden Personen wohnte mehr als die Hälfte in einer anderen Kommune im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Der übrige Verflechtungsbereich von Groß-Zimmern lag vor allem im Nordosten des Kreisgebietes. Mittelstarke Verflechtungen bestanden mit Groß-Umstadt, Roßdorf, Reinheim, Münster und auch mit Frankfurt. Der Anteil der nach Frankfurt auspendelnden Beschäftigten lag hier jedoch vergleichsweise gering. Trotz der räumlichen Nähe waren keine Verflechtungen von Groß-Zimmern mit dem Kreis Offenbach zu erkennen.

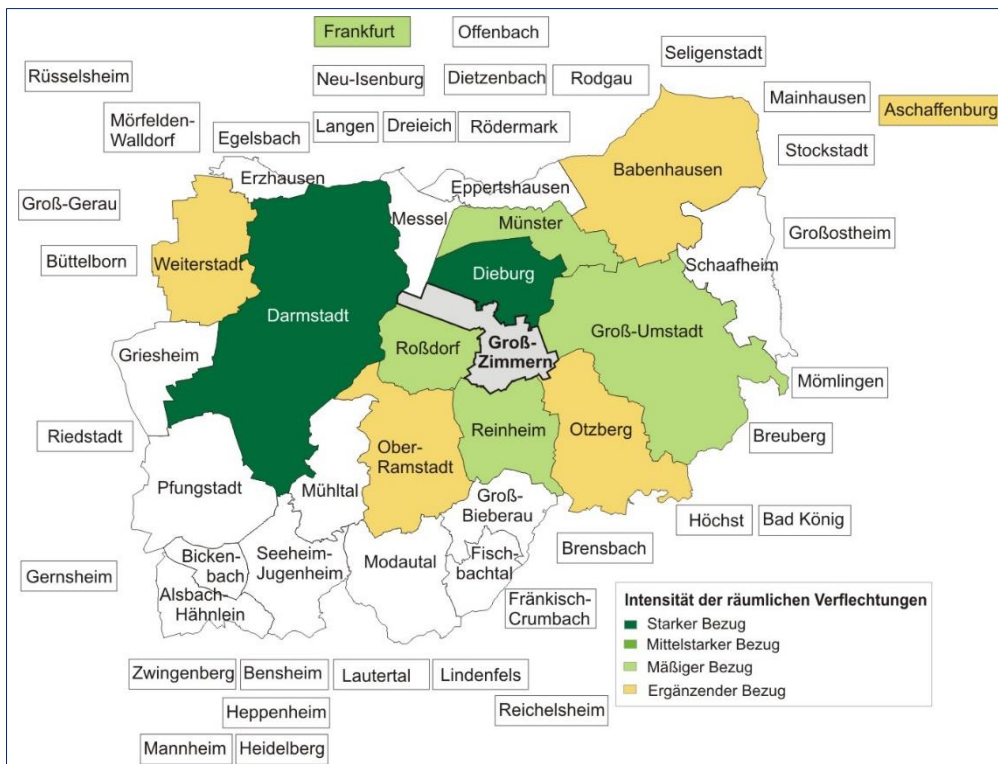


Abbildung 68: Verflechtungsbereich von Groß-Zimmern
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Zu fast allen direkten Nachbarkommunen von Groß-Zimmern konnten Verbindungen definiert werden, einzige Ausnahme war Messel. Zwar grenzt Messel an die Gemarkung von Groß-Zimmern



an, allerdings besteht keine unmittelbare Straßenverbindung zwischen beiden Kommunen und auch mit dem ÖPNV gab es keine Verbindung ohne Umstieg. Auch die Verflechtungen mit der ebenfalls an Groß-Zimmern angrenzenden Gemeinde Otzberg waren nur sehr gering, dorthin existierte auch keine direkte ÖPNV-Verbindung. Die anderen Nachbarkommunen und die Stadt Darmstadt konnten aus Groß-Zimmern ohne Umstieg mit dem Bus erreicht werden. In Groß-Umstadt galt dies allerdings nur für den Ortsteil Semd.

Verkehrsanbindung von Groß-Zimmern

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Darmstadt, Dieburg, Eppertshausen, Groß-Umstadt (nur OT Semd), Münster, Reinheim, Rödermark, Roßdorf
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Keine Bahnanbindung vorhanden
Straßenverkehr Anbindung	An B26, Nahe B45 und B38 = Anbindung an Darmstadt, Aschaffenburg, Erbach/Michelstadt/Odenwald, Hanau Unmittelbare Anbindung an die meisten Nachbarkommunen, Messel über Dieburg und Darmstadt über B26 statt an Gemarkungsgrenze erreichbar

In umgekehrter Sichtweise war Groß-Zimmern auch für viele andere Städte und Gemeinden ein Ort, zu dem es Verflechtungen der Bevölkerung gab. Mittelstarke Beziehungen nach Groß-Zimmern waren in Dieburg vorhanden. Bezüge nach Groß-Zimmern mit mäßiger Ausprägung konnten in Eppertshausen, Groß-Umstadt, Münster, Otzberg, Reinheim und Roßdorf festgestellt werden. Als ergänzender Bezugsort zeigte sich Groß-Zimmern in den Verflechtungsprofilen von Babenhausen, Groß-Bieberau, Messel, Modautal, Mühlthal und Ober-Ramstadt. Damit gehörte Groß-Zimmern zum Verflechtungsbereich von 13 Städten und Gemeinden, was ein vergleichsweise hoher Wert war. Dies dürfte durch die zentrale Lage im Landkreis mit begründet sein.

7.12. Messel

Naturräumlich befindet sich Messel als einzige kreisangehörige Kommune im Naturraum Messeler Hügelland. Dieser Naturraum setzt sich nördlich in den Kreis Offenbach fort. In der Befragung wurde Messel keiner der dort aufgelisteten Raumbezeichnungen zugeordnet, sondern dem Großraum Darmstadt. Die nächstgelegenen zentralen Orte sind das Unterzentrum Münster, die Mittelzentren Rödermark, Langen und Dieburg sowie das Oberzentrum Darmstadt.

Bezugsorte für Messel anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätszweck	Zielorte
Einkauf	Darmstadt, Rödermark, Eppertshausen
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Eppertshausen, Rödermark, Darmstadt, Dieburg,
Facharztbesuch	Darmstadt, Dieburg



Die Auswertungen der Datensätze zu Pendelbeziehungen, Wanderungen und Schulorten ergab bereits ein sehr klares Muster mit einer überaus großen räumlichen Beziehung zu Darmstadt. Die Befragung bestätigte dieses Ergebnis. Auf die Frage, mit welchen Orten die Bevölkerung sich verbunden fühlt, wurden Darmstadt und Dieburg genannt. Unter den anderen Bundesländern wurde der größte Bezug zu Bayern gesehen.

Verflechtungen von Messel mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Darmstadt 19,9 %		Dreieich 2,8 % Weiterstadt 2,8 % Rödermark 2,5 % Dieburg 2,4 % Griesheim 2,4 %
Wegzüge	Darmstadt 22,0 %	Weiterstadt 4,5 %	Pfungstadt 2,8 % Dieburg 2,7 % Griesheim 2,4 % Groß-Zimmern 2,2 % Langen 2,0 % Rödermark 2,0 %
Einpendelnde	Darmstadt 12,7 %	Dieburg 5,9 % Münster 4,8 % Groß-Zimmern 4,6 % Groß-Umstadt 4,2 % Rödermark 4,2 %	Babenhäuser 3,1 % Eppertshäuser 2,9 % Reinheim 2,7 % Frankfurt 2,5 % Griesheim 2,5 %
Auspendelnde	Darmstadt 35,5 % Frankfurt 14,9 %		Weiterstadt 3,0 % Dreieich 2,9 % Langen 2,3 % Neu-Isenburg 2,2 % Dieburg 2,1 % Dietzenbach 2,0 %
Schulorte der Schüler/innen ab Klasse 5	Darmstadt 88,6 %	Dieburg 4,5 %	

Darmstadt war die einzige Kommune zu der in Messel ein starker Bezug bestand. Dieser hatte dafür eine besonders hohe Intensität und betraf alle untersuchten Aspekte der Alltagsmobilität. In Messel waren die Zuzüge und Wegzüge ziemlich stark von Darmstadt abhängig, rund jeder fünfte Umzug stand mit Darmstadt in Verbindung. Von den Auspendlerinnen und Auspendlern aus Messel hatte mehr als jede dritte Person Darmstadt zum Ziel und fast 90 % aller Schülerinnen und Schüler ab der fünften Klasse gingen in Darmstadt zur Schule. Der Verflechtungsbereich von Messel wurde ergänzt durch Städte und Gemeinden westlich von Darmstadt, im Nordosten des Kreisgebietes, im Kreis Offenbach und durch die Stadt Frankfurt. Mit diesen Kommunen gab es allerdings nur mäßig starke oder ergänzende Verflechtung. Noch am größten fielen dabei die Verbindungen mit Dieburg aus. Mit allen unmittelbaren Nachbarkommunen bestanden räumliche Verflechtungen. Zu den angrenzenden Gemeinden Eppertshausen und Münster gab es jedoch nur sehr wenige Verknüpfungen. Die recht vielen ergänzenden Bezugskommunen im Verflechtungsbereich von Messel standen



vermutlich auch mit der eher geringen Einwohnerzahl in Zusammenhang. Das Handeln weniger Personen fiel damit in Messel prozentual stärker ins Gewicht.

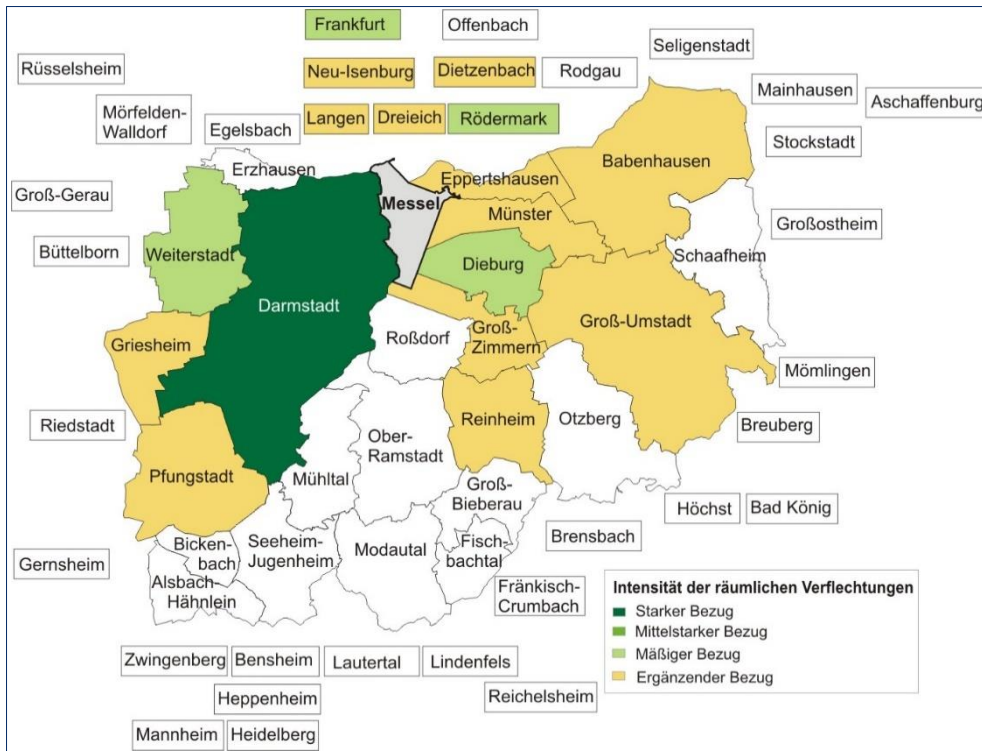


Abbildung 69: Verflechtungsbereich von Messel
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Bei der Verkehrsanbindung fiel auf, dass aus Messel auf direktem Weg mit dem Bus nur Darmstadt und Rödermark erreicht werden konnten. Über die Regionalbahn war zwar auch eine Anbindung an weitere Kommunen im Nordosten des Landkreises gegeben, diese hielt allerdings nur im etwas entfernt vom Ortskern gelegenen Ortsteil Grube Messel. Das vorhandene ÖPNV-Angebot versetzte Messel in eine etwas vom restlichen Landkreis isolierter Lage. Dies unterstützte die starke Orientierung auf Darmstadt möglicherweise zusätzlich.

Verkehrsanbindung von Messel

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Darmstadt, Rödermark
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Mainz/Wiesbaden, Darmstadt, Aschaffenburg
Straßenverkehr Anbindung	Nahe B 45 und B486 = Anbindung an Hanau, Odenwald, Rhein-Main Unmittelbare Anbindung an die meisten Nachbarkommunen, Münster und Groß-Zimmern über Dieburg erreichbar

Im Gegensatz zu allen anderen kreisangehörigen Städten und Gemeinden trat Messel nicht als Bezugsort in den Verflechtungsprofilen anderer Städte und Gemeinden auf. Dies dürfte vor allem an der Randlage im Landkreis mit Grenzen zur Stadt Darmstadt und zum Kreis Offenbach liegen.



7.13. Modautal

Modautal liegt mit allen elf Ortsteilen im Naturraum Odenwald. Im Fragebogen wurde Modautal allerdings der Raumbezeichnung Rhein-Main-Gebiet zugeordnet. Die nächstgelegenen zentralen Orte sind die Unterzentren Mühlal, Ober-Ramstadt und Seeheim-Jugenheim, die Mittelzentren Pfungstadt und Bensheim sowie das Oberzentrum Darmstadt.

Verflechtungen von Modautal mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Darmstadt 13,0 % Ober-Ramstadt 10,2 %	Seeheim-Jugenheim 4,2 %	Mühlal 3,2 % Lautertal 2,4 %
Wegzüge	Darmstadt 13,1 % Ober-Ramstadt 9,7 %		Groß-Bieberau 3,9 % Lautertal 3,8 % Mühlal 3,4 % Reinheim 3,4 % Fischbachtal 2,6 %
Einpendelnde	Ober-Ramstadt 12,9 % Groß-Bieberau 11,2 % Lautertal 8,4 %	Darmstadt 7,7 % Fischbachtal 5,5 % Reinheim 5,0 %	Reichelsheim 3,9 % Brensbach 3,5 % Mühlal 3,0 % Lindenfels 2,7 % Groß-Zimmern 2,3 % Seeheim-Jugenheim 2,2 %
Auspendelnde	Darmstadt 28,8 %	Ober-Ramstadt 7,5 % Frankfurt 6,6 % Mühlal 5,7 % Bensheim 4,6 %	Lautertal 2,7 % Weiterstadt 2,4 % Seeheim-Jugenheim 2,2 %
Schulorte der Schüler/innen ab Klasse 5	Groß-Bieberau 33,6 % Ober-Ramstadt 31,1 % Lautertal 13,3 % Darmstadt 11,5 %		

Das anhand der Datenauswertungen zu erkennende räumliche Muster wurde durch die Aussagen im Fragebogen unterstützt. Etwas deutlicher trat bei der Beantwortung der Fragen der Bezug zu Bensheim hervor. Die Verbundenheit der Bevölkerung Modautals mit anderen Kommunen wurde im Fragebogen sehr stark differenziert angegeben. Durch die Vielzahl der Ortsteile bestanden hier offenbar auch viele unterschiedliche emotionale Raumbezüge. Für Lützelbach und Neunkirchen wurde eine Verbundenheit mit Fischbachtal und Winterkasten (Lindenfels) angegeben, für Brandau mit Gadernheim (Lautertal), für Allertshofen und Hoxhohl mit Beedenkirchen, Wurzelbach, Staffel und Schmal-Beerbach (alle Lautertal), für Ernsthofen mit Modau (Ober-Ramstadt), für Asbach mit Groß-Bieberau und für Neutsch mit Ober-Beerbach (Seeheim-Jugenheim) und Frankenhausen (Mühlal). Unter den anderen Bundesländern sah die Gemeindeverwaltung der größte Bezug der Bevölkerung zu Baden-Württemberg.



Bezugsorte für Modautal anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätswert	Zielorte
Einkauf	Lautertal, Ober-Ramstadt, Groß-Bieberau, Bensheim, Darmstadt
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Ober-Ramstadt, Lautertal, Lindenfels, Reichelsheim, Fränkisch-Crumbach, Darmstadt, Bensheim, Heidelberg, Frankfurt, Odenwald, Bergstraße
Facharztbesuch	Darmstadt, Ober-Ramstadt, Bensheim, Reinheim

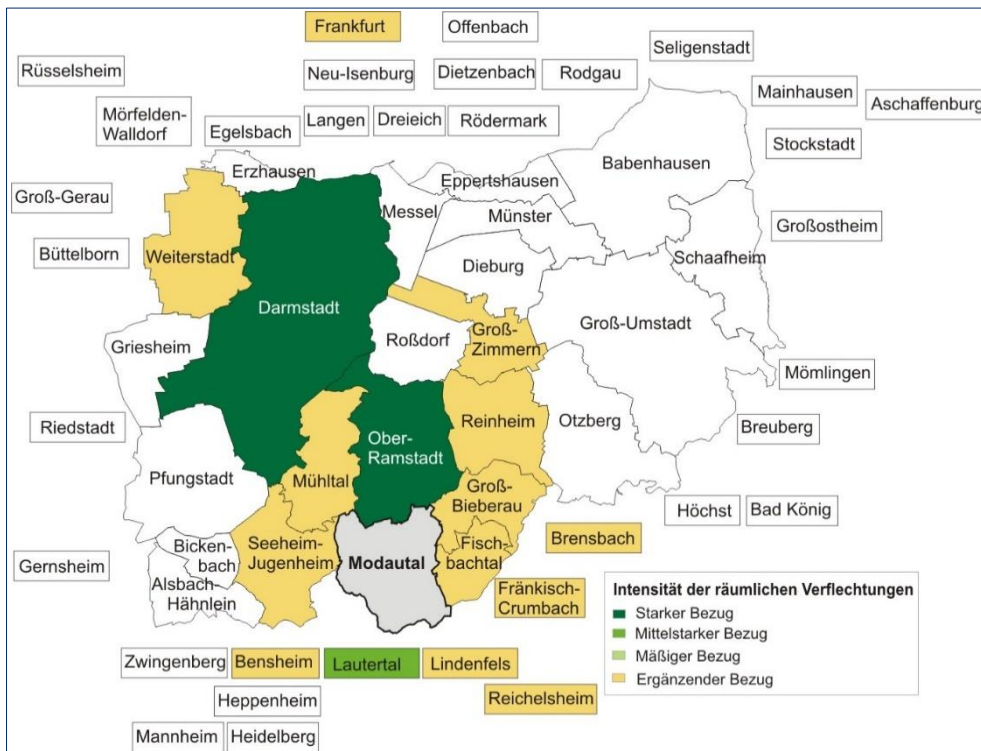


Abbildung 70: Verflechtungsbereich von Modautal
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Der Verflechtungsbereich von Modautal befand sich vor allem in der südlichen Mitte des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Die meisten starken Verflechtungen bestanden mit Ober-Ramstadt. Ebenso groß waren die Beziehungen zu Darmstadt. Einen mittelstarken Bezug gab es zur Nachbargemeinde Lautertal im Kreis Bergstraße. Ergänzt wurde dieser Bereich durch mehrere Gemeinden im Odenwaldkreis, Lindenfels und Bensheim im Kreis Bergstraße und die Stadt Frankfurt. Für Modautal waren zu allen angrenzenden Städten und Gemeinden Verbindungen in der Alltagsmobilität erkennbar. Dabei war eine deutliche Orientierung auf das Oberzentrum Darmstadt festzustellen, mit dem starke räumliche Verflechtungen in allen untersuchten Kategorien bestanden. Der Anteil der Auspendelnden nach Darmstadt lag zwar mit rund 29 % recht hoch, allerdings hatten mit 31 % noch mehr Auspendlerinnen und Auspendler aus Modautal ihren Arbeitsplatz im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg kam auch die Hälfte aller nach Modautal einpendelnden Personen. In den Kreis Bergstraße gab es ebenfalls Pendelbeziehungen, die mit rund 13 % der Auspendelnden und 15 % der Einpendelnden in Modautal vergleichsweise hohe Anteile der Pendlerinnen und Pendler insgesamt ausmachten. Weiterführende Schulen wurden hingegen vor allem im Landkreis Darmstadt-Dieburg besucht: Von den in Modautal lebenden



Schülerinnen und Schüler ab der fünften Klasse ging jeweils etwa ein Drittel auf weiterführende Schulen in Groß-Bieberau oder in Ober-Ramstadt. Mit dem Mittelzentrum Bensheim bestanden mäßige Beziehungen, zum Mittelzentrum Pfungstadt konnte hingegen kein Bezug festgestellt werden. Die Landesentwicklungsplanung ordnet Modautal keinem der beiden Mittelzentren zu, sondern dem Mittelbereich des Oberzentrums Darmstadt.

Verkehrsanbindung von Modautal

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Darmstadt, Fischbachtal, Groß-Bieberau, Mühlthal, Ober-Ramstadt, Reinheim
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Keine Bahnanbindung vorhanden
Straßenverkehr Anbindung	Nahe B 47 = Anbindung Bergstraße/Odenwald Unmittelbare Anbindung an alle Nachbarkommunen

Eine ÖPNV-Anbindung in die angrenzenden Kommunen war nur teilweise ohne Umstieg möglich. Zwischen Modautal und dem benachbarten Seeheim-Jugenheim bestand keine direkte Verbindung mit dem ÖPNV, zugleich waren die räumlichen Beziehungen dorthin auch schwächer ausgeprägt als in die meisten anderen angrenzenden Städte und Gemeinden. Alle anderen Nachbarkommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg und auch die Stadt Darmstadt waren direkt mit dem Bus zu erreichen. In die unmittelbar angrenzenden Gemeinden Lautertal und Lindenfels im Odenwaldkreis gab es hingegen außer Schulbussen keinen regulären Linienverkehr. Mit Lautertal gab es jedoch diverse Verflechtungen in der Bevölkerung.

In umgekehrter Richtung fiel Modautal auch in die definierten Verflechtungsbereiche anderer Kommunen. Mäßige Beziehungen nach Modautal wurden in Fischbachtal, Groß-Bieberau und Ober-Ramstadt festgestellt und eine ergänzende Funktion hatte Modautal für die Verflechtungen von Mühlthal.

7.14. Mühlthal

Naturräumlich befindet sich Mühlthal mit allen Ortsteilen im Naturraum Odenwald. In der Befragung wurde Mühlthal den Raumbezeichnungen (vorderer) Odenwald und Rhein-Main-Gebiet zugeordnet. Mühlthal ist als Unterzentrum eingestuft, die nächstgelegenen zentralen Orte sind das Mittelzentrum Pfungstadt und das Oberzentrum Darmstadt.

Bezugsorte für Mühlthal anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätszweck	Zielorte
Einkauf	Darmstadt
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Darmstadt, Ober-Ramstadt
Facharztbesuch	Darmstadt



Die Antworten im Fragebogen bestätigten die bereits durch die Auswertung der unterschiedlichen Datensätze definierten Muster räumlicher Verflechtungen. Auf die Frage, mit welcher anderen Kommune die Bevölkerung sich eher verbunden fühlt als mit anderen Kommunen, wurde Darmstadt genannt. Bei den anderen Bundesländern wurde der größte Bezug der Menschen in Mühlthal zu Bayern gesehen.

Verflechtungen von Mühlthal mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Darmstadt 30,1 %	Ober-Ramstadt 4,4 %	Pfungstadt 2,7 % Griesheim 2,2 %
Wegzüge	Darmstadt 20,7 %	Ober-Ramstadt 6,4 % Pfungstadt 4,1 %	Frankfurt 3,0 % Seeheim-Jugenheim 2,9 % Reinheim 2,5 % Griesheim 2,3 % Roßdorf 2,3 %
Einpendelnde	Darmstadt 19,3 % Ober-Ramstadt 11,1 %	Reinheim 5,1 % Pfungstadt 4,0 %	Seeheim-Jugenheim 3,3 % Groß-Umstadt 3,1 % Roßdorf 3,0 % Dieburg 2,8 % Griesheim 2,5 % Groß-Bieberau 2,4 % Modautal 2,4 % Groß-Zimmern 2,3 % Bensheim 2,0 %
Auspendelnde	Darmstadt 45,2 % Frankfurt 11,5 %		Ober-Ramstadt 2,8 % Weiterstadt 2,6 %
Wohnorte Schüler/innen der weiterführenden Schule (ab Klasse 5)	Ober-Ramstadt 20,6 % Pfungstadt 14,4 % Seeheim-Jugenheim 8,8 %		
Schulorte Schüler/innen ab Klasse 5	Darmstadt 59,4 % Ober-Ramstadt 28,5 %	Seeheim-Jugenheim 5,0 %	

Mühlthal war sehr stark mit dem Oberzentrum Darmstadt verbunden, was in allen hier untersuchten Kategorien deutlich wurde. Mit einem Anteil von 45 % arbeitete fast die Hälfte aller aus Mühlthal Auspendelnden in Darmstadt. Das war im kreisweiten Vergleich der höchste Anteil an Pendlerinnen und Pendlern nach Darmstadt. Rund 60 % der Schülerinnen und Schüler ab der fünften Klasse besuchten eine Schule in Darmstadt. Auch an den Zuzügen und Wegzügen in Mühlthal war Darmstadt besonders stark beteiligt. Fast jede dritte nach Mühlthal zugezogene Person lebte zuvor in Darmstadt, so hoch lag der Anteil in keiner anderen Kommune im Landkreis. Der weitere Verflechtungsbereich von Mühlthal war relativ groß und befand sich vor allem im Süden des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Dort bestanden besonders enge Verbindungen zu Ober-Ramstadt. Etwa drei von zehn Schülerinnen und Schülern aus Mühlthal gingen ab Klasse fünf in Ober-Ramstadt zur Schule. Mittelstarke Bezüge gab es zudem mit Seeheim-Jugenheim und Pfungstadt. Zu allen unmittelbar benachbarten Städten und Gemeinden bestanden Verknüpfungen in der Alltagsmobilität. Die übrigen Bezugsorte hatten lediglich eine ergänzende Funktion in wenigen Kategorien. Hierzu zählten



außerhalb des Kreisgebietes auch Frankfurt und Bensheim. Mehr als die Hälfte der nach Mühlal Einpendelnden wohnte in anderen Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg.

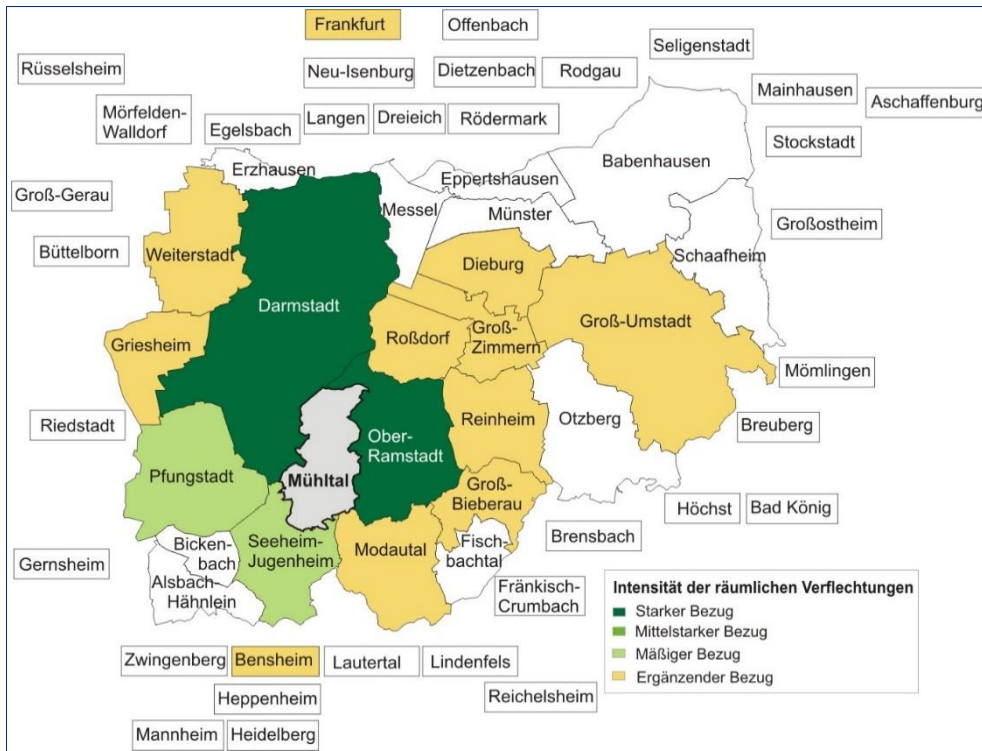


Abbildung 71: Verflechtungsbereich von Mühlal
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Aus Mühlal waren allen angrenzenden Städten und Gemeinden ohne Umstieg mit dem Bus zu erreichen, darunter auch die Stadt Darmstadt. Seeheim-Jugenheim war allerdings nur mit dem Ortsteil Nieder-Beerbach direkt verbunden. Für eine Fahrt in die Stadtmitte von Darmstadt erforderte es einen Umstieg. Durch die Regionalbahn war eine direkte Fahrt nach Frankfurt möglich, was eventuell die Pendelbeziehung dorthin stärkte. Keine direkte ÖPNV-Verbindung gab es hingegen nach Pfungstadt, obwohl dies das nächstgelegene Mittelzentrum ist und dorthin mittelstarke Verflechtungen zu erkennen waren. Die Landesentwicklungsplanung sieht eine Zuordnung zum Mittelbereich des Oberzentrum Darmstadt vor.

Verkehrsanbindung von Mühlal

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Darmstadt, Modautal, Ober-Ramstadt, Bickenbach + Seeheim-Jugenheim (nur aus OT Nieder-Beerbach)
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Erbach/Michelstadt, Darmstadt, Frankfurt
Straßenverkehr Anbindung	An B 449 und B426 = Anbindung an Darmstadt, West-Ost Querverbindung Landkreis Unmittelbare Anbindung an alle Nachbarkommunen



Mühltal diente auch für recht viele andere Kommunen als Bezugsort. Bei der Betrachtung aus Sicht dieser Kommunen bestanden in Ober-Ramstadt mittelstarke Verflechtungen nach Mühltal. Ein mäßiger Bezug war für Bickenbach und Modautal festzustellen. Eine ergänzende Funktion hatte Mühltal für Alsbach-Hähnlein, Dieburg, Fischbachtal, Groß-Bieberau, Otzberg, Pfungstadt, Reinheim, Roßdorf und Seeheim-Jugenheim.

7.15. Münster

Die Gemeinde Münster liegt mit allen Ortsteilen im Naturraum Untermainebene und wurde in der Befragung der Raumbezeichnung Rhein-Main-Gebiet zugeordnet. Münster ist ein Unterzentrum, die nächstgelegenen zentralen Orte sind das Mittelzentrum Dieburg und das Oberzentrum Darmstadt.

Verflechtungen von Münster mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Dieburg 8,2 %		Eppertshausen 3,7 % Darmstadt 3,5 % Groß-Umstadt 3,0 % Groß-Zimmern 2,9 % Rödermark 2,6 % Babenhausen 2,5 %
Wegzüge	Dieburg 8,7 %	Groß-Umstadt 4,8 % Darmstadt 4,3 %	Eppertshausen 3,5 % Groß-Zimmern 3,4 % Babenhausen 3,0 % Rödermark 2,3 % Frankfurt 2,2 %
Einpendelnde	Dieburg 12,0 % Groß-Umstadt 9,1 %	Babenhausen 7,1 % Groß-Zimmern 6,8 % Eppertshausen 5,5 % Darmstadt 4,6 % Rödermark 4,0 %	Reinheim 3,4 % Rodgau 2,8 % Frankfurt 2,7 % Schaaheim 2,7 % Otzberg 2,6 % Roßdorf 2,1 %
Auspendelnde	Darmstadt 16,3 % Dieburg 13,7 % Frankfurt 11,3 %	Dreieich 4,7 % Babenhausen 4,6 %	Rödermark 3,9 % Groß-Umstadt 3,5 % Rodgau 2,3 % Eppertshausen 2,2 % Dietzenbach 2,0 % Groß-Zimmern 2,0 % Offenbach 2,0 %
Wohnorte Schüler/innen der weiterführenden Schule (ab Klasse 5)	Eppertshausen 22,5 %	Dieburg 6,2 %	
Schulorte Schüler/innen ab Klasse 5	Dieburg 19,2 %		Darmstadt 2,2 % Babenhausen 2,1 %



Durch die Datenanalyse war ein Muster räumlicher Beziehungen zu erkennen, das überwiegend zu den Antworten im Fragebogen passte. Allerdings erfolgte bei der Befragung eine häufigere Nennung von Darmstadt als Bezugspunkt, als dies aus der Datenlage zu erwarten war. Unter den anderen Bundesländern wurde für die Bevölkerung von Münster der stärkste Bezug zu Bayern gesehen. Auf die Frage, mit welchen Kommunen sich die Bevölkerung stärker verbunden fühlt, wurde Dieburg genannt.

Bezugsorte für Münster anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätszweck	Zielorte
Einkauf	Dieburg, Babenhausen, Groß-Umstadt, Groß-Zimmern, Darmstadt, Aschaffenburg,
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Dieburg, Groß-Zimmern, Darmstadt, Aschaffenburg, Odenwald
Facharztbesuch	Rodgau, Rödermark, Darmstadt, Dieburg,

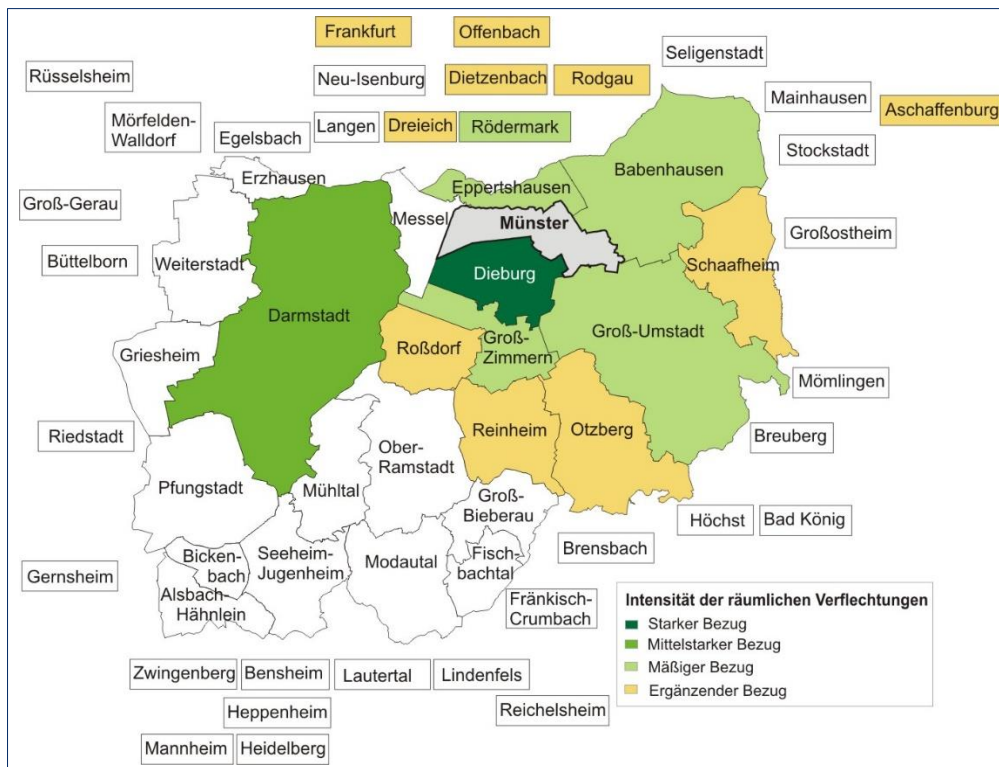


Abbildung 72: Verflechtungsbereich von Münster
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Der Verflechtungsbereich von Münster lag überwiegend im Nordosten des Landkreises Darmstadt-Dieburg und im Kreis Offenbach, ergänzt durch die Städte Darmstadt, Frankfurt, Offenbach und Aschaffenburg. Der stärkste Bezug bestand zum Mittelzentrum Dieburg. Die Bebauung der beiden Kommunen grenzt unmittelbar aneinander an, sodass dieser starke Verknüpfung alleine durch die Lagesituation zu erwarten war. Mit Dieburg waren die Beziehungen in fast allen untersuchten Mobilitätskategorien stark ausgeprägt. Mittelstarke Verknüpfungen gab es außerdem zum Oberzentrum Darmstadt. Darmstadt hatte für Auspendelnde aus Münster mit einem Anteil von etwa 16 % eine etwas geringere Bedeutung als für viele andere Kommunen, nach Dieburg und nach Frankfurt



pendelten ähnlich viele Personen aus. Die meisten aus Münster auspendelnden Beschäftigten (32 %) hatten ihren Arbeitsplatz im Landkreis Darmstadt-Dieburg und mehr als jede zweite nach Münster einpendelnde Person kam aus einer der anderen kreisangehörigen Städte und Gemeinden.

Verkehrsanbindung von Münster

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Darmstadt, Dieburg, Eppertshausen, Groß-Umstadt, Groß-Zimmern, Reinheim, Rödermark
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Mainz/Wiesbaden, Darmstadt, Aschaffenburg
Straßenverkehr Anbindung	An B 26 und B45 = Anbindung an Darmstadt, Hanau, Aschaffenburg, Erbach/Michelstadt/Odenwald Unmittelbare Anbindung an fast alle Nachbarkommunen, Messel ist über Dieburg und Eppertshausen erreichbar

Messel war die einzige an Münster angrenzende Kommune, zu der kein Bezug in der Alltagsmobilität der Bevölkerung zu erkennen war. Dies könnte auch an der Verkehrsanbindung liegen. Es gibt trotz der gemeinsamen Gemarkungsgrenze keine unmittelbare Straßenverbindung zwischen den beiden Gemeinden und mit dem ÖPNV war nur eine Fahrt mit Umstieg möglich. Die anderen angrenzenden Städte und Gemeinden waren aus Münster direkte mit dem ÖPNV erreichbar. Nach Babenhausen fuhr allerdings kein Bus, dorthin existierte lediglich eine Anbindung mit der Regionalbahn, vom zwischen Münster und Altheim gelegenen Bahnhof aus. Das Oberzentrum Darmstadt war hingegen ohne Umstieg mit dem Bus zu erreichen.

Aus umgekehrter Sicht war Münster auch für andere Städte und Gemeinden ein Ort zu dem die Bevölkerung Beziehungen hatte. Starke Beziehungen nach Münster waren in Dieburg und Eppertshausen zu erkennen. In Groß-Umstadt und Groß-Zimmern gab es mittelstark ausgeprägte Bezüge nach Münster. Ergänzende Verflechtungen nach Münster waren außerdem in Babenhausen, Fischbachtal, Messel, Otzberg, Reinheim und Roßdorf vorhanden.

7.16. Ober-Ramstadt

Naturräumlich gehört Ober-Ramstadt mit allen Ortsteilen dem Odenwald an und wurde im Fragebogen ebenfalls der Raumbezeichnung Odenwald zugeordnet. Ober-Ramstadt selbst ist ein Unterzentrum, die nächstgelegenen zentralen Orte sind die Mittelzentren Dieburg und Pfungstadt sowie das Oberzentrum Darmstadt.

Verflechtungen von Ober-Ramstadt mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Darmstadt 15,8 %	Mühlthal 5,6 % Roßdorf 4,0 %	Reinheim 3,6 % Pfungstadt 3,1 % Modautal 2,9 % Frankfurt 2,1 %
Wegzüge	Darmstadt 14,4 %	Reinheim 4,6 % Mühlthal 4,2 %	Roßdorf 3,8 % Modautal 3,6 % Frankfurt 2,4 % Pfungstadt 2,4 %



Einpendelnde	Darmstadt 12,3 %	Reinheim 7,3 % Mühltal 5,3 % Roßdorf 5,1 %	Modautal 3,9 % Groß-Bieberau 2,9 % Pfungstadt 2,6 % Groß-Umstadt 2,3 % Groß-Zimmern 2,2 %
Auspindelnde	Darmstadt 41,3 % Mühltal 8,6 % Frankfurt 8,3 %		Roßdorf 2,6 % Weiterstadt 2,1 %
Wohnorte Schüler/innen der weiterführenden Schule (ab Klasse 5)	Mühltal 25,0 %	Modautal 7,3 % Roßdorf 5,4 %	Reinheim 2,7 %
Schulorte Schüler/innen ab Klasse 5	Darmstadt 15,6 %	Roßdorf 7,3 % Groß-Bieberau 6,1 % Mühltal 4,0 %	

Die festgestellten räumlichen Muster für Ober-Ramstadt waren gleichermaßen im beantworteten Fragebogen und in den Daten zu Pendelbeziehungen, Wanderungen und Schulorten zu finden. Auf die Frage nach Orten, mit denen sich die Bevölkerung eher verbunden fühlt, wurden Darmstadt, Mühltal, Roßdorf und Reinheim genannt. Unter den anderen Bundesländern wurde für die Bevölkerung der größte Bezug zu Bayern gesehen.

Bezugsorte für Ober-Ramstadt anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätszweck	Zielorte
Einkauf	Darmstadt, Reinheim, Weiterstadt
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Darmstadt, Mühltal, Odenwald
Facharztbesuch	Darmstadt

Die stärkste Verbindung hatte Ober-Ramstadt mit dem Oberzentrum Darmstadt, in fast allen untersuchten Kategorien war ein starker Bezug vorhanden. Der Anteil der aus Ober-Ramstadt nach Darmstadt auspendelnden Beschäftigten lag mit über 40 % sehr hoch. Der weitere Verflechtungsbereich von Ober-Ramstadt befand sich vorwiegend in der südlichen Mitte des Landkreises, ergänzt durch weitere Kommunen im Kreisgebiet und die Stadt Frankfurt. Mit allen an Ober-Ramstadt angrenzenden Kommunen bestanden Verflechtungen. Mittelstarke Beziehungen waren dabei zu Mühltal und Roßdorf vorhanden. Aus Mühltal kam ein Viertel der Schülerinnen und Schüler, die die Gesamtschule in Ober-Ramstadt besuchten. Die Verknüpfungen mit Modautal und Reinheim waren von mäßiger Intensität. Mit Frankfurt bestand ebenfalls ein mäßiger Bezug, wenngleich der Pendelanteil dorthin im Vergleich eher gering war. Der Odenwald spielte laut der Befragung im Freizeitbereich eine ergänzende Rolle für Ober-Ramstadt, zu einzelnen Orten konnte dort aber keine Verbindung ermittelt werden. Die beiden nächstgelegenen Mittelzentren schienen für Ober-Ramstadt keine besondere Bedeutung zu haben, vermutlich auch, da sie in weiterer Entfernung als das Oberzentrum Darmstadt liegen: nach Pfungstadt bestand nur ein ergänzender Bezug, für Dieburg ließen sich keine Verbindungen feststellen. Ober-Ramstadt wird dementsprechend im Entwurf des Landesentwicklungsplans Hessen 2020 dem Mittelbereich des Oberzentrums Darmstadt zugeordnet.

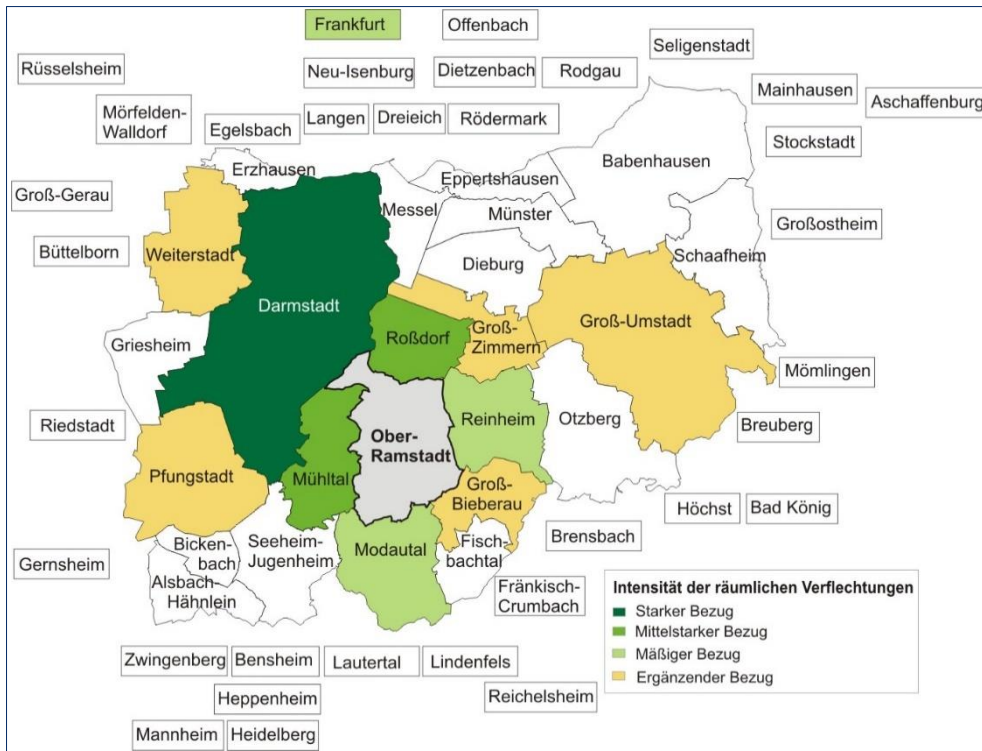


Abbildung 73: Verflechtungsbereich von Ober-Ramstadt
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Trotz einer gemeinsamen Gemarkungsgrenze zwischen Ober-Ramstadt und Darmstadt gibt es keine direkte Straße nach Darmstadt. Eine Autofahrt in das Oberzentrum führt über Mühlthal oder über Roßdorf. Die Nachbarkommunen waren fast alle mit dem Bus direkt zu erreichen und auch die Fahrt nach Darmstadt war ohne Umstieg möglich. Der Bus nach Groß-Bieberau fuhr allerdings nur aus dem Ortsteil Rohrbach. Nach Reinheim gab es auf direktem Weg zwar nur die Regionalbahn, diese hielt aber in beiden Städten innerhalb des zentralen Ortsteils. Die Beziehungen der Bevölkerung zu Groß-Bieberau und zu Reinheim waren zugleich etwas schwächer ausgeprägt als zu einigen anderen Kommunen.

Verkehrsanbindung von Ober-Ramstadt

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Darmstadt, Modautal, Mühlthal, Roßdorf
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Erbach/Michelstadt, Darmstadt, Frankfurt
Straßenverkehr Anbindung	An B426, Nahe B449 und B38 = Anbindung an Darmstadt, Erbach/Michelstadt/Odenwald, West-Ost-Querverbindung Landkreis Unmittelbare Anbindung an fast alle Nachbarkommunen, Darmstadt über Mühlthal erreichbar statt an Gemarkungsgrenze

Aus umgekehrter Sicht gehörte Ober-Ramstadt auch zum Verflechtungsbereich anderer Städte und Gemeinden. Starke Beziehungen nach Ober-Ramstadt waren in Modautal, Mühlthal und Roßdorf zu erkennen. Damit war Ober-Ramstadt die einzige Kommune, die sogar in drei anderen Städten oder Gemeinden als Bezugsort mit starker Intensität auftrat. In Groß-Bieberau waren die Bezüge mittel-



stark ausgeprägt, mäßige Verknüpfung mit Ober-Ramstadt bestanden in Fischbachtal und Reinheim und ergänzende Bezüge waren in Groß-Zimmern, Otzberg, Seeheim-Jugenheim und Pfungstadt vorhanden.

7.17. Otzberg

Naturräumlich gesehen befindet sich Otzberg mit fast allen Ortsteilen im Reinheimer Hügelland. Einzige Ausnahme ist der Ortsteil Nauses, welcher dem Odenwald zugeordnet ist. Die nächstgelegenen zentralen Orte sind das Unterzentrum Reinheim, das Mittelzentrum Groß-Umstadt und das Oberzentrum Darmstadt. Die Auswertungen der Datensätze zu Schulorten, Pendelbeziehungen sowie Zuzügen und Wegzügen ergaben ein klares Muster von räumlichen Verflechtungen. Da für Otzberg kein ausgefüllter Fragebogen einging, beziehen sich die Ergebnisse ausschließlich auf die Datenanalyse.

Verflechtungen von Otzberg mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Groß-Umstadt 14,6 %	Reinheim 6,6 % Darmstadt 4,0 %	Groß-Zimmern 3,7 % Dieburg 2,8 % Münster 2,2 % Roßdorf 2,1 %
Wegzüge	Groß-Umstadt 15,9 %	Reinheim 6,2 % Darmstadt 4,9 %	Groß-Zimmern 3,0 % Dieburg 2,2 % Münster 2,2 % Reichelsheim 2,0 %
Einpendelnde	Groß-Umstadt 18,9 % Reinheim 11,4 %	Darmstadt 6,9 % Erbach 5,1 % Groß-Zimmern 4,9 % Höchst 4,4 %	Brensbach 3,3 % Groß-Bieberau 3,2 % Münster 2,5 % Bad König 2,4 %
Auspindelnde	Darmstadt 26,1 % Groß-Umstadt 11,1 %	Frankfurt 7,6 % Dieburg 6,3 % Reinheim 4,1 %	Mühlthal 2,4 % Groß-Zimmern 2,3 % Babenhäuser 2,0 %
Wohnorte Schüler/innen der weiterführenden Schule (ab Klasse 5)	Groß-Umstadt 30,7 %		
Schulorte Schüler/innen ab Klasse 5	Groß-Umstadt 37,2 % Reinheim 17,7 %	Darmstadt 4,2 %	Ober-Ramstadt 3,2 % Dieburg 2,5 %

Der Verflechtungsbereich von Otzberg lag vor allem im Bereich der östlichen Mitte des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Er erstreckte sich außerdem auf die Städte Darmstadt und Frankfurt sowie auf mehrere Kommunen im Odenwaldkreis. Mit allen an Otzberg angrenzenden Städten und Gemeinden waren Verflechtungen festzustellen. Die stärkste Verflechtung bestanden mit Groß-Umstadt, für alle hier betrachteten Kategorien waren dorthin Beziehungen von starker Intensität vorhanden. Insbesondere für Zuzüge und Wegzüge und für den Schulbesuch spielte Groß-Umstadt in Otzberg eine große Rolle. Knapp ein Drittel der Schülerinnen und Schüler an der Otzbergschule wohnte in Groß-Umstadt, umgekehrt besuchten 37 % der in Otzberg wohnenden Schülerinnen und Schüler ab der fünften Klasse eine der weiterführenden Schulen in Groß-Umstadt. Mittelstarke Verflechtungen



bestanden mit Reinheim und mit Darmstadt. Für beide Städte zeigten sich in Otzberg in mehreren Kategorien starke oder mittelstarke Verbindungen. Rund jede vierte aus Otzberg auspendelnde Person arbeitete in Darmstadt. Die meisten aus Otzberg auspendelnden Personen arbeiteten jedoch innerhalb des Landkreises Darmstadt-Dieburg, umgekehrt wohnte dort auch über die Hälfte der nach Otzberg einpendelnden Beschäftigten. Die Pendelbeziehungen nach Frankfurt waren, trotz der vorhandenen direkten Regionalbahnanbindung, in Otzberg eher schwach.



Abbildung 74: Verflechtungsbereich von Otzberg
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Verkehrsanbindung Otzberg

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Groß-Umstadt, Schaafheim
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Erbach/Michelstadt, Darmstadt, Frankfurt
Straßenverkehr Anbindung	An B 426, Nahe B45 = Anbindung an Hanau, Aschaffenburg, Erbach/Michelstadt/Odenwald, West-Ost-Querverbindung Landkreis Unmittelbare Anbindung an alle Nachbarkommunen

Der ÖPNV bot von Otzberg aus nur nach Groß-Umstadt und Schaafheim eine direkte Busverbindung. Reinheim, wohin ein recht großer Bezug zu erkennen war, konnte mit der Regionalbahn aus dem Ortsteil Lengfeld erreicht werden. Auch an Darmstadt war Otzberg nur über die Odenwaldbahn angebunden. Otzberg gehörte damit zu den wenigen Kommunen im Landkreis, die nicht über eine Busanbindung ohne Umstieg nach Darmstadt verfügten. In das angrenzende Groß-Zimmern sowie in die Nachbargemeinden Brensbach und Höchst im Odenwaldkreis gab es keine direkte ÖPNV-Anbindung, dorthin waren auch die Beziehungen der Bevölkerung nicht besonders stark ausgeprägt.



Otzberg war auch für andere Kommunen ein Bezugsort. Bei der Betrachtung aus Sicht dieser Kommunen waren in Groß-Umstadt mittelstarke und in Reinheim mäßige Bezüge nach Otzberg vorhanden. In Dieburg, Fischbachtal, Groß-Bieberau, Groß-Zimmern und Münster bestanden ergänzende Verknüpfungen nach Otzberg.

7.18. Pfungstadt

Aus naturräumlicher Sicht befindet sich Pfungstadt mit allen Ortsteilen in der Hessischen Rhein-ebene. Bei der Befragung wurde Pfungstadt hingegen nicht der entsprechenden Raumbezeichnung Ried, sondern der Bergstraße zugeordnet. Pfungstadt ist ein Mittelzentrum, das nächstgelegene Oberzentrum ist Darmstadt.

Verflechtungen von Pfungstadt mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Darmstadt 19,2 %	Griesheim 4,1 %	Weiterstadt 2,5 % Seeheim-Jugenheim 2,4 % Riedstadt 2,3 % Mühltal 2,2 %
Wegzüge	Darmstadt 14,9 %	Griesheim 4,1 %	Seeheim-Jugenheim 2,8 % Riedstadt 2,5 % Gernsheim 2,4 % Frankfurt 2,2 % Ober-Ramstadt 2,1 % Weiterstadt 2,1 % Bickenbach 2,0 %
Einpendelnde	Darmstadt 17,7 %	Griesheim 4,9 % Seeheim-Jugenheim 4,8 % Riedstadt 4,4 %	Gernsheim 3,3 % Bensheim 3,2 % Alsbach-Hähnlein 2,6 % Bickenbach 2,5 % Mühltal 2,3 % Weiterstadt 2,2 %
Auspendelnde	Darmstadt 38,7 % Frankfurt 10,3 %		Weiterstadt 3,6 % Griesheim 2,4 % Bensheim 2,2 % Gernsheim 2,2 % Seeheim-Jugenheim 2,1 % Riedstadt 2,0 %
Wohnorte Schüler/innen der weiterführenden Schule (ab Klasse 5)			
Schulorte Schüler/innen ab Klasse 5	Darmstadt 14,1 %	Seeheim-Jugenheim 4,6 % Gernsheim 4,2 %	

Die Aussagen im Fragebogen und die Datenauswertung ergaben ein einheitliches Bild der räumlichen Verknüpfungen. Auf die Frage nach dem stärksten Bezug der Bevölkerung zu anderen Bundesländern wurden gleichermaßen Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz genannt. Für die Freizeitgestaltung wurden allgemein auch die Bergstraße und der Odenwald als Aktivitätsräume aufgeführt.



Bezugsorte für Pfungstadt anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätswert	Zielorte
Einkauf	Darmstadt, Alsbach-Hähnlein, Weiterstadt
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Darmstadt, Frankfurt, Mannheim, Bergstraße, Odenwald
Facharztbesuch	Darmstadt

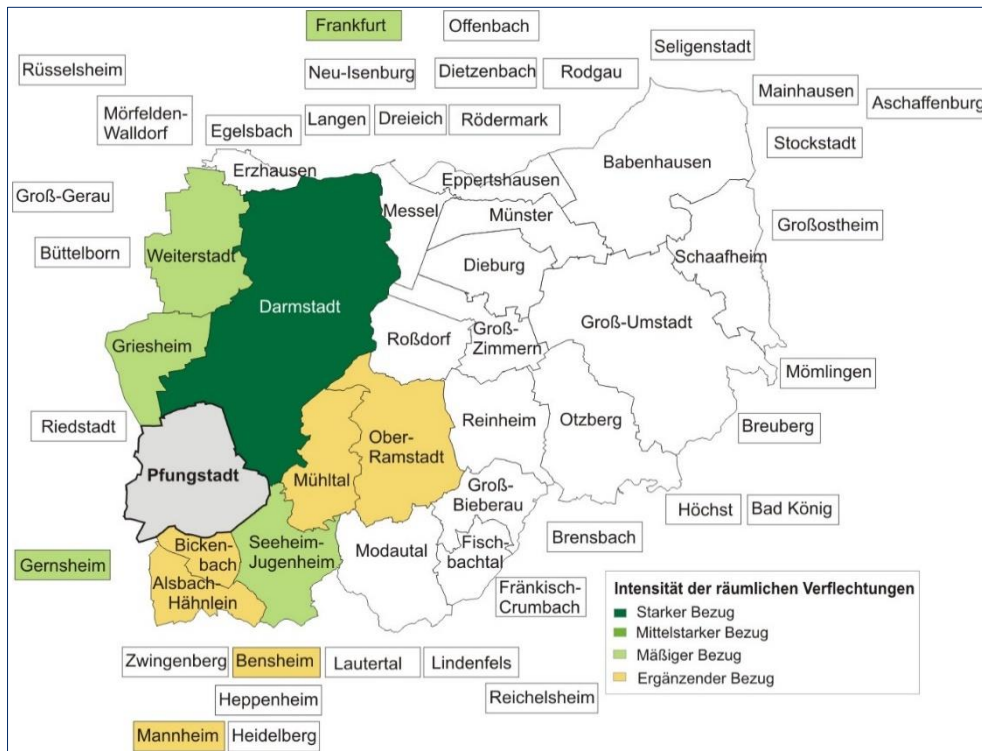


Abbildung 75: Verflechtungsbereich von Pfungstadt
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Der Verflechtungsbereich von Pfungstadt befand sich vor allem im westlichen Landkreis Darmstadt-Dieburg. Darüber hinaus bestanden auch Verbindungen in die Kreise Bergstraße und Groß-Gerau sowie zu den Städten Darmstadt und Frankfurt. Die meisten starken Verflechtungen gab es mit dem Oberzentrum Darmstadt. Die Beziehungen waren dabei vielfältig und betrafen nahezu alle hier untersuchten Bereiche der Alltagsmobilität. Einzige Ausnahme waren die weiterführenden Schulen in Pfungstadt, welche nur wenige Schülerinnen und Schüler aus Darmstadt besuchten. Besonders stark ausgeprägt war hingegen die Pendelbeziehung: Fast vier von zehn Beschäftigten aus Pfungstadt hatten ihren Arbeitsplatz in Darmstadt und umgekehrt kam auch ein relativ hoher Anteil der nach Pfungstadt einpendelnden Personen aus Darmstadt. Auch mit dem Kreis Groß-Gerau bestanden Pendelbeziehungen, die mit 12 % der Auspendelnden und 15 % der Einpendelnden stärker ausgeprägt waren als in den meisten anderen Städten und Gemeinden. Von den Wegzügen aus Pfungstadt hatte jeder zehnte ebenfalls ein Ziel im Kreis Groß-Gerau. Zu weiteren Städten und Gemeinden zeigten sich in Pfungstadt nur räumliche Verflechtungen von mäßiger oder ergänzender Intensität. Mit fast allen angrenzenden Kommunen waren Verflechtungen feststellbar. Mit dem benachbarten Riedstadt im Kreis Groß-Gerau war allerdings keine Verbindung zu erkennen und der



Bezug zur ebenfalls unmittelbar an Pfungstadt angrenzenden Gemeinde Bickenbach fiel ziemlich gering aus.

Die ÖPNV-Anbindung Pfungstadts zeigte eine Besonderheit: In keine der angrenzenden Kommunen des Landkreises Darmstadt-Dieburg (Bickenbach, Griesheim und Seeheim-Jugenheim) gab es eine direkte Busverbindung. Dies ist besonders bemerkenswert, da Seeheim-Jugenheim, Bickenbach und auch das nicht direkt angrenzende Alsbach-Hähnlein, im Entwurf des Landesentwicklungsplans Hessen 2020 diesem Mittelzentrum zugeordnet sind. Zudem waren in Pfungstadt räumliche Verflechtungen von mäßiger Intensität mit Griesheim und Seeheim-Jugenheim sowie ergänzend auch mit Bickenbach vorhanden. Die Fahrt in die Stadtmitte von Darmstadt führte von Pfungstadt aus über den Bahnhof in Darmstadt mit der Regionalbahn oder mit dem Bus über einen Umstieg im Stadtteil Eberstadt. Direkte Busverbindungen bestanden hingegen mit Gernsheim, Riedstadt und Biebesheim im benachbarten Kreis Groß-Gerau. Die Lage an den Autobahnen 5 und 67 stellt für Pfungstadt eine gute Erreichbarkeit von Zielen im Rhein-Main-Gebiet und im Rhein-Neckar-Raum sicher.

Verkehrsanbindung von Pfungstadt

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Biebesheim, Darmstadt (Eberstadt), Gernsheim, Riedstadt
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Darmstadt
Straßenverkehr Anbindung	An A 67 (Anschlussstelle Pfungstadt), Nahe A5 (Anschlussstelle Darmstadt-Eberstadt) = Anbindung an Rhein-Main und Rhein-Neckar An B 426 = Querverbindung in den Osten des Landkreises Unmittelbare Anbindung an alle Nachbarkommunen

Pfungstadt fiel auch in die Verflechtungsbereiche anderer Städte und Gemeinden. Mittelstarke Verbindungen mit Pfungstadt waren in Seeheim-Jugenheim vorhanden. Für Alsbach-Hähnlein, Bickenbach, Griesheim und Mühlthal waren zu Pfungstadt Beziehungen von mäßiger Intensität erkennbar. Ergänzenden Charakter hatten die Verknüpfungen nach Pfungstadt für Erzhausen, Fischbachtal, Messel, Ober-Ramstadt und Weiterstadt.

7.19. Reinheim

Alle Ortsteile von Reinheim liegen im Naturraum Reinheimer Hügelland. In der Befragung wurde Reinheim der Raumbezeichnung Odenwald zugeordnet. Reinheim ist ein Unterzentrum, die nächstgelegenen zentralen Orte sind die Mittelzentren Dieburg und Groß-Umstadt sowie das Oberzentrum Darmstadt.

Die Aussagen im Fragebogen bestätigten größtenteils das anhand der Datenanalyse erkennbare Muster räumlicher Beziehungen. Allerdings wurde bei der Beantwortung kein Bezug zu Groß-Bieberau erwähnt, der hingegen bei der Datenauswertung recht deutlich zu erkennen war.



Verflechtungen von Reinheim mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Darmstadt 13,7 %	Groß-Zimmern 5,4 % Groß-Bieberau 4,9 % Ober-Ramstadt 4,6 %	Roßdorf 3,9 % Groß-Umstadt 2,4 % Otzberg 2,4 % Mühltal 2,2 %
Wegzüge	Darmstadt 9,1 %	Groß-Bieberau 5,1 % Groß-Zimmern 4,5 % Ober-Ramstadt 4,2 %	Roßdorf 3,9 % Groß-Umstadt 3,6 % Otzberg 2,9 % Brensbach 2,5 % Dieburg 2,0 % Frankfurt 2,0 %
Einpendelnde		Groß-Umstadt 7,5 % Darmstadt 6,8 % Groß-Bieberau 6,8 % Groß-Zimmern 6,3 % Otzberg 6,3 % Mühltal 5,2 % Brensbach 4,9 % Reichelsheim 4,7 % Roßdorf 4,2 %	Fischbachtal 3,3 % Fränkisch-Crumbach 3,3 % Münster 2,6 % Dieburg 2,4 %
Auspendelnde	Darmstadt 34,5 %	Frankfurt 7,5 % Dieburg 5,1 % Ober-Ramstadt 4,1 %	Groß-Umstadt 3,8 % Mühltal 3,5 % Roßdorf 3,1 % Groß-Zimmern 2,9 % Groß-Bieberau 2,5 %
Wohnorte Schüler/innen der weiterführenden Schule (ab Klasse 5)	Otzberg 9,7 %		
Schulorte Schüler/innen ab Klasse 5	Groß-Bieberau 17,8 %	Darmstadt 8,1 %	Dieburg 4,4 % Ober-Ramstadt 3,2 % Roßdorf 2,6 %

Bezugsorte für Reinheim anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätszweck	Zielorte
Einkauf	Groß-Zimmern, Dieburg, Darmstadt, Groß-Umstadt
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Darmstadt, Frankfurt, Heidelberg
Facharztbesuch	Darmstadt



Der Verflechtungsbereich von Reinheim bezog sich vor allem auf Darmstadt und den mittleren Bereich des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Ergänzt wurde er durch einige Kommunen im Odenwaldkreis und die Stadt Frankfurt. Mit Darmstadt bestanden starke räumliche Verbindungen in fast allen untersuchten Kategorien. Stark ausgeprägt waren dabei die Pendelbeziehungen, jede dritte aus Reinheim auspendelnde Person arbeitete in Darmstadt. Frankfurt spielte hingegen für Reinheim als Pendelziel eine geringere Rolle als für die meisten anderen Städte und Gemeinden im Landkreis. Von den nach Reinheim einpendelnden Personen wohnte mehr als die Hälfte im Landkreis Darmstadt-Dieburg.

Reinheim hatte Verflechtungen mit allen unmittelbar angrenzenden Städten und Gemeinden. Dabei konnte nur mit Groß-Bieberau eine mittelstarke räumliche Verflechtung festgestellt werden, zu allen anderen angrenzenden Kommunen bestand eine mäßige Beziehung. Auch der Bezug zu den Mittelzentren Dieburg und Groß-Umstadt fiel jeweils nur mäßig aus. Im Entwurf des Landesentwicklungsplans Hessen 2020 wird Reinheim dem Mittelbereich von Groß-Umstadt zugeordnet.

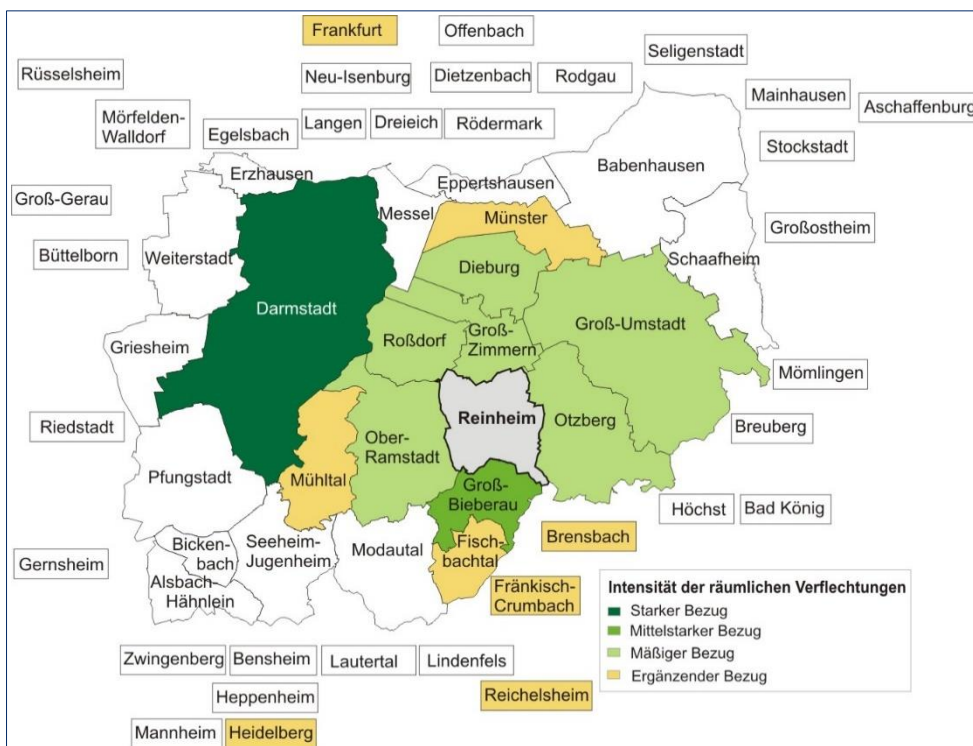


Abbildung 76: Verflechtungsbereich von Reinheim
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Verkehrsanbindung von Reinheim

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Brensbach, Darmstadt, Dieburg, Eppertshausen, Fischbachtal, Fränkisch-Crumbach, Groß-Bieberau, Groß-Zimmern, Modautal, Münster, Reichelsheim, Rödermark, Roßdorf,
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Erbach/Michelstadt, Darmstadt, Frankfurt
Straßenverkehr Anbindung	An B 38 und B 426 = Anbindung an Erbach/Michelstadt/Odenwald. West-Ost-Querverbindung Landkreis Unmittelbare Anbindung an alle Nachbarkommunen



Der Verflechtungsbereich von Reinheim war gut mit dem ÖPNV zu erreichen. Mit dem Bus wurden von Reinheim aus die Nachbarkommunen Roßdorf, Groß-Zimmern und Groß-Bieberau ohne Umstieg angefahren, dies galt auch für weitere nicht unmittelbar angrenzende Städte und Gemeinden. Direkte Busverbindungen gingen auch nach Darmstadt, in den Odenwaldkreis und in den Kreis Offenbach. Die Anbindung an die Nachbarkommunen Ober-Ramstadt und Otzberg erfolgte hingegen nur durch die Regionalbahn. Im Gegensatz zu den meisten anderen Bahnhöfen befindet sich der Bahnhof von Reinheim aber in der Ortsmitte des zentralen Ortsteils Reinheim und ist damit für viele Menschen leicht zu erreichen. Durch das Zusammentreffen verschiedener Buslinien und der Odenwaldbahn, übernahm Reinheim eine Knotenpunktfunktion für die Fahrgäste.

In umgekehrter Sichtweise gehörte Reinheim auch zum Verflechtungsbereich vieler anderer Städte und Gemeinden. Starke Beziehungen nach Reinheim waren in Groß-Bieberau zu erkennen. In Fischbachtal, Otzberg und Roßdorf waren die Bezüge nach Reinheim mittelstark ausgeprägt und Bezüge von mäßiger Intensität gab es in Groß-Zimmern, Modautal und Ober-Ramstadt. Einen ergänzenden Charakter hatten die Verflechtungen mit Reinheim für Dieburg, Groß-Umstadt, Mühlthal, Messel und Münster.

7.20. Roßdorf

Naturräumlich betrachtet, befindet sich Roßdorf mit beiden Ortsteilen im Reinheimer Hügelland. In der Befragung wurde Roßdorf den Raumbezeichnungen Odenwald und Rhein-Main-Gebiet zugeordnet. Roßdorf ist ein Unterzentrum, die nächstgelegenen zentralen Orte sind das Mittelzentrum Dieburg und das Oberzentrum Darmstadt.

Verflechtungen von Roßdorf mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Darmstadt 24,0 %	Ober-Ramstadt 4,4 % Groß-Zimmern 4,2 %	Reinheim 3,8 % Griesheim 2,8 % Dieburg 2,3 % Mühlthal 2,3 % Weiterstadt 2,1 % Frankfurt 2,0 %
Wegzüge	Darmstadt 19,4 %	Groß-Zimmern 5,9 % Ober-Ramstadt 5,6 % Reinheim 4,9 %	Dieburg 3,4 % Frankfurt 2,0 %
Einpendelnde	Darmstadt 14,7 % Reinheim 8,8 %	Groß-Zimmern 7,3 % Ober-Ramstadt 6,3 % Groß-Umstadt 4,5 %	Dieburg 3,6 % Mühlthal 2,5 % Münster 2,4 %
Auspendelnde	Darmstadt 43,7 % Frankfurt 9,0 %		Ober-Ramstadt 3,8 % Mühlthal 2,8 % Weiterstadt 2,8 %
Wohnorte Schüler/innen der weiterführenden Schule (ab Klasse 5)	Ober-Ramstadt 12,6 %	Darmstadt 6,4 % Reinheim 4,7 %	
Schulorte Schüler/innen ab Klasse 5	Darmstadt 33,0 % Ober-Ramstadt 12,0 %		



Die Auswertungen der Datensätze und die Antworten im Fragebogen ergaben weitgehend das gleiche Bild von den räumlichen Verflechtungen in Roßdorf. Die Beziehungen mit Dieburg wurden allerdings im Fragebogen häufiger angegeben, als dies aufgrund der Datenauswertung zu erwarten war. Auf die Frage nach Kommunen in der näheren Umgebung, mit denen sich die Bevölkerung eher verbunden fühlt, wurden Darmstadt, Dieburg und Ober-Ramstadt genannt. Unter den anderen Bundesländern sah die Gemeindeverwaltung der größte Bezug nach Bayern.

Bezugsorte für Roßdorf anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätszweck	Zielorte
Einkauf	Darmstadt, Ober-Ramstadt, Groß-Zimmern, Dieburg, Reinheim, Weiterstadt
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Darmstadt, Dieburg, Groß-Zimmern, Reinheim, Frankfurt
Facharztbesuch	Darmstadt, Dieburg, Groß-Umstadt, Ober-Ramstadt

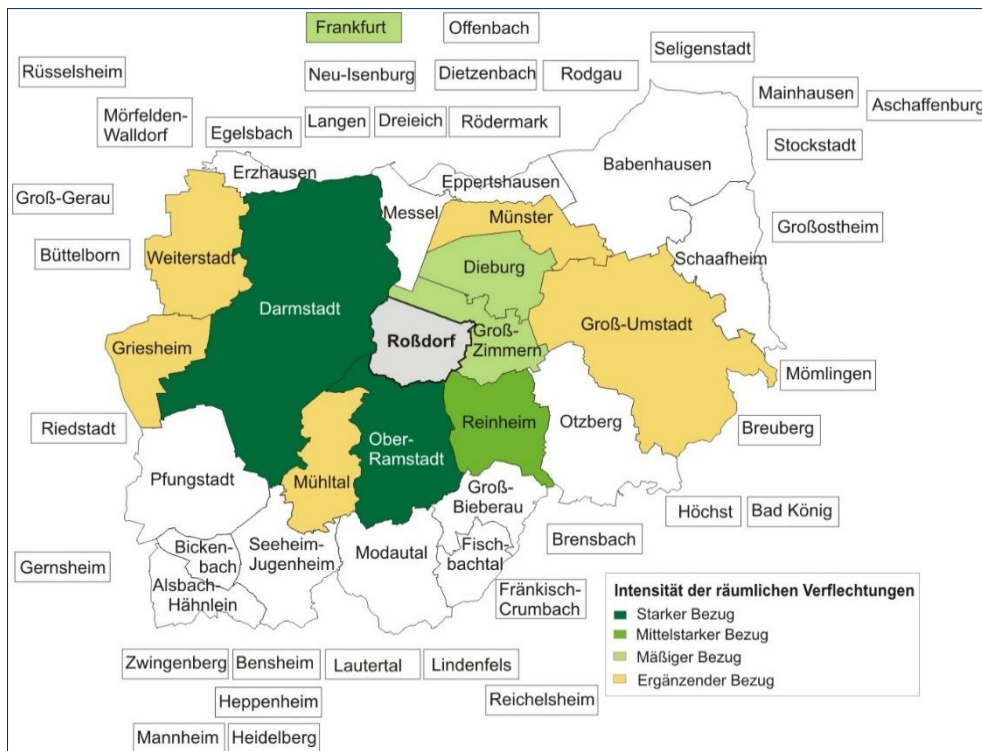


Abbildung 77: Verflechtungsbereich von Roßdorf
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Roßdorf hatte besonders starke Verflechtungen mit dem Oberzentrum Darmstadt. In allen hier untersuchten Kategorien fielen starke Verbindungen mit Darmstadt auf. Der Anteil der Auspendlerinnen und Auspendler nach Darmstadt war mit fast 44 % besonders hoch, nur in Mühlthal lag der auf Darmstadt entfallende Auspendelanteil noch etwas höher. Auch etwa ein Viertel der Zuzüge und ein Fünftel der Wegzüge in Roßdorf standen mit Darmstadt in Verbindung, was im kreisweiten Vergleich ebenfalls besonders hohe Anteile waren. Von allen in Roßdorf wohnenden Schülerinnen und Schülern ab Klasse fünf besuchte ein Drittel eine der weiterführenden Schulen in Darmstadt. Der weitere Verflechtungsbereich von Roßdorf erstreckte sich vor allem auf die Mitte des Kreisgebietes,



zusätzlich hatte Frankfurt eine mäßige Bedeutung und westlich von Darmstadt zeigte sich ein ergänzender Bezug nach Griesheim und Weiterstadt. Mit allen an Roßdorf angrenzenden Kommunen waren räumliche Verflechtungen festzustellen. Mit Ober-Ramstadt bestanden starke und mittelstarke Beziehungen bei verschiedenen Mobilitätszwecken. Etwas geringer fiel der Bezug nach Reinheim aus, in der Summe waren die Verflechtungen dorthin mittelstark ausgeprägt.

Die vielfältigen Verknüpfungen Roßdorfs bildeten sich auch in der guten ÖPNV-Anbindung ab. In alle Nachbarkommunen, darunter auch die Stadt Darmstadt, gab es eine direkte Busverbindung. Auch das Mittelzentrum Dieburg konnte ohne Umstieg mit dem Bus erreicht werden.

Verkehrsanbindung von Roßdorf

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Darmstadt, Dieburg, Groß-Bieberau, Groß-Zimmern, Ober-Ramstadt, Reinheim
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Keine Bahnanbindung vorhanden
Straßenverkehr Anbindung	An B26 und B 38 = Anbindung Darmstadt, Aschaffenburg, Erbach/Michelstadt/Odenwald Unmittelbare Anbindung an alle Nachbarkommunen

Roßdorf war auch in einigen anderen Städten und Gemeinden ein Bezugsort. Für Ober-Ramstadt waren mittelstarke Beziehungen nach Roßdorf zu erkennen. Mäßige Verbindungen nach Roßdorf gab es in Groß-Zimmern und Reinheim. Eine ergänzende Funktion hatte Roßdorf für die definierten Verflechtungsbereiche von Dieburg, Groß-Bieberau, Mühlthal, Münster und Otzberg.

7.21. Schaafheim

Schaafheim liegt mit allen Ortsteilen im Naturraum Reinheimer Hügelland. In der Befragung wurde Schaafheim der Raumbezeichnung Rhein-Main-Gebiet zugeordnet. Die nächstgelegenen zentralen Orte sind das Unterzentrum Babenhausen, das Mittelzentrum Groß-Umstadt und das Oberzentrum Aschaffenburg.

Die Aussagen im Fragebogen bestätigten die anhand der Daten festgestellten räumlichen Verknüpfungen. Als anderes Bundesland, zu dem die Bevölkerung den stärksten Bezug hat, wurde im Fragebogen Bayern angegeben. Der Bezug in das unmittelbar angrenzende Bayern war in Schaafheim sehr stark, es zeigten sich vielfältige Verflechtungen mit dem Raum Aschaffenburg.

Bezugsorte für Schaafheim anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätszweck	Zielorte
Einkauf	Babenhausen, Großostheim, Aschaffenburg
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Dieburg, Großostheim, Aschaffenburg, Babenhausen, Darmstadt
Facharztbesuch	Aschaffenburg



Verflechtungen von Schaaheim mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Großostheim 10,5 % Babenhausen 9,0 %	Groß-Umstadt 6,0 %	Aschaffenburg 3,1 % Rodgau 2,5 % Frankfurt 2,1 %
Wegzüge	Großostheim 9,4 %	Babenhausen 7,8 % Aschaffenburg 5,0 % Groß-Umstadt 4,4 %	Frankfurt 2,0 % Rodgau 2,0 %
Einpendelnde	Großostheim 16,9 % Babenhausen 13,7 % Aschaffenburg 8,4 %	Groß-Umstadt 6,8 %	
Auspendelnde	Babenhausen 11,9 % Aschaffenburg 11,7 % Großostheim 8,5 % Frankfurt 8,0 %	Darmstadt 7,7 % Groß-Umstadt 5,5 % Dieburg 4,2 %	Rodgau 2,0 %
Wohnorte Schüler/innen der weiterführenden Schule (ab Klasse 5)	Groß-Umstadt 13,2 % Großostheim 11,0 % Babenhausen 10,4 %		
Schulorte Schüler/innen ab Klasse 5	Babenhausen 35,2 % Groß-Umstadt 23,7 %		

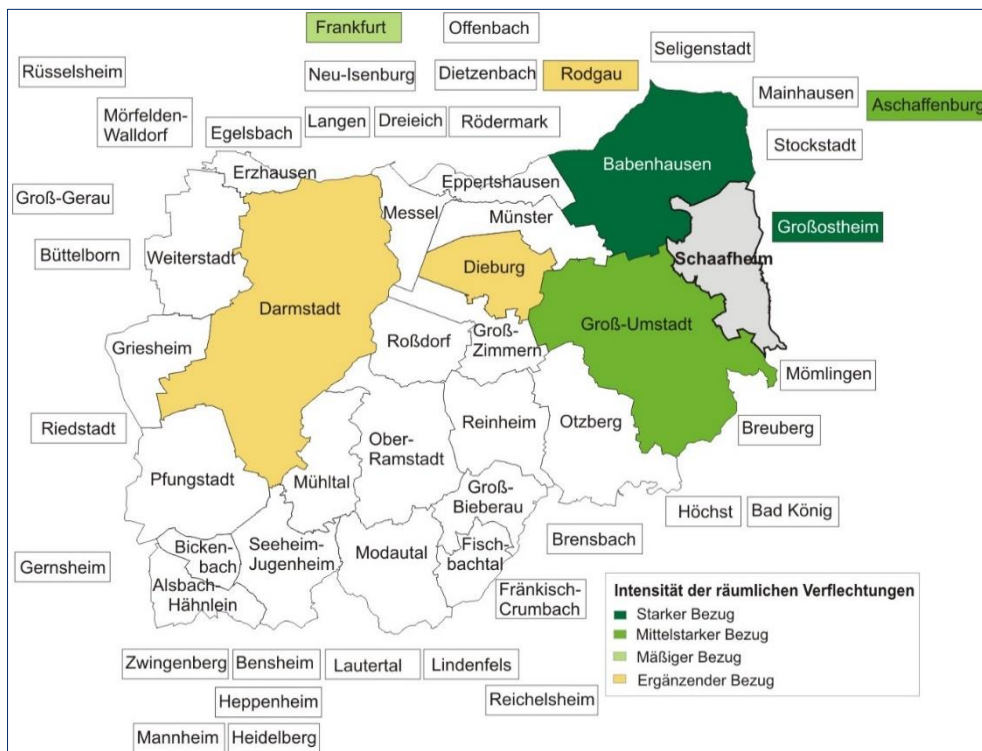


Abbildung 78: Verflechtungsbereich von Schaaheim
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)



Der Verflechtungsbereich von Schaafheim bezog sich nur auf wenige Orte im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Mit Babenhausen bestanden starke Verflechtungen in fast allen hier untersuchten Kategorien räumlicher Mobilität. Ebenso eng waren die Verknüpfungen in die Nachbarkommune Großostheim im Kreis Aschaffenburg. Mehr als ein Drittel der in Schaafheim wohnenden Schülerinnen und Schüler gingen ab der fünften Klasse in Babenhausen zur Schule. Angaben zu Schulorten in anderen Bundesländern waren nicht im verwendeten Datensatz enthalten, weshalb keine Aussage zum Schulbesuch im Raum Aschaffenburg möglich ist. Mittelstarke Verbindungen gab es in Schaafheim mit dem benachbarten Mittelzentrum Groß-Umstadt und mit dem Oberzentrum Aschaffenburg. Ein mäßiger Bezug war zu Frankfurt zu erkennen, ergänzende Verbindungen gab es mit Darmstadt, Dieburg und Rodgau. Unter den angrenzenden Nachbarkommunen war Mömlingen im Kreis Miltenberg die einzige, zu der keine Verbindung erkennbar war.

Im Vergleich mit den anderen Städten und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg hatte Schaafheim den geringsten Bezug zum Oberzentrum Darmstadt. In Schaafheim lag mit nur knapp 8 % der geringste Auspendelanteil nach Darmstadt kreisweit vor. Mehr als jede vierte aus Schaafheim auspendelnde Person hatte ihren Arbeitsplatz im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Ein weiteres Viertel der Auspendlerinnen und Auspendler arbeitete in Stadt oder Kreis Aschaffenburg und mehr als jede dritte nach Schaafheim einpendelnde Person wohnte dort. In allen anderen Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg waren die Pendelbeziehungen mit dem Raum Aschaffenburg deutlich geringer. Die meisten aus Schaafheim auspendelnden Beschäftigten arbeiteten in Babenhausen, Aschaffenburg oder Großostheim. Mit Stadt und Kreis Aschaffenburg bestanden auch recht intensive Wanderungsbeziehungen, die jeweils ein Fünftel der Zuzüge und der Wegzüge in Schaafheim insgesamt ausmachten. Der Verflechtungsraum von Schaafheim umfasste vergleichsweise wenige Städte und Gemeinden, wobei allerdings die Intensität der bestehenden Bezüge recht stark ausfiel.

Verkehrsanbindung von Schaafheim

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Aschaffenburg, Babenhausen, Großostheim, Groß-Umstadt
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Keine Bahnanbindung vorhanden
Straßenverkehr Anbindung	Nahe B26 = Anbindung Darmstadt, Aschaffenburg, Unmittelbare Anbindung an fast alle Nachbarkommunen, Mömlingen über Großostheim erreichbar

Das definierte Muster räumlicher Verflechtungen fand sich auch in den bestehenden ÖPNV-Anbindungen wieder. Das Oberzentrum Darmstadt war nicht ohne Umstieg aus Schaafheim mit dem ÖPNV zu erreichen. Nach Aschaffenburg, Babenhausen, Großostheim und Groß-Umstadt gab es hingegen direkte Busverbindungen, dies sind auch jene vier Kommunen zu denen starke oder mittelstarke Beziehungen zu erkennen waren. In die Nachbargemeinde Mömlingen konnte man nicht ohne Umstieg mit dem Bus fahren. Auch mit dem Auto ist Mömlingen von Schaafheim aus nur über Großostheim erreichbar. Dies könnte eine Erklärung dafür sein, weshalb trotz der gemeinsamen Gemarkungsgrenze dorthin keine nennenswerten Beziehungen vorhanden waren.

In umgekehrter Sichtweise fiel Schaafheim in den Verflechtungsbereich einiger anderer Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Starke Beziehungen nach Schaafheim bestanden in Babenhausen, in Groß-Umstadt war ein mäßiger Bezug erkennbar und eine ergänzende Funktion hatte Schaafheim für die Verflechtungen von Dieburg und Münster.



7.22. Seeheim-Jugenheim

Seeheim-Jugenheim liegt mit den Ortsteilen Seeheim, Jugenheim und Malchen im Naturraum Bergstraße und mit den Ortsteilen Ober-Beerbach Stettbach, Steigerts und Balkhausen im Naturraum Odenwald. In der Befragung wurde Seeheim-Jugenheim der Raumbezeichnung Bergstraße zugeordnet. Seeheim-Jugenheim ist ein Unterzentrum, die nächstgelegenen zentralen Orte sind die Mittelzentren Pfungstadt und Bensheim sowie das Oberzentrum Darmstadt.

Verflechtungen von Seeheim-Jugenheim mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Darmstadt 21,3 %		Alsbach-Hähnlein 3,8 % Pfungstadt 3,7 % Frankfurt 2,8 % Bickenbach 2,7 % Griesheim 2,3 % Mühltal 2,3 % Bensheim 2,1 %
Wegzüge	Darmstadt 14,5 %	Alsbach-Hähnlein 6,3 % Bickenbach 5,4 % Pfungstadt 4,0 %	Bensheim 3,0 % Frankfurt 2,6 % Zwingenberg 2,4 %
Einpendelnde	Darmstadt 14,7 % Pfungstadt 8,8 %	Alsbach-Hähnlein 6,9 % Bensheim 5,4 % Bickenbach 4,5 %	Frankfurt 3,8 % Griesheim 2,8 % Mühltal 2,4 % Zwingenberg 2,4 % Ober-Ramstadt 2,1 %
Auspendelnde	Darmstadt 35,8 % Frankfurt 13,0 %	Bensheim 4,1 %	Alsbach-Hähnlein 3,5 % Pfungstadt 3,5 % Mühltal 2,6 %
Wohnorte Schüler/innen der weiterführenden Schule (ab Klasse 5)	Darmstadt 23,3 % Bickenbach 11,3 % Alsbach-Hähnlein 8,9 %	Pfungstadt 4,1 %	Mühltal 2,9 %
Schulorte Schüler/innen ab Klasse 5	Darmstadt 24,4 % Alsbach-Hähnlein 16,1 %		Bensheim 2,2 %

Die Aussagen im Fragebogen bestätigten die anhand der ausgewerteten Daten definierten Muster räumlicher Beziehungen. Im Fragebogen wurden zusätzlich Mannheim (Einkauf) und Offenbach (Facharztbesuch) genannt. Ein Bezug der Bevölkerung zu anderen Bundesländern wurde für Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz gesehen. Auf die Frage, mit welchen Kommunen sich die Bevölkerung in Seeheim-Jugenheim verbunden fühlt, wurden Bickenbach, Alsbach-Hähnlein, Darmstadt (insbesondere Eberstadt) und Pfungstadt genannt. Für die Freizeitgestaltung spielte offenbar auch der Odenwald insgesamt eine Rolle.



Bezugsorte für Seeheim-Jugenheim anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätswert	Zielorte
Einkauf	Alsbach-Hähnlein, Pfungstadt, Darmstadt, Weiterstadt, Bensheim, Frankfurt, Mannheim
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Bensheim, Darmstadt, Pfungstadt, Frankfurt, Griesheim, Zwingenberg, Bickenbach, Odenwald
Facharztbesuch	Bensheim, Darmstadt, Offenbach

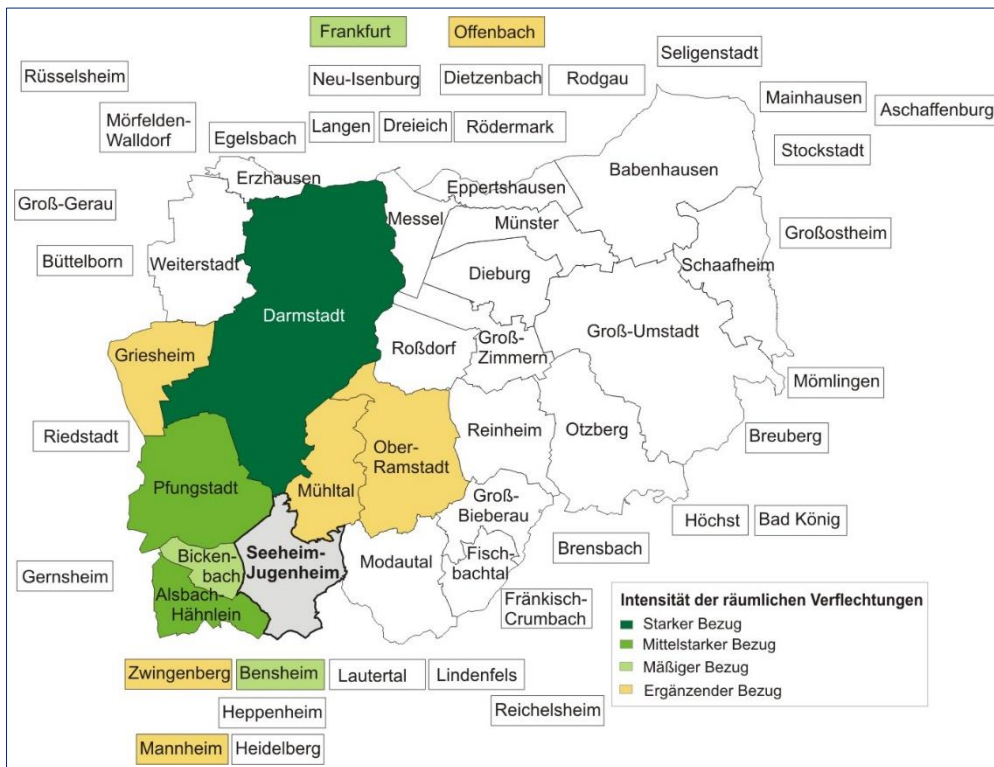


Abbildung 79: Verflechtungsbereich von Seeheim-Jugenheim
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Die stärksten Verflechtungen konnten in Seeheim-Jugenheim mit dem Oberzentrum Darmstadt festgestellt werden. Die Beziehungen waren besonders intensiv, in allen hier untersuchten Kategorien räumlicher Mobilität war Darmstadt unter den Kommunen mit starkem Bezug. Ein gutes Drittel der auspendelnden Beschäftigten arbeitete in Darmstadt und jeder fünfte Zuzug kam von dort. Etwa ein Viertel der in Seeheim-Jugenheim wohnenden Schülerinnen und Schüler ab der fünften Klasse ging in Darmstadt zur Schule. Umgekehrt wohnte aber auch etwa ein Viertel der Schülerinnen und Schüler, die weiterführende Schulen in Seeheim-Jugenheim besuchten, in Darmstadt.

Der übrige Verflechtungsbereich von Seeheim-Jugenheim befand sich vor allem im Südwesten des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Dort bestanden mittelstarke Verbindungen mit den direkt angrenzenden Kommunen Pfungstadt und Alsbach-Hähnlein, etwas schwächer ausgeprägt waren sie mit Bickenbach. Im Kreis Bergstraße konnten Beziehungen vor allem zu Bensheim und ergänzend auch zu Zwingenberg erkannt werden. Die Beziehungen zum Mittelzentrum Pfungstadt waren stärker ausgeprägt als zum Mittelzentrum Bensheim. Vergleichsweise viele Einpendelnde kamen mit rund



15 % in Seeheim-Jugenheim aus dem Kreis Bergstraße, dies war kreisweit einer der höchsten Anteile. Mäßige Bezüge gab es in die Stadt Frankfurt, die insbesondere als Ziel für relativ viele Pendelnde diente. Zur Nachbargemeinde Mühlthal waren nur ergänzende Verbindungen festzustellen. Keine Beziehungen waren hingegen zu den ebenfalls direkt angrenzenden Gemeinden Modautal und Lautertal (Kreis Bergstraße) zu erkennen.

In die drei angrenzenden Kommunen Modautal, Lautertal und Pfungstadt gab es aus Seeheim-Jugenheim keine direkten ÖPNV-Verbindungen. Die fehlende Direktanbindung nach Pfungstadt ist bemerkenswert, da dies das nächstgelegene Mittelzentrum ist und dorthin auch mittelstarke Beziehungen bestanden. Nach Modautal und Lautertal war hingegen auch kein Bezug der Bevölkerung zu erkennen. In Mühlthal war nur der Ortsteil Nieder-Beerbach mit dem Bus aus Seeheim-Jugenheim direkt zu erreichen und der Bus nach Bensheim fuhr nur aus dem Ortsteil Balkhausen. Durch die Straßenbahn war Seeheim-Jugenheim hingegen besonders gut an Darmstadt angebunden, was zur starken räumlichen Orientierung nach Darmstadt passte. Auch nach Bickenbach und Alsbach-Hähnlein konnte man ohne Umstieg mit dem Bus fahren. Durch den Autobahnanschluss sind die Städte im Rhein-Main-Gebiet und im Rhein-Neckar-Raum aus Seeheim-Jugenheim mit dem Auto gleichermaßen gut erreichbar. Die Nähe zur Autobahn begünstigte möglicherweise auch den recht hohen Pendelanteil nach Frankfurt.

Verkehrsanbindung von Seeheim-Jugenheim

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung/Straßenbahn	Alsbach-Hähnlein, Bickenbach, Bensheim (nur OT Balkhausen), Darmstadt, Mühlthal (nur OT Nieder-Beerbach)
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Keine Bahnanbindung vorhanden
Straßenverkehr Anbindung	An A5 (Anschlussstelle Seeheim-Jugenheim) = Anbindung an Rhein-Main und Rhein-Neckar An B3, Nahe B426 = Anbindung an Darmstadt und Bergstraße, West-Ost-Querverbindung Landkreis Unmittelbare Anbindung an alle Nachbarkommunen

Aus umgekehrter Sicht war Seeheim-Jugenheim auch in einigen anderen Kommunen Teil der Verflechtungsbereiche. In Alsbach-Hähnlein und in Bickenbach waren die Beziehungen nach Seeheim-Jugenheim von starker Intensität, mäßige stark zeigten sich die Verbindungen außerdem für Mühlthal, Modautal, und Pfungstadt.

7.23. Weiterstadt

In Weiterstadt liegen die Ortsteile Weiterstadt und Riedbahn im Naturraum Hessische Rheinebene, während Braunshardt, Gräfenhausen und Schneppenhausen dem Naturraum Untermainebene angehören. In der Befragung wurde Weiterstadt der zur Hessischen Rheinebene passenden Raumbezeichnung Ried zugeordnet. Weiterstadt ist ein Mittelzentrum, das nächstgelegene Oberzentrum ist Darmstadt.

Die Auswertungen der Datensätze und die Aussagen im Fragebogen zeigten das gleiche Muster räumlicher Verflechtungen für Weiterstadt auf. Unter den anderen Bundesländern wurde die stärkste Verbindung der Bevölkerung zu Rheinland-Pfalz gesehen. Im Rahmen der Freizeitgestaltung wurden für Naturerlebnisse auch der Odenwald und die Bergstraße von Weiterstadt aus aufgesucht.



Verflechtungen von Weiterstadt mit anderen Kommunen anhand der Datenanalyse

	Starker Bezug ab 8 %	Mittelstarker Bezug ab 4 % bis unter 8 %	Weitere Verbindungen Ab 2 % bis unter 4 %
Zuzüge	Darmstadt 18,9 %		Griesheim 3,9 % Frankfurt 3,2 % Büttelborn 2,9 % Erzhausen 2,4 %
Wegzüge	Darmstadt 16,1 %	Büttelborn 5,1 %	Griesheim 3,8 % Frankfurt 2,9 % Pfungstadt 2,5 % Erzhausen 2,4 %
Einpendelnde	Darmstadt 22,3 %	Griesheim 5,3 %	Pfungstadt 3,9 % Büttelborn 3,8 % Frankfurt 3,7 % Groß-Gerau 2,5 % Riedstadt 2,5 %
Auspendelnde	Darmstadt 38,0 % Frankfurt 16,4 %		Groß-Gerau 2,7 % Griesheim 2,5 % Mörfelden-Walldorf 2,4 % Rüsselsheim 2,3 %
Wohnorte Schüler/innen der weiterführenden Schule (ab Klasse 5)	Erzhausen 15,7 % Darmstadt 9,5 %	Büttelborn 7,0 %	
Schulorte Schüler/innen ab Klasse 5	Darmstadt 24,4 %		

Bezugsorte für Weiterstadt anhand der Befragungsergebnisse

Mobilitätszweck	Zielorte
Einkauf	Darmstadt, Frankfurt
Freizeit (Sport, Kultur, Gastronomie, Natur)	Griesheim, Darmstadt, Frankfurt, Odenwald, Bergstraße
Facharztbesuch	Groß-Gerau

Weiterstadt hatte eine sehr starke Verbindung mit dem Oberzentrum Darmstadt. In fast allen hier aufgeführten Kategorien räumlicher Mobilität bestanden starke Beziehungen zu Darmstadt. Fast vier von zehn der auspendelnden Beschäftigten hatten ihren Arbeitsplatz in Darmstadt. In umgekehrter Richtung wohnte aber auch ein gutes Fünftel der nach Weiterstadt einpendelnden Beschäftigten in Darmstadt. Auch bei den Zuzügen und Wegzügen entfiel jeweils auf Darmstadt der höchste Anteil. Ein Viertel der in Weiterstadt lebenden Schülerinnen und Schüler besuchte ab der fünften Klasse eine Schule in Darmstadt. Der weitere Verflechtungsbereich von Weiterstadt befand sich ausschließlich westlich von Darmstadt und dehnte sich auch in den Kreis Groß-Gerau aus. Zudem gab es nach Frankfurt einen mäßig starken Bezug, der vor allem durch die hohe Zahl von Pendelnden dorthin bedingt war. Mit gut 16 % bestand in Weiterstadt der zweithöchste Anteil von nach



Frankfurt auspendelnden Personen kreisweit. Für die Pendelbeziehungen war in Weiterstadt außerdem der Kreis Groß-Gerau von Bedeutung, die Anteile lagen mit 12 % der Auspendelnden und 16 % der Einpendelnden vergleichsweise hoch. In Weiterstadt waren außerdem die auf den Kreis Groß-Gerau entfallenden Anteile bei den Zuzügen (10 %) und Wegzügen (13 %) höher als in allen anderen Städten und Gemeinden des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Zu Erzhausen, Büttelborn und Griesheim waren mäßig starke Verflechtungen erkennbar, einige weitere Kommunen hatten eine ergänzende Funktion. Für Weiterstadt konnten Verflechtungen mit allen direkt angrenzenden Städten und Gemeinden festgestellt werden. Im Entwurf des Landesentwicklungsplans Hessen 2020 ist nur Erzhausen dem zentralörtlichen Mittelbereich von Weiterstadt zugeordnet.

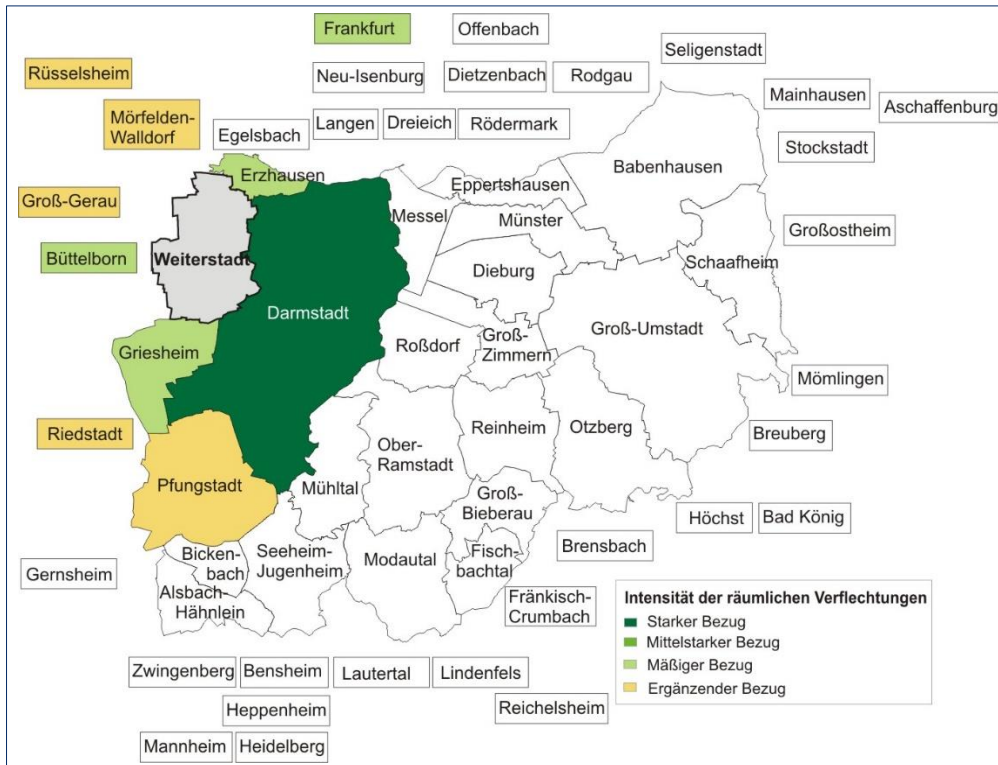


Abbildung 80: Verflechtungsbereich von Weiterstadt
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Verkehrsanbindung von Weiterstadt

Anbindungsart	Zielorte
Direkte Busanbindung	Büttelborn, Darmstadt, Erzhausen, Groß-Gerau, Mörfelden-Walldorf
Großräumige Anbindung Regionalbahn	Mainz/Wiesbaden, Darmstadt, Aschaffenburg
Straßenverkehr Anbindung	An A5 (Anschlussstelle Weiterstadt) = Anbindung an Rhein-Main und Rhein-Neckar An B42 = Anbindung an Darmstadt Unmittelbare Anbindung an alle Nachbarkommunen

Bei der ÖPNV-Anbindung von Weiterstadt fiel auf, dass es in fast alle Nachbarkommunen eine direkte Busverbindung ohne Umstieg gab, darunter auch das Oberzentrum Darmstadt. Die einzige



Ausnahme bei der ÖPNV-Anbindung war Griesheim, obwohl es dorthin auch mäßig starke Beziehungen der Bevölkerung gab. Durch die Lage an der Autobahn ist Weiterstadt sehr gut an das Rhein-Main-Gebiet und den Rhein-Neckar-Raum angebunden, was vermutlich auch eine Ursache für die hohe Zahl der nach Frankfurt Auspendelnden war.

Weiterstadt gehörte zu den Verflechtungsbereichen vieler anderer Städte und Gemeinden, starke Verflechtungen waren dabei aber nur in Erzhausen vorhanden. Eine mäßige Verbindung nach Weiterstadt war in Griesheim, Messel und Pfungstadt zu erkennen. Lediglich ergänzenden Charakter hatten die Verknüpfungen nach Weiterstadt für Alsbach-Hähnlein, Groß-Bieberau, Groß-Umstadt, Groß-Zimmern, Modautal, Mühlthal, Ober-Ramstadt und Roßdorf. Die breite räumliche Streuung der Beziehungen nach Weiterstadt beruhte vor allem auf zwei Bereichen der Alltagsmobilität. Zum einen bestand durch die recht hohe Zahl vorhandener Arbeitsplätze eine hohe Pendelaktivität von Beschäftigten nach Weiterstadt. Zum anderen wurde durch die Vielfalt der Einzelhandelsangebote Weiterstadt auch in etwas weiter entfernten Kommunen als Ziel für Einkäufe des mittel- und längerfristigen Bedarfes (z.B. Möbel) genutzt.

8. Definition von räumlichen Clustern

Aus den einzelnen Analysen der vorangegangenen Kapitel ist zu erkennen, dass es eine große Vielfalt von Verflechtungen innerhalb des Landkreises, aber auch in der gesamten Region Rhein-Main-Neckar gibt. Je nach Lage der einzelnen Städte und Gemeinden im Kreisgebiet sind verschiedene Ausrichtungen zu erkennen. Insbesondere in den Randbereichen des Kreisgebietes haben die Einwohnerinnen und Einwohner meist starke Bezüge über den Landkreis Darmstadt-Dieburg hinaus in die jeweils angrenzenden Städte und Gemeinden der umliegenden Kreise Bergstraße, Groß-Gerau, Offenbach, Odenwaldkreis, Aschaffenburg und Miltenberg. Im Osten des Kreisgebietes überschreiten die Verflechtungen dabei auch die Landesgrenze nach Bayern. Eine besondere Rolle für die Raumbezüge im Landkreis spielt die Stadt Darmstadt. Als Oberzentrum hat sie für die meisten Städte und Gemeinden eine große Bedeutung für verschiedene Aspekte der Alltagsmobilität. Zugleich wird Darmstadt fast vollständig vom Landkreis Darmstadt-Dieburg umschlossen und ist somit für viele kreisangehörige Kommunen eine unmittelbare Nachbarkommune.

Dieses Kapitel führt die Verflechtungsprofile der einzelnen Städte und Gemeinden zusammen. Hierdurch sollen Gebiete definiert werden, die eine ähnliche räumliche Ausrichtung haben. Durch gemeinsame räumliche Verflechtungen ist zu erwarten, dass in diesen Bereichen eine hohe Interaktion bei den Aktivitäten der Bevölkerung vorhanden ist.

Hierfür wurden die in den einzelnen Verflechtungsprofilen enthaltenen Informationen miteinander verglichen und Kommunen mit ähnlichen Mustern miteinander gruppiert. Dabei wurde zunächst nicht darauf geachtet, um welche Stadt oder Gemeinde es sich handelt und wo sie liegt, sondern ausschließlich auf Fragestellungen wie:

- Zu welchen Kommunen wurde im Verflechtungsprofil ein starker, mittelstarker oder mäßiger Bezug festgestellt?
- Welcher Raumbezeichnung wurde die Kommune im Fragebogen zugeordnet und zu welchem Bundesland wurde im Fragebogen der größte Bezug der Bevölkerung gesehen?
- In welche Kreise oder kreisfreien Städte pendelten mindestens 10 % der jeweiligen Auspendelnden und wo arbeiteten die meisten Auspendelnden?
- Auf welche Kreise oder kreisfreien Städte entfielen mindestens 10 % des jeweiligen Wandervolumens?
- In welche Schulorte gingen besonders viele Schülerinnen und Schüler ab der fünften Klasse bzw. aus welchen Wohnorten kamen besonders viele der Schülerinnen und Schüler?



Erst ergänzend wurden auch die Aspekte in welchem Naturraum die Kommune liegt, welche Kommunen angrenzen und wo sich das nächstgelegene Mittelzentrum befindet mit einbezogen. Trotz der vorerst bei der Betrachtung ausgeblendeten geografischen Lage zeigten sich Muster ähnlicher räumlicher Bezüge besonders häufig unter Kommunen, die aneinander angrenzen. Je nachdem welche Aspekte man in den Mittelpunkt rückt variieren diese Raumzuschnitte allerdings etwas.

Zu den oben aufgeführten Fragen für die Analyse der Raumbezüge folgen zunächst einige Kartendarstellungen. Hierbei werden Gemeinsamkeiten und auch Unterschiede bei den Raumbezügen der einzelnen Städte und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg sichtbar. Anschließend werden die Städte und Gemeinden in Gruppen mit ähnlich ausgerichteten räumlichen Verflechtungen eingeordnet.

Im Fragebogen, der an die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister gesendet wurde, war die Frage enthalten, zu welchem der umliegenden Bundesländer die Bevölkerung der jeweiligen Stadt oder Gemeinde den größten Bezug hat. Hier ergab sich aus den Antworten ein sehr eindeutiges Bild, bei dem die meisten Kommunen den stärksten Bezug nach Bayern sahen. Interessant ist dabei, wie weit sich der Bezug nach Bayern in die Mitte des Landkreises hinein zieht. Davon abweichend war in einigen Gemeinden am südlichen Rand des Landkreises der Bezug zu Baden-Württemberg am stärksten und westlich von Darmstadt war eine Orientierung auf Rheinland-Pfalz und teils zugleich auf Baden-Württemberg vorhanden.

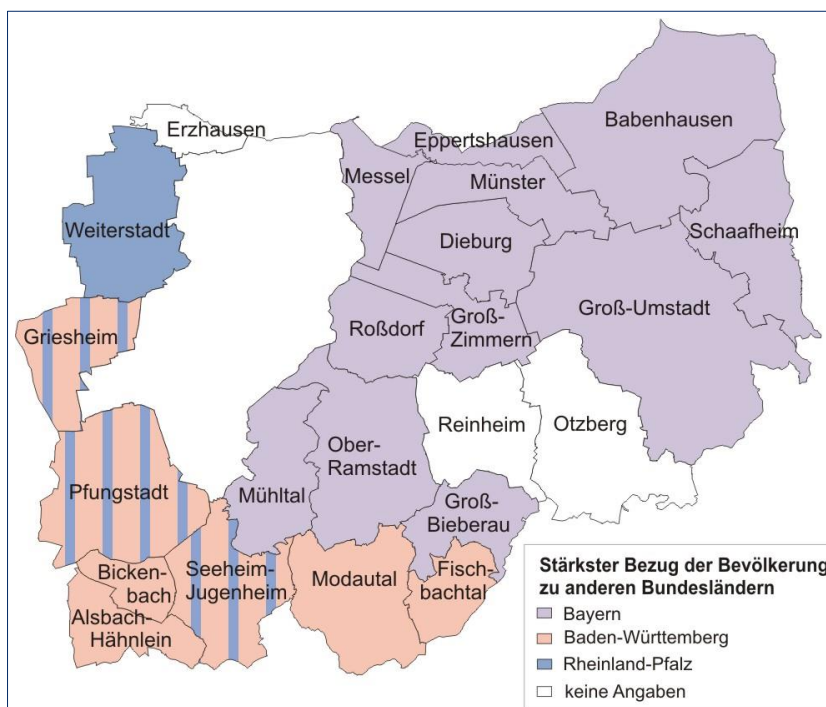


Abbildung 81: Bezug der Bevölkerung zu anderen Bundesländern nach Angaben im Fragebogen
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Bei der Zuordnung zu verschiedenen Raumbezeichnungen ergab sich aus den Antworten im Fragebogen ebenfalls ein relativ klares Muster. Hierbei wird deutlich, dass nicht unbedingt die Lage innerhalb eines bestimmten Naturraums erforderlich ist, um sich mit diesem verbunden zu fühlen. Sowohl die Bergstraße als auch der Odenwald wirken offenbar identitätsstiftend über die eigentlichen Naturräume hinaus. Nicht alle Naturräume waren im Fragebogen als Raumbezeichnungen wählbar, sondern nur solche, die im allgemeinen Sprachgebrauch in der Region vertreten sind. Zudem bestand auch die Möglichkeit weitere Raumbezeichnungen einzutragen. Hiervon machte allerdings nur Messel mit der Antwort „Großraum Darmstadt“ Gebrauch. In wenigen Fällen erfolgte



eine Zuordnung zu zwei Raumbezeichnungen. Vor allem im Nordosten des Kreisgebietes wurde die Bezeichnung Rhein-Main-Gebiet häufig ausgewählt.

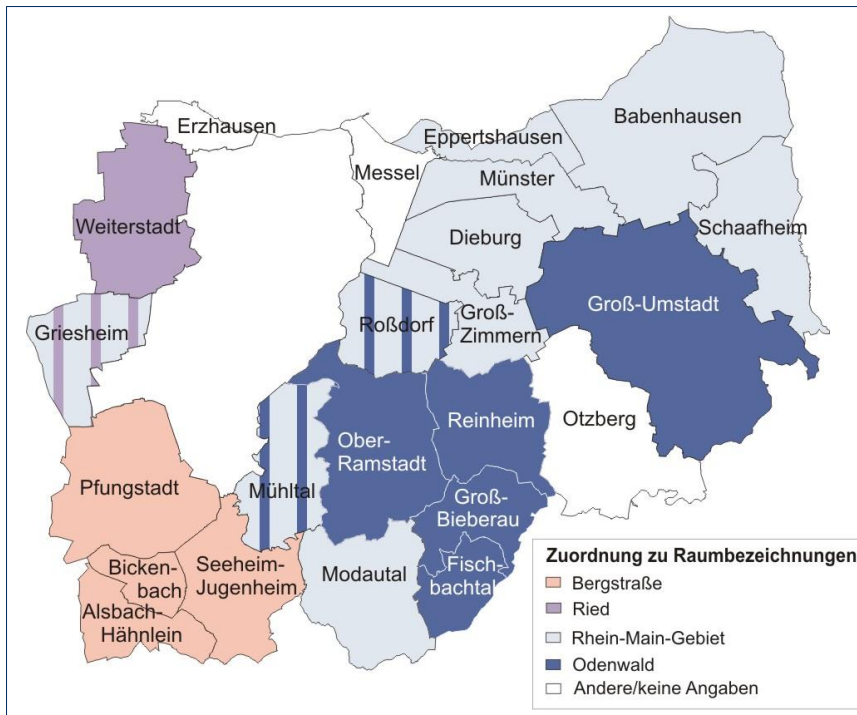


Abbildung 82: Zuordnung zu Raumbezeichnung nach Angaben im Fragebogen
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

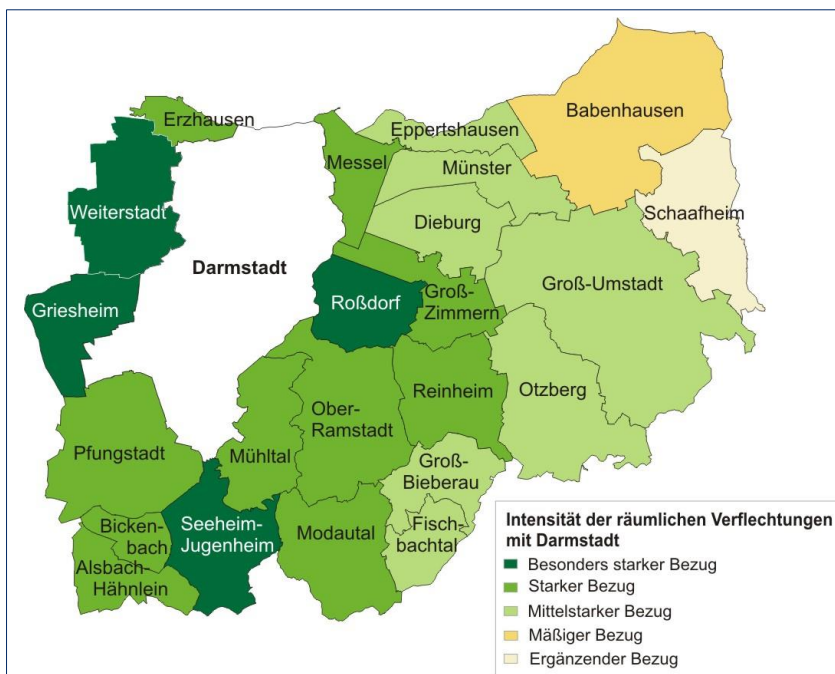


Abbildung 83: Intensität der Verflechtungen mit Darmstadt
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Anhand der Verflechtungsprofile der einzelnen Städte und Gemeinden war ein unterschiedlich starker Bezug zum Oberzentrum Darmstadt festzustellen, der für die weitere Untergliederung mög-



licher Teilgebiete im Landkreis Darmstadt-Dieburg verwendet werden kann. Mit steigender Entfernung zu Darmstadt wurden erwartungsgemäß die Beziehungen geringer. Im Westen und der Mitte des Kreisgebietes waren die Verflechtungen mit Darmstadt stark, im Osten waren noch mittelstarke Verbindungen zu erkennen, während sie im Nordosten nur noch eine schwache Intensität hatten.

Für die Zuordnung der einzelnen Städte und Gemeinden zu ähnlich ausgerichteten Gruppen ist die Intensität der Verflechtungen ihrer Bevölkerung mit den anderen Kommunen im Landkreis von besonderem Interesse. Die folgende Karte kombiniert die starken und mittelstarken Bezüge der kreisangehörigen Kommunen untereinander, wie sie zuvor in den einzelnen Verflechtungsprofilen definiert wurden.

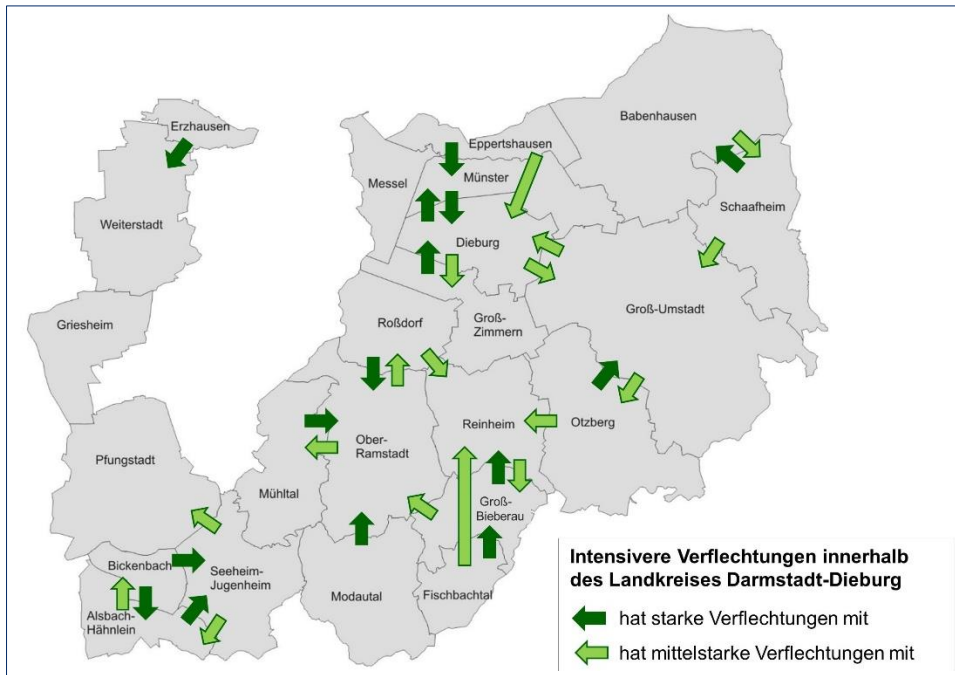


Abbildung 84: Verflechtungen starker und mittelstarker Intensität im Landkreis Darmstadt-Dieburg
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Bei einigen Kommunen traten starke und mittelstarke Bezüge wechselseitig auf. Das heißt für Kommune A wurden starke oder mittelstarke Beziehungen zu Kommune B festgestellt und ebenso waren für Kommune B starke oder mittelstarke Beziehungen zu Kommune A erkennbar. Eine besonders intensive Verbindung hatten demnach Dieburg und Münster zueinander. Dies war unter den Kommunen im Landkreis die einzige Kombination, die in beiden Richtungen einen Bezug von starker Intensität hatte. Weitere Paarungen mit wechselseitigen Beziehungen mit einseitig starker und von der anderen Seite mittelstarker Verbindung waren Groß-Zimmern und Dieburg, Roßdorf und Ober-Ramstadt, Mühlthal und Ober-Ramstadt, Groß-Bieberau und Reinheim, Otzberg und Groß-Umstadt, Schaafheim und Babenhausen, Alsbach-Hähnlein und Seeheim-Jugenheim sowie Bickenbach und Alsbach-Hähnlein. Eine wechselseitige mittelstarke Beziehung zueinander hatten zudem Dieburg und Groß-Umstadt. Die Kombination der Intensität der Verflechtungen mit Darmstadt und der starken und mittelstarken Verflechtungen innerhalb des Landkreises Darmstadt-Dieburg zeigt bereits einige gut abgrenzbare räumliche Cluster.

Bei der Wahl der Schulorte für den Besuch weiterführender Schulen ließen sich einige Räume mit ähnlicher Ausrichtung abgrenzen. Es bestanden hierbei vor allem kleinräumige Verbindungen benachbarter Kommunen untereinander. Ergänzend diente auch der Anteil der Schulbesuche in Darmstadt für die Gruppierung ähnlicher Ausrichtungen. Für zwei Kommunen ergab sich dabei keine eindeutige Zuordnung. Seeheim-Jugenheim war zwar eng verbunden mit Bickenbach und



Alsbach-Hähnlein, aber auch mit Darmstadt bestanden in beide Richtungen starke Verbindungen bei der Wahl des Schulortes. Modautal passte, was die schulische Orientierung angeht, ebenfalls zu zwei Gebieten, da dort sowohl nach Ober-Ramstadt als auch nach Groß-Bieberau jeweils rund ein Drittel aller Kinder ab der fünften Klasse zur Schule gingen.

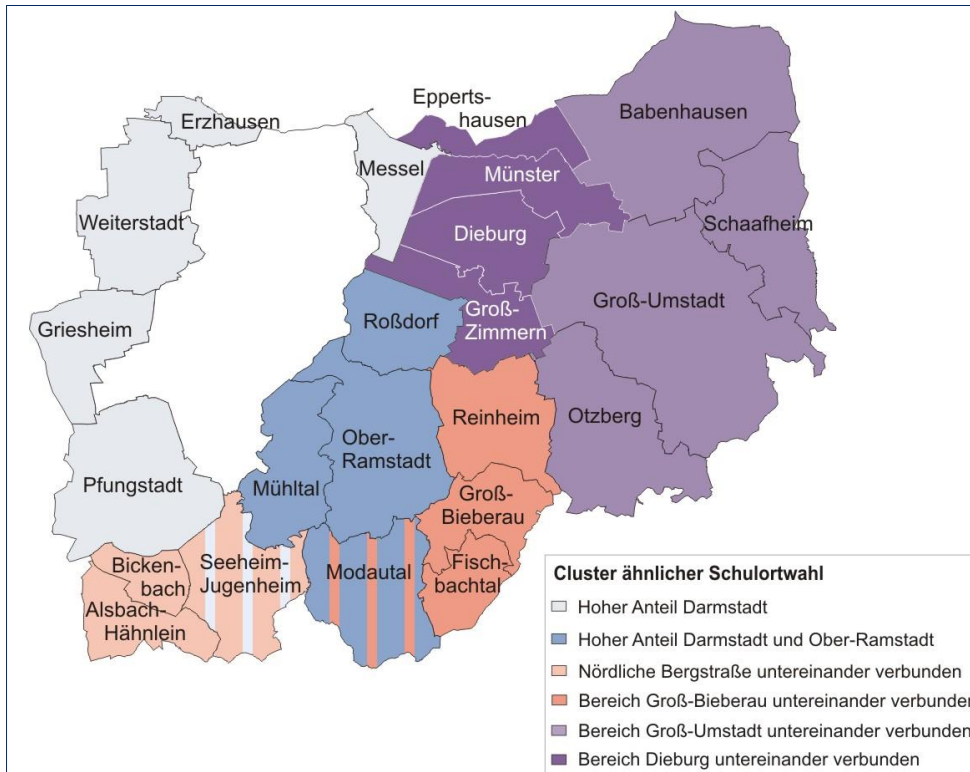


Abbildung 85: Teilräume mit ähnlicher Ausrichtung des Besuchs weiterführender Schulen
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Auch bei den Wanderungsbeziehungen waren Bereiche erkennbar, die ähnliche Anteile bei den Zuzügen und Wegzügen mit den umliegenden Kreisen und der Stadt Darmstadt hatten. In großen Teilen des Kreisgebietes überstiegen die Wanderungen mit Darmstadt bei Zuzügen und/oder Wegzügen für die einzelnen Kommunen einen Anteil von 10 % an allen Zuzügen oder Wegzügen. Für einige Kommunen ergaben sich zugleich auch Anteile von mindestens 10 % der Wanderungen mit anderen Kreisen. Für Babenhausen, Eppertshausen und Erzhausen bestand eine solche stärkere Wanderungsbeziehung mit dem Kreis Offenbach, für Weiterstadt mit dem Kreis Groß-Gerau, für Bickenbach und Alsbach-Hähnlein mit dem Kreis Bergstraße und für Groß-Bieberau und Fischbachtal mit dem Odenwaldkreis. Im Osten des Landkreises Darmstadt-Dieburg war hingegen auch ein Bereich vorhanden, in dem die Wanderungen mit den anderen Kommunen innerhalb Darmstadt-Dieburgs so stark waren, dass dort keine anderen Kreise höhere Anteile an den Wanderungsbewegungen erreichten.

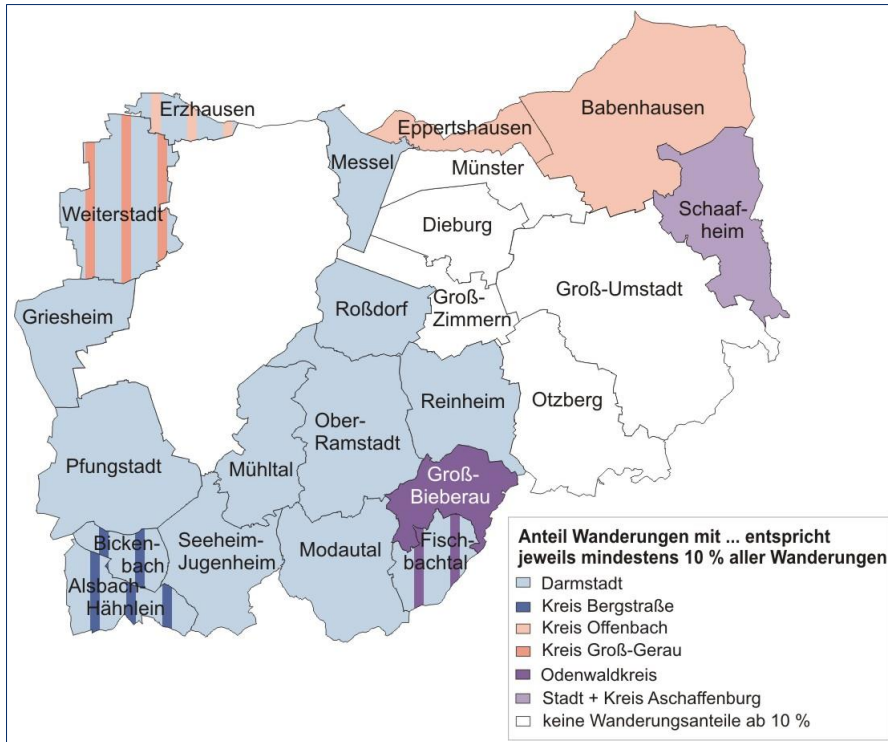


Abbildung 86: Anteile Zuzüge und/oder Wegzüge ab 10 % der jeweiligen Wanderungen insgesamt (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

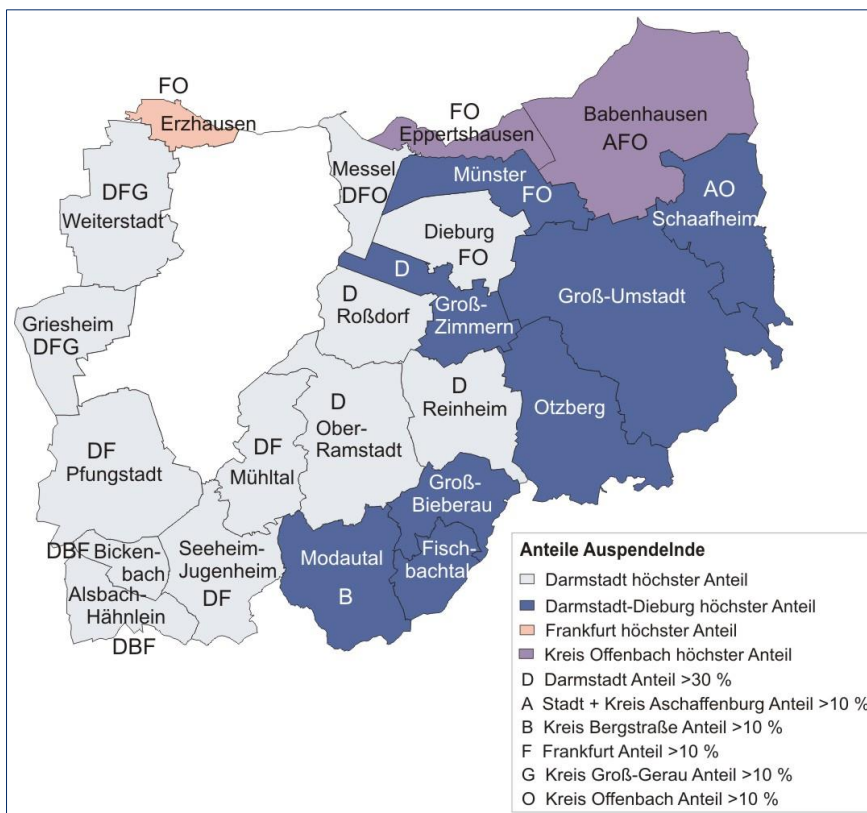


Abbildung 87: Jeweils höchste Anteile an Auspendelnden in Kombination mit im Vergleich hohen Anteilen an Auspendelnden in bestimmte Gebietskörperschaften (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)



Für die Pendelbeziehungen wurde in Kapitel 3 dargestellt, wo der jeweils größte Anteil der Auspendelnden arbeitete. In den meisten Fällen war dies die Stadt Darmstadt, im Osten des Landkreises fielen teilweise die Pendelbeziehungen innerhalb des Landkreises Darmstadt-Dieburg oder mit dem Kreis Offenbach stärker aus und in Erzhausen pendelten die meisten Beschäftigten nach Frankfurt. Zusätzlich ließen sich in vielen Städten und Gemeinden weitere Pendelbezüge feststellen, die einen Anteil von mindestens 10 % an den jeweiligen Auspendelnden insgesamt ausmachten. In einigen Städten und Gemeinden waren die Pendelbeziehungen nach Darmstadt besonders stark und machten dort einen Anteil von mehr als 30 % aller Auspendelnden aus. Es ergab sich ein stark differenziertes Pendelmuster, in dem einige Gruppen mit ähnlicher Ausrichtung zu erkennen waren.

In der Kombination von regionalen Raumbezügen, Verbindungen mittelstarker und starker Intensität, Pendelbeziehungen, Wanderungsbeziehungen und schulischen Verflechtungen konnten im Landkreis Darmstadt-Dieburg einige Cluster von Kommunen mit ähnlichen Eigenschaften definiert werden. Vorrang bei der Kombination der verschiedenen Merkmale hatte, dass Kommunen mit starken Beziehung zueinander gemeinsam in eine Gruppe eingeordnet wurden. Insgesamt ließen sich dadurch sechs Gruppen mit je drei bis fünf Städten und Gemeinden bilden.

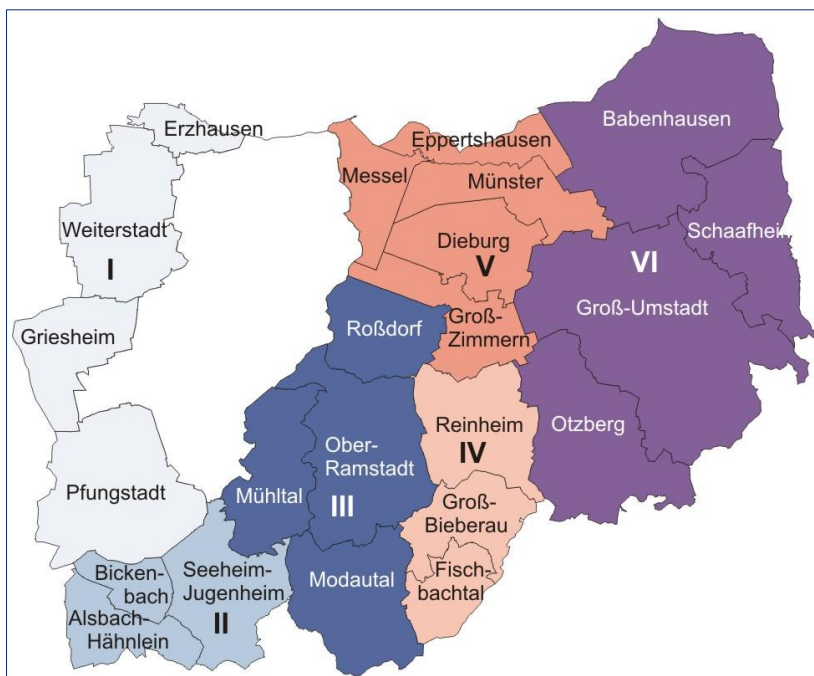


Abbildung 88: Cluster räumlicher Verflechtungen im Landkreis Darmstadt-Dieburg
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Einige Kommunen traten bei der Betrachtung verschiedener Parameter immer wieder in gleicher Gruppierung miteinander auf. Es gab hingegen auch einige Kommunen, die in den Merkmalen der verschiedenen Kategorien kaum mit anderen Kommunen übereinstimmten. Für diese Kommunen war die Zuordnung zu einem räumlichen Cluster schwieriger. Hierzu gehörten insbesondere Erzhausen und Messel, die ihre Lage am nördlichen Rand des Landkreises und die unmittelbare Nachbarschaft zu Darmstadt gemeinsam haben. Die Bevölkerung von Erzhausen und Messel war weniger auf den Landkreis Darmstadt-Dieburg ausgerichtet, sondern orientierte sich vorwiegend auf Darmstadt, Frankfurt und den Kreis Offenbach. Dies würde dafür sprechen beide Gemeinden in einem Cluster zusammenzufassen, allerdings zeigten sie keine Verflechtungen miteinander. Für Erzhausen war durch die starke Verbindung mit Weiterstadt eine Zuordnung zu Gruppe I gut möglich. Für Messel erschien keine der Gruppen passend, vor allem da die Verflechtungen mit anderen Kommunen im Landkreis maximal von mäßiger Intensität waren. Einige Übereinstimmungen gab es mit den Merkmalen der Gruppen I und V. In mehreren Punkten unterschied sich Messel allerdings auch von



diesen beiden Gruppen. Die Zuordnung erfolgte letztendlich zu Gruppe V, vorwiegend aufgrund der besseren Erreichbarkeit der zugehörigen Städte und Gemeinden mit dem Individualverkehr.

Gruppe I: Erzhausen, Griesheim, Pfungstadt, Weiterstadt

Gruppe I zeigte großen Ähnlichkeiten bei der Ausrichtung und Intensität von Pendelverflechtungen, Wanderungsbeziehungen, Schulbesuch und bei den definierten Raumbezügen. Die Verflechtungen untereinander waren in dieser Gruppe etwas schwächer ausgeprägt als in den meisten anderen Gruppen. Dies dürfte vor allem dadurch bedingt sein, dass die drei Mittelzentren Griesheim, Pfungstadt und Weiterstadt jeweils selbst über so viele Angebote und Einrichtungen verfügen, dass dort eine Versorgung in verschiedenen Lebensbereichen vor Ort stattfinden kann. In Erzhausen bestanden besonders enge Beziehungen zu Weiterstadt, mit Griesheim und Pfungstadt waren die Verflechtungen dort hingegen nur schwach ausgeprägt. Insgesamt unterschied sich Erzhausen im räumlichen Verflechtungsmuster etwas von den drei Städten in der Gruppe I. Insbesondere die Pendelverflechtungen waren sich in Griesheim, Pfungstadt und Weiterstadt sehr ähnlich. In Erzhausen zeigte sich hingegen eine besonders starke Orientierung der Auspendelnden nach Frankfurt und auch in den Kreis Offenbach. Aufgrund der intensiven Verbindungen zwischen Weiterstadt und Erzhausen in verschiedenen Bereichen war Erzhausen dennoch klar in diese Gruppe einzuordnen. Bemerkenswert sind die nicht vorhandenen direkten ÖPNV-Verbindungen zwischen Pfungstadt, Griesheim und Weiterstadt, es ist jeweils ein Umstieg in Darmstadt erforderlich.

Merkmal	Ausprägung in dieser Gruppe
Verflechtungen höherer Intensität	Starker Bezug zu Darmstadt; teilweise ergänzende oder mäßige Bezüge untereinander, Ausnahme: starke Verbindung von Erzhausen nach Weiterstadt; jeweils stärkste Beziehung im Kreisgebiet innerhalb der Gruppe
Pendelbeziehungen	Größter Auspendelanteil nach Darmstadt mit überwiegend sehr hohen Auspendelanteilen ab 38 % (in Erzhausen geringer); hohe Auspendelanteile von 10 % bis 26 % nach Frankfurt; rund 10 % der Auspendelnden in den Kreis Groß-Gerau (Erzhausen geringer); Pendelbeziehungen teilweise auch untereinander vorhanden
Wanderungen	Zuzüge und Wegzüge aus/nach Darmstadt überall zwischen 12 % und 22 % der Wanderungen insgesamt; Wanderungen untereinander vorhanden
Schulbesuch	Schulbesuch in Darmstadt Anteil überwiegend zwischen 24 % und 43 % (in Pfungstadt geringer); aus Erzhausen außerdem Schulbesuch mehr als 50 % in Weiterstadt
Raumbezüge	Stärkster Bezug zu Bundesland Rheinland-Pfalz, Griesheim und Pfungstadt zusätzlich Baden-Württemberg, teils Zuordnung zur Raumbezeichnung Ried (Pfungstadt zu Bergstraße zugeordnet, Erzhausen kein Fragebogen vorliegend)
Naturraum	Lage überwiegend in der Hessischen Rheinebene (Erzhausen und Teile von Weiterstadt in der Untermainebene)
Erreichbarkeit ÖPNV	Nur zwischen Erzhausen und Weiterstadt direkte Anbindung



Gruppe II: Alsbach-Hähnlein, Bickenbach, Seeheim-Jugenheim

Gruppe II zeichnete sich durch besonders starke Beziehungen untereinander in mehreren Bereichen aus. Zugleich waren große Ähnlichkeiten bei der räumlichen Orientierung und ihrer Intensität bei den unterschiedlichen Aspekten vorhanden. Alsbach-Hähnlein und Bickenbach zeigten dabei besonders ähnliche Muster räumlicher Verflechtungen. In Seeheim-Jugenheim war die Orientierung nach Darmstadt etwas stärker ausgeprägt als in den anderen beiden Gemeinden. In der Datenanalyse zeigte Seeheim-Jugenheim auch viele Übereinstimmungen mit anderen Gruppen. Die Stärke des Bezugs untereinander stellte jedoch das wichtigste Kriterium für die Zuordnung dar. Aufgrund der sehr starken Orientierung aus Alsbach-Hähnlein und Bickenbach nach Seeheim-Jugenheim erschien es daher sinnvoll, diese drei Kommunen in eine Gruppe zusammenzufassen.

Merkmal	Ausprägung in dieser Gruppe
Verflechtungen höherer Intensität	Starker Bezug zu Darmstadt; starke bis mittelstarke Beziehungen untereinander, überwiegend auch wechselseitig; jeweils stärkste Beziehung im Kreisgebiet innerhalb der Gruppe; überwiegend starke Verflechtungen mit Bensheim (Seeheim-Jugenheim nur mäßig)
Pendelbeziehungen	Größter Auspendelanteil nach Darmstadt mit hohen Anteilen zwischen 28 % und 36 %; Auspendelanteil nach Frankfurt zwischen 10 % und 13 %; Auspendelanteil in den Kreis Bergstraße zwischen 8 % und 16 %; Pendelbeziehungen untereinander vorhanden
Wanderungen	Zuzüge aus Darmstadt überall zwischen 10 % und 22 % der Zuzüge gesamt; deutliche Wanderungsbeziehungen untereinander vorhanden
Schulbesuch	Untereinander stark verbunden; Seeheim-Jugenheim zudem viele Schülerinnen und Schüler aus bzw. nach Darmstadt
Raumbezüge	Zuordnung zur Raumbezeichnung Bergstraße; stärkster Bezug zum Bundesland Baden-Württemberg (Seeheim-Jugenheim zusätzlich Rheinland-Pfalz)
Naturraum	Hessische Rheinebene, Bergstraße, Odenwald
Erreichbarkeit ÖPNV	Direkte Busanbindung untereinander

Gruppe III: Modautal, Mühlthal, Ober-Ramstadt, Roßdorf

In Gruppe III waren insgesamt recht ähnliche räumliche Verflechtungsmuster und regionale Raumbezüge vorhanden. Auch untereinander bestanden vielfältige Beziehungen in mehreren Lebensbereichen. Zwischen Modautal und Roßdorf waren allerdings keine Verflechtungen erkennbar. Der starke Bezug zu Ober-Ramstadt ist das gemeinsame Bindeglied in dieser Gruppe. Nach Ober-Ramstadt hatte die Bevölkerung der drei anderen Gemeinden mindestens mittelstarke Beziehungen in den Kategorien Wanderungen, Pendeln und Schulortwahl. Auch bei der Befragung wurde Ober-Ramstadt in Modautal, Mühlthal und Roßdorf als wichtiger Ort für mindestens eine der drei Mobilitätszwecke Einkauf, Freizeit oder Facharztbesuche genannt. In Modautal bestand aufgrund der Randlage im Kreisgebiet ein stärkerer Bezug zum Nachbarkreis Bergstraße als bei den anderen Kommunen in dieser Gruppe.



Merkmal	Ausprägung in dieser Gruppe
Verflechtungen höherer Intensität	Starker Bezug zu Darmstadt und zu Ober-Ramstadt; untereinander weitere mittelstarke bis ergänzende Verbindungen (keine Verflechtungen zwischen Modautal und Roßdorf); jeweils stärkste Beziehung im Kreisgebiet innerhalb der Gruppe
Pendelbeziehungen	Überwiegend höchster Auspendelanteil nach Darmstadt mit besonders hohen Anteilen zwischen 41 % und 45 % (Ausnahme Modautal); Pendelverflechtungen untereinander vorhanden
Wanderungen	Zuzüge und Wegzüge aus/nach Darmstadt überall zwischen 13 % und 30 %; deutliche Wanderungen untereinander
Schulbesuch	Untereinander verbunden; zwischen 11 % und 60 % der Schülerinnen und Schüler besuchen Schulen in Darmstadt
Raumbezüge	Zuordnung zu Raumbezeichnungen Odenwald und/oder Rhein-Main-Gebiet, stärkster Bezug überwiegend zu Bundesland Bayern (Modautal: zu Baden-Württemberg)
Naturraum	Überwiegend Odenwald (Roßdorf: Reinheimer Hügelland)
Erreichbarkeit ÖPNV	Teilweise direkte Busanbindung untereinander (Modautal - Roßdorf, sowie Mühlthal - Roßdorf nur mit Umstieg in Ober-Ramstadt)

Gruppe IV: Fischbachtal, Groß-Bieberau, Reinheim

Merkmal	Ausprägung in dieser Gruppe
Verflechtungen höherer Intensität	Mittelstarker bis starker Bezug zu Darmstadt; Verbindungen untereinander in starker bis ergänzender Intensität vorhanden; jeweils stärkste Beziehung im Kreisgebiet innerhalb dieser Gruppe
Pendelbeziehungen	Größter Auspendelanteil überwiegend in den Landkreis Darmstadt-Dieburg (Ausnahme: Reinheim); hohe Anteile an Einpendelnden aus dem Odenwaldkreis zwischen 13 % und 27 %; im Vergleich mit den anderen Kommunen hohe Anteile an Auspendelnden in den Odenwaldkreis zwischen 4 % und 8 %; Pendelbeziehungen untereinander deutlich vorhanden
Wanderungen	Wegzüge in den Odenwaldkreis überall zwischen 7 % und 11 % aller Wegzüge; Zuzüge aus Darmstadt überall zwischen 9 % und 14 %; starke Wanderungsbeziehungen untereinander
Schulbesuch	Untereinander verbunden
Raumbezüge	Zuordnung zur Raumbezeichnung Odenwald, Bezug Bundesländer unterschiedlich
Naturraum	Überwiegend Reinheimer Hügelland (Fischbachtal: Odenwald)
Erreichbarkeit ÖPNV	Direkte Busanbindung untereinander



In Gruppe IV wurden neben dem Bezug zur Stadt Darmstadt auch die Verflechtungen mit dem Odenwaldkreis deutlich. Zudem bestanden untereinander vielfältige Verbindungen zwischen Fischbachtal, Groß-Bieberau und Reinheim. Dabei hatten für Reinheim die Beziehungen innerhalb dieser Gruppe eine geringere Intensität als die Beziehungen zu Darmstadt. Insbesondere zu Fischbachtal waren die Verbindungen der Bevölkerung in Reinheim nur gering. Dies dürfte auch an der geringen Einwohnerzahl Fischbachtals liegen, da die festgestellten Wanderungen und Pendelbewegungen aufgrund der geringen Personenzahl an der Gesamtzahl in Reinheim einen nur geringen Anteil ausmachten. Für Fischbachtal und Groß-Bieberau hatten die Verflechtungen mit dem Unterzentrum Reinheim hingegen eine besonders große Bedeutung. Bei Pendelbeziehungen und Wanderungen waren dort mindestens mittelstarke Beziehungen vorhanden und auch bei der Befragung wurde Reinheim als wichtiger Ort für alle drei abgefragten Mobilitätszwecke Einkauf, Freizeit und Arztbesuch genannt. Auch zwischen Fischbachtal und Groß-Bieberau bestanden deutliche Verbindungen in mehreren Lebensbereichen, besonders stark fielen sie bei der Schulortwahl aus.

Gruppe V: Dieburg, Eppertshausen, Groß-Zimmern, Messel, Münster

Gruppe V zeichnete sich durch überwiegend deutliche Beziehungen untereinander aus, die ausschlaggebend für die Zusammenstellung der Gruppe waren. Besonders starke wechselseitige Verbindungen gab es zwischen Dieburg und Münster. Zum Mittelzentrum Dieburg bestand außerdem in Eppertshausen, Münster und Groß-Zimmern jeweils eine mindestens mittelstarke Beziehung und in Messel war der Bezug zu Dieburg mäßig ausgeprägt. Dieburg ist damit das Bindeglied in dieser Gruppe. Einige Bezüge innerhalb der Gruppe waren allerdings nur schwach oder gar nicht vorhanden. Zu Messel waren aus Sicht der anderen vier Kommunen keine Verflechtungen zu erkennen. Die Bevölkerung von Messel hatte hingegen mäßige bis ergänzende Beziehungen zu den anderen Kommunen der Gruppe V. Für Groß-Zimmern konnte außerdem keine Verflechtung mit Eppertshausen festgestellt werden.

Merkmal	Ausprägung in dieser Gruppe
Verflechtungen höherer Intensität	Mittelstarker bis starker Bezug zu Darmstadt; Verbindungen untereinander überwiegend vorhanden und teils mit deutlichen wechselseitigen Beziehungen; jeweils stärkste Beziehung im Kreisgebiet innerhalb dieser Gruppe
Pendelbeziehungen	Überwiegend, im Vergleich mit den anderen Kommunen, hohe Auspendelanteile nach Frankfurt und in den Kreis Offenbach zwischen 11 % und 28 % (in Groß-Zimmern geringer); höchste Auspendelanteile mit unterschiedlichen Zielen
Wanderungen	Überwiegend keine stärker ausgeprägten Wanderungsbeziehungen zu bestimmten Kreisen (Ausnahmen: Eppertshausen und Messel); Wanderungsbeziehungen untereinander vorhanden
Schulbesuch	Untereinander teils verbunden
Raumbezüge	Überwiegend Zuordnung zur Raumbezeichnung Rhein-Main-Gebiet; alle größter Bezug zu Bundesland Bayern
Naturraum	Überwiegend Untermainebene (Messel: Messeler Hügelland)
Erreichbarkeit ÖPNV	Überwiegend direkte Busanbindung untereinander, nur mit Messel keine Busanbindung - aus Messel sind Dieburg und Münster mit der Regionalbahn erreichbar



Bei der Ausrichtung auf andere Kreise oder kreisfreie Städte bot die Gruppe ein eher uneinheitliches Bild. In Eppertshausen war eine deutliche Beziehung zum Kreis Offenbach vorhanden. Groß-Zimmern und Messel waren hingegen stärker auf Darmstadt ausgerichtet als die anderen drei Kommunen in dieser Gruppe. Beim Bezug zum Bundesland Bayern stimmte die Gruppe V hingegen überein. Bis auf Messel wurde zudem überall die Zuordnung zur Raumbezeichnung Rhein-Main-Gebiet genannt. Das Muster der räumlichen Verflechtungen von Messel passte zu keiner der sechs Gruppen. Die Zuordnung zu Gruppe V erschien jedoch durch die räumliche Nähe am sinnvollsten. Außerdem gab es mit dieser Gruppe etwas mehr Ähnlichkeiten als mit den anderen Gruppen.

Gruppe VI: Babenhausen, Groß-Umstadt, Otzberg, Schaafheim

Die Gruppe VI setzte sich eigentlich aus zwei stärker miteinander verbundenen Kleinstgruppen zusammen, die aus je zwei Kommunen bestanden. Zwischen Groß-Umstadt und Otzberg sowie zwischen Babenhausen und Schaafheim gab es jeweils sehr deutliche Beziehungen. Für Babenhausen und Schaafheim konnten jedoch so gut wie keine Bezüge nach Otzberg festgestellt werden. Das Bindeglied für die Zusammenstellung dieser Gruppe ist Groß-Umstadt, da die drei anderen Kommunen mit dem Mittelzentrum Verflechtungen in mehreren Bereichen aufwiesen. Gemeinsam war den Kommunen in dieser Gruppe zudem die, im Vergleich mit den meisten anderen Kommunen, schwächere Orientierung nach Darmstadt.

Merkmal	Ausprägung in dieser Gruppe
Verflechtungen höherer Intensität	Bezug nach Darmstadt höchstens mittelstark ausgeprägt; untereinander Verbindungen teilweise vorhanden (Otzberg kaum mit Babenhausen oder Schaafheim verbunden); überwiegend stärkste Beziehung im Kreisgebiet innerhalb dieser Gruppe (Ausnahme Groß-Umstadt: Beziehungen zu Dieburg noch etwas stärker als zu Otzberg)
Pendelbeziehungen	Größter Auspendelanteil in den Landkreis Darmstadt-Dieburg (Ausnahme Babenhausen); Schaafheim und Babenhausen Auspendelanteil nach Kreis Offenbach und Raum Aschaffenburg jeweils mehr als 10 %
Wanderungen	Keine einheitlichen Ziele stärkerer Wanderungen; Wanderungsbeziehungen untereinander teilweise vorhanden
Schulbesuch	Untereinander teils verbunden
Raumbezüge	Größter Bezug zu Bundesland Bayern; Zuordnung überwiegend zu Raumbezeichnung Rhein-Main-Gebiet
Naturraum	Überwiegend Reinheimer Hügelland (Babenhausen: Untermainebene, Groß-Umstadt/Dorndiel: Odenwald)
Erreichbarkeit ÖPNV	Überwiegend direkte Busanbindung untereinander (Babenhausen - Otzberg nur mit Umstieg in Schaafheim, Babenhausen - Groß-Umstadt nur mit Regionalbahn)

Die hier definierten Gruppen spiegeln auch heute noch die ehemalige Zuordnung zu den Kreisen Darmstadt und Dieburg wider. Bei der Gebietsreform 1977 wurden beide Kreise zum Landkreis Darmstadt-Dieburg zusammengeführt. Die Gruppen I, II und III liegen auf dem Gebiet des früheren Kreis Darmstadt und die Gruppen IV, V und VI auf dem Gebiet des ehemaligen Kreis Dieburg. Die einzige Ausnahme ist die Gemeinde Messel, die hier der Gruppe V zugeordnet wurde, früher aber dem Kreis Darmstadt angehörte. Möglicherweise kommen daher auch die zuvor beschriebenen Schwierigkeiten bei der Einordnung von Messel in eine der Gruppen.



9. Herausforderungen

Herausforderungen gibt es in Bezug auf die räumlichen Verflechtungen der Bevölkerung in verschiedener Hinsicht:

- Herausforderung die bestehenden Raumbezüge der Bevölkerung zu beachten, z.B. bei der Planung von sozialen Angeboten und Infrastruktureinrichtungen
- Herausforderungen, die durch räumliche Mobilität der Bevölkerung entstehen
- Herausforderungen durch sich verändernde Raumbezüge aufgrund gesellschaftlicher Veränderungen

9.1. Beachtung bestehender Raumbezüge

Die Ergebnisse der vorangegangenen Kapitel sollen dem Landkreis Darmstadt-Dieburg unter anderem dabei helfen Planungsräume für die Sozialraumplanung zu definieren. Eine Orientierung an den gelebten Verflechtungen der Bevölkerung dürfte zu einer besseren Akzeptanz von Angeboten führen, da Menschen sich dann in einem ihnen bekannten Umfeld bewegen. Falls Angebote nicht in jeder Kommune im Landkreis vorgehalten werden können, würde es sich anbieten diese wenigstens in jeder der sechs Gruppen an einem Ort vorzuhalten. Hierfür kommen insbesondere die jeweils größten oder zentral gelegenen Orte innerhalb der einzelnen Gruppen als Standort in Frage, da diese in der Regel aus den anderen Kommunen der Gruppe auch mit dem ÖPNV gut zu erreichen sind. Als geeignete Standorte erscheinen damit vor allem Griesheim oder Weiterstadt, Seeheim-Jugenheim, Ober-Ramstadt, Reinheim, Dieburg und Groß-Umstadt.

Mit Hilfe der hier erfolgte Einteilung in Gruppen ähnlicher räumlicher Bezüge kann hinterfragt werden, ob die im Landkreis bereits vorhandenen Strukturen von Institutionen etc. bereits den Raumbezügen der Bevölkerung entsprechen oder ob die Strukturen gegebenenfalls daran angepasst werden können.

Beispielhaft soll hier die Untergliederung der Dekanate der evangelischen und der katholischen Kirche daraufhin betrachtet werden, ob sich die hier definierten Gruppen räumlicher Verflechtungen wiederfinden. Die Zugehörigkeit der Kommunen zu Dekanaten wurde aus den Internetauftritten der Evangelischen Kirche in Hessen und Nassau (www.ekhn.de) und des Bistums Mainz (<https://bistummainz.de>) entnommen.

Die Zuordnung der Kommunen zu den einzelnen evangelischen Dekanaten in der Propstei Starkenburg zeigt eine überaus große Übereinstimmung mit den in Kapitel 9 definierten Gruppen. Insgesamt gliedert sich das Gebiet des Landkreises Darmstadt-Dieburg in die drei Dekanate Darmstadt Land, Bergstraße und vorderer Odenwald auf. Die Gruppen I (Erzhausen, Griesheim, Pfungstadt, Weiterstadt) und II (Modautal, Mühlthal, Ober-Ramstadt, Roßdorf) gehören dem evangelischen Dekanat Darmstadt Land an. Von der Gemeinde Modautal betrifft dies allerdings nur den nördlichen Bereich. Gruppe II (Alsbach-Hähnlein, Bickenbach, Seeheim-Jugenheim) gehört vollständig zum evangelischen Dekanat Bergstraße. Gruppe IV (Fischbachtal, Groß-Bieberau und Reinheim), Gruppe V (Dieburg, Eppertshausen, Groß-Zimmern, Messel, Münster) und Gruppe VI (Babenhausen, Groß-Umstadt, Otzberg, Schaaflheim) fallen jeweils vollständig in das Gebiet des evangelischen Dekanats vorderer Odenwald. Der südliche Bereich von Modautal ist ebenfalls diesem Dekanat zugeordnet. Bis auf die Zweiteilung von Modautal stimmen also die Gruppen räumlicher Verflechtungen mit den Zuordnungen zu den evangelischen Dekanaten überein.

Die Zuordnung der Kommunen zu den katholischen Dekanaten im Bistum Mainz weicht hiervon geringfügig ab. Das Gebiet des Landkreises Darmstadt-Dieburg gliedert sich in die katholischen Dekanate Darmstadt, Dieburg, Heppenheim und Dreieich auf. Diese stimmen mit wenigen Ausnahmen mit den in Kapitel 9 definierten Gruppen räumlicher Verflechtungen überein. Die



Gruppen I, II und III gehören überwiegend zum katholischen Dekanat Darmstadt. Nicht dem Dekanat Darmstadt angehörig sind dabei Erzhausen aus Gruppe I und Alsbach-Hähnlein aus Gruppe II. Erzhausen wird dem Dekanat Dreieich zugeordnet. In der Realität bestanden zwar ebenfalls einige Verflechtungen der Bevölkerung Erzhausens mit den nördlich angrenzenden Kommunen des Kreises Offenbach, deutlich stärkere Beziehungen konnten allerdings nach Weiterstadt festgestellt werden. Alsbach-Hähnlein gehört dem katholischen Dekanat Heppenheim an. Für Alsbach-Hähnlein konnten in der Analyse zwar auch deutliche Verbindungen in den Kreis Bergstraße festgestellt werden, jedoch fielen die Beziehungen zu Bickenbach und Seeheim-Jugenheim noch stärker aus. Für Erzhausen und Alsbach-Hähnlein besteht demnach eine Zuordnung zu Dekanaten, die nicht mit der hier definierten stärksten Raumbezügen der Bevölkerung übereinstimmt. In den Bereich des katholischen Dekanats Dieburg fallen nahezu alle Kommunen aus den Gruppen IV, V und V. Messel gehört als einzige Kommune aus diesen Gruppen stattdessen dem Dekanat Darmstadt an. Die Zuordnung von Messel widerspricht dabei aber nicht den Raumbezügen der Bevölkerung, da dort die Verflechtungen mit Darmstadt stärker waren als mit den östlich von Messel gelegenen Kommunen.

Auch bei der Kreisverwaltung des Landkreises Darmstadt-Dieburg bestehen diverse räumliche Zuschnitte für die Zuständigkeiten von Ansprechpartnern für die Bevölkerung einzelner Städte und Gemeinden. Diese passen in einigen Fällen gut zu den festgestellten Gruppen mit ähnlichen räumlichen Verflechtungen. An einigen Stellen weichen diese Zuständigkeitsräume allerdings auch von den hier definierten Clustern ab. Exemplarisch werden im Folgenden die Bereiche der Seniorenbeauftragten, der Schuldnerberatung und des Allgemeinen Sozialen Dienstes betrachtet.

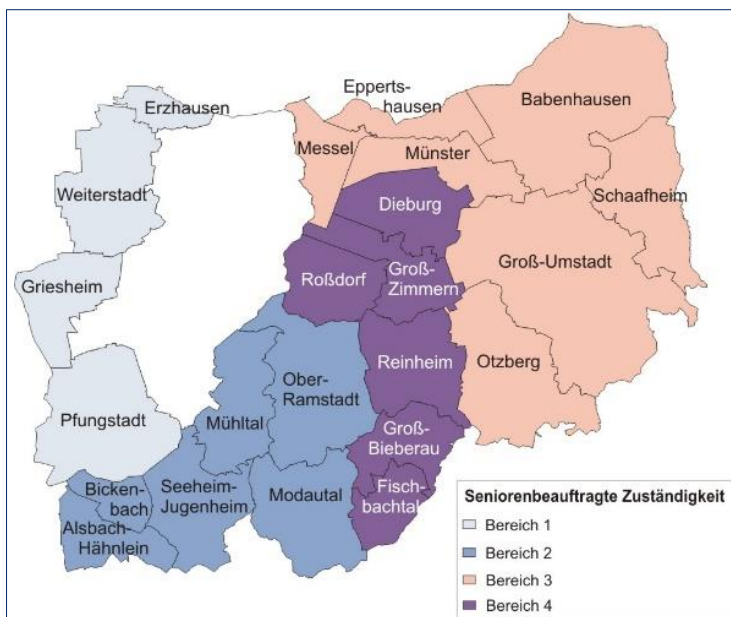


Abbildung 89: Zuständigkeitsbereiche der Seniorenbeauftragten
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Die Zuständigkeit der ehrenamtlichen Seniorenbeauftragten teilt das Gebiet des Landkreises in vier Bereiche. Der erste Teilbereich stimmt mit der hier festgestellten Gruppe I (Erzhausen, Weiterstadt, Griesheim, Pfungstadt) überein. Der zweite Zuständigkeitsbereich umfasst nahezu alle Kommunen aus den Gruppen II und III (Alsbach-Hähnlein, Bickenbach, Seeheim-Jugenheim, Mühltal, Modautal, Ober-Ramstadt). Der dritte Teilbereich beinhaltet einige Städte und Gemeinden aus Gruppe V (Messel, Eppertshausen, Münster) und die gesamte Gruppe VI (Babenhausen, Otzberg, Schaaheim, Groß-Umstadt). Der vierte Bereich umfasst Kommunen aus drei verschiedenen Gruppen: die gesamte Gruppe IV (Reinheim, Groß-Bieberau, Fischbachtal), Roßdorf aus Gruppe III sowie Dieburg und



Groß-Zimmern aus Gruppe V. Der aktuelle Zuschnitt der Zuständigkeit der Seniorenbeauftragten trennt damit einige Kommunen mit sehr starken Beziehungen voneinander. So werden Dieburg und Groß-Zimmern von Münster und Eppertshausen getrennt, die in der Analyse einen sehr engen Bezug untereinander zeigten. Auch die unterschiedliche Zuordnung von Roßdorf und Ober-Ramstadt entspricht nicht der bestehenden engen Verbindung dieser beiden Kommunen miteinander.



Abbildung 90: Zuständigkeitsbereiche der Schuldnerberatung
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Zuständigkeit verschiedener Träger für die Schuldnerberatung im Landkreis. Die Caritas mit Standorten in Darmstadt und Pfungstadt ist zuständig für die gesamte Gruppe I (Erzhausen, Weiterstadt, Griesheim, Pfungstadt). Horizont e.V. betreut von Dieburg aus ein Gebiet, das Kommunen aus insgesamt vier der in der Analyse festgestellten Gruppen beinhaltet. Dies sind Roßdorf aus Gruppe III, Reinheim aus Gruppe IV, Eppertshausen, Münster, Dieburg und Groß-Zimmern aus Gruppe V sowie Babenhausen und Schaafheim aus Gruppe VI. Das Diakonische Werk mit Standorten in Darmstadt und Groß-Umstadt ist zuständig für die übrigen Städte und Gemeinden, die sich auf ebenfalls vier der hier festgestellten Gruppen aufteilen. Dazu gehören die gesamte Gruppe II (Bickenbach, Alsbach-Hähnlein, Seeheim-Jugenheim), fast die ganze Gruppe III (Mühlthal, Modautal, Ober-Ramstadt), Groß-Bieberau und Fischbachtal aus Gruppe IV, sowie Groß-Umstadt und Otzberg aus Gruppe IV. Die Zuständigkeit der Schuldnerberatungen entspricht damit zum Teil nicht den räumlichen Verflechtungen der Bevölkerung. Kommunen mit starken Beziehungen zueinander werden getrennt betreut. Dabei ist insbesondere Roßdorf mit der Trennung von Ober-Ramstadt zu nennen, ebenso wie die Separierung Reinheims von Groß-Bieberau und Fischbachtal.

Der Allgemeine Sozialen Dienst (ASD) im Jugendamt der Kreisverwaltung Darmstadt-Dieburg ist unter anderem zuständig für die Beratung bei Erziehungs- und Partnerschaftskonflikten. Die Fachkräfte sind dafür in vier Regionalteams eingeteilt. Das Team des ASD 1 (Nordwest) ist zuständig für Erzhausen, Griesheim, Weiterstadt und Pfungstadt und umfasst damit vollständig die hier definierte Gruppe I. Der Bereich des ASD 2 (Süd) beinhaltet die Betreuung der Bevölkerung aus den Kommunen der gesamten Gruppe II (Alsbach-Hähnlein, Bickenbach, Seeheim-Jugenheim), der gesamten Gruppe III (Mühlthal, Modautal, Ober-Ramstadt und Roßdorf) sowie zusätzlich die Gemeinde Messel aus Gruppe V. Der ASD 3 (Ost) ist zuständig für alle Städte und Gemeinden der Gruppe VI (Babenhausen, Schaafheim, Groß-Umstadt, Otzberg) sowie zusätzlich für Eppertshausen und Münster aus



Gruppe V. Das Regionalteam ASD 4 (Mitte) betreut Menschen aus allen Kommunen der Gruppe IV (Reinheim, Groß-Bieberau, Fischbachtal) und zusätzlich aus Dieburg und Groß-Zimmern, die hier der Gruppe V zugeordnet wurden. Die Regionalteams des ASD bilden damit zum Großteil die festgestellten räumlichen Verflechtungen ab. Allerdings wird die Gruppe V, für die ein besonders enger Bezug der Bevölkerung untereinander besteht, in drei verschiedene Zuständigkeitsbereiche aufgeteilt. Dabei werden Dieburg und Groß-Zimmern von Eppertshausen und Münster getrennt. Insbesondere zwischen Dieburg und Münster bestehen jedoch sehr enge Verflechtungen.

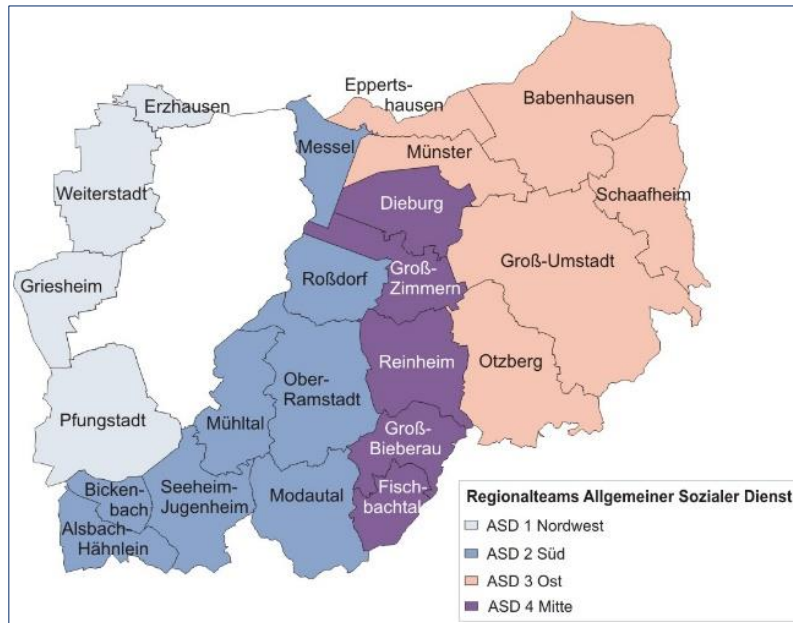


Abbildung 91: Zuständigkeitsbereiche des Allgemeinen Sozialen Dienstes
(Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation)

Insgesamt ist bei der Betrachtung einiger Beispiele festzustellen, dass Gruppe I bereits häufig in ihrem Zuschnitt in vorhandenen Verwaltungsstrukturen vorkommt. Auch Gruppe II gehörte in den hier angeschauten Beispielen in der Regel zusammen, wurde aber oft um weitere Kommunen ergänzt. Bei den Gruppen III bis VI variierten die Zuschnitte der bestehenden Zuständigkeiten stärker. Dabei wurden teils stark miteinander verbundene Kommunen in voneinander getrennte Zuständigkeitsbereiche eingeordnet. Dies betraf vor allem die Gruppe V (Dieburg, Eppertshausen, Messel, Groß-Zimmern, Münster) in der starke Verflechtungen untereinander bestanden. Die Schwierigkeiten bei der räumlichen Zuordnung von Messel bei der Bildung der Cluster spiegeln sich auch in der Zugehörigkeit von Messel zu bereits bestehenden Verwaltungsstrukturen wider. Messel wurde besonders oft unterschiedlich zugeordnet, entweder dem Bereich westlich von Darmstadt oder dem Bereich im Nordosten des Landkreises oder auch zu anderen südlich von Messel gelegenen Kommunen.

Abweichungen der organisatorischen Raumzuschnitte von den hier definierten Gruppen mit ähnlichen Raumbezügen müssen nicht zwangsläufig von Nachteil sein. Der Abgleich erfolgte hier aus rein wissenschaftlichem Interesse, um zu untersuchen, inwiefern diese räumlichen Muster bereits ohne eine vorliegende Analyse zu den Verflechtungen der Bevölkerung berücksichtigt wurden.

Eine besondere Bedeutung für die räumliche Mobilität der Bevölkerung haben die vorhandenen Verkehrsverbindungen. Hier stellt sich allgemein die Frage nach dem Ursprung: sind die Verflechtungen der Bevölkerung zwischen manchen nahe liegenden Kommunen nur gering weil die Verkehrsanbindung nicht gut ist oder ist die Anbindung nicht gut, weil sie von der Bevölkerung nicht nachgefragt wird? Der ÖPNV zeigte sich weitgehend passend zu den vorhandenen Verflechtungsmustern der Bevölkerung. Dennoch fielen einige Bereiche auf, in denen es keine Verbindungen gab.



Diese wurden bereits in Kapitel 7 ausführlich thematisiert. In Bezug auf die hier gebildeten Gruppen ähnlicher Verflechtungen fehlten innerhalb der Gruppe I überwiegend die direkten Anbindungen zueinander, nur zwischen Weiterstadt und Erzhausen bestand eine Buslinie. In den Gruppen III, V und VI waren die Kommunen untereinander mit dem ÖPNV meist ohne Umstieg zu erreichen, es gab allerdings innerhalb der Gruppen einzelne Ausnahmen. Nur in den Gruppen II und IV war eine vollständige direkte ÖPNV-Erreichbarkeit der Kommunen untereinander vorhanden. Es gibt demnach durchaus noch Verbesserungspotenzial bei der Anbindung einiger Kommunen. Bestehende Verflechtungen könnten dadurch möglicherweise intensiviert und die Erreichbarkeit für weniger mobile Bevölkerungsgruppen erleichtert werden.

9.2. Herausforderungen durch räumliche Mobilität

Dadurch dass Menschen sich in ihrem Alltag auch außerhalb ihrer Wohngemeinde bewegen wird Verkehr erzeugt. Durch Pendelströme entstehen Verkehrsspitzen in den Morgenstunden und am späten Nachmittag. Damit verbunden sind Stau, Lärm und Luftbelastungen. Für die einzelnen Menschen ergibt sich zusätzlich eine zeitliche Belastung.

Verkehr hat durch die Emission von Schadstoffen und Lärm verschiedene Auswirkungen auf den Menschen und auf die Umwelt. Außerdem werden für den Verkehr Flächen benötigt, die in der Regel versiegelt werden. Die für den Verkehr genutzten Flächen erhöhen sich immer mehr. Von 1992 bis 2010 sind Verkehrsflächen in Deutschland um 10 % angestiegen von 16.441 auf 18.056 km². Im Jahr 2019 wurden pro Tag weitere 2,5 ha einer Nutzung zu Verkehrszwecken zugeführt. Verkehr verbraucht außerdem viel Energie, überwiegend in Form von fossilen Brennstoffen. Im Jahr 2019 war der Verkehrssektor (inklusive Luftverkehr) in Deutschland für etwas mehr als ein Viertel des gesamten Primärenergieverbrauchs verantwortlich. Der Energieverbrauch im Straßenverkehr stieg von 1995 bis 2019 um etwa 7 % an (vgl. www.umweltbundesamt.de).

Im Jahr 2019 war der Verkehr verantwortlich für den Ausstoß von 165,5 Millionen Tonnen Treibhausgasen, das entsprach rund 20 % aller in Deutschland in diesem Jahr verursachten Treibhausgasen. Der Ausstoß von Treibhausgasen (CO₂, CH₄, N₂O) hat sich von 1990 bis 2019 deutlich reduziert von 1,25 Milliarden Tonnen auf 810 Millionen Tonnen. Die durch den Verkehr erzeugte Menge an diesen klimaschädlichen Gasen ist hingegen mit rund 165.000 Tonnen jährlich nahezu gleich geblieben. Durch Abgasvorschriften und verbesserte Kraftstoffqualität ist es seit den 1990er Jahren zwar gelungen, den CO₂-Ausstoß je gefahrenem Personenkilometer zu senken, allerdings hat seitdem auch der Verkehr zugenommen, sodass die erreichten Verbesserungen damit teilweise nicht zum Tragen kommen. Mit einem Ausstoß von 484.000 Tonnen Stickstoffoxiden hatte der Verkehrssektor im Jahr 2019 einen Anteil von 43 % aller in Deutschland erzeugten Stickstoffoxide (1.133.000 t). Die Stickstoffoxid-Emissionen durch den Verkehr sind allerdings, ausgehend von 1.426.000 Tonnen im Jahr 1990, bereits deutlich zurückgegangen. 1990 machte der Verkehrssektor damit noch 50 % des gesamten Aufkommens an Stickstoffoxiden von 2.854.000 Tonnen aus. Weitere Schadstoffe, die durch Verkehr entstehen, sind Staub, Feinstaub, flüchtige Kohlenwasserstoffe und Kohlenmonoxid (vgl. www.umweltbundesamt.de).

Der Ausstoß von Treibhausgasen, gemessen in Gramm pro Personenkilometern ist bei den Personenkraftwagen mit durchschnittlich 154g im Straßenverkehr am höchsten. Bei Linienbussen im Nahverkehr liegt der Ausstoß mit 83g je Personenkilometer deutlich geringer, Straßenbahnen und Eisenbahnen im Nahverkehr kommen auf nur noch 54g je Personenkilometer. Auch beim Ausstoß von Stickoxiden, Kohlenmonoxid, flüchtigen Kohlenwasserstoffen und Partikeln liegt der PKW pro Personenkilometer jeweils oberhalb der Werte für einen mit Bus oder Bahn gefahrenen Personenkilometer (vgl. www.umweltbundesamt.de).

Durch Luftschadstoffe wird nicht nur die Umwelt belastet, es kommt auch zur direkten Beeinträchtigung der Bevölkerung. Die EU-Grenz- und Zielwerte für Luftschadstoffe, ab denen es keine Wirkungen zum Nachteil der Gesundheit von Menschen geben soll, werden in Deutschland noch nicht



erreicht, auch wenn sich die Luftqualität in den vergangenen Jahrzehnten bereits erheblich verbessert hat. Zu den Luftschadstoffen zählen verschiedenste organische und anorganische Bestandteile. Viele von ihnen werden lokal erzeugt durch Verbrennungsprozesse, Abrieb und Aufwirbelungen (z.B. Betrieb von Motoren, Reifenabrieb). Die Schadstoffkonzentration vor Ort wird dabei immer auch von den meteorologischen Verhältnissen beeinflusst, weshalb die Konzentration und die Zusammensetzung über den Tagesverlauf und über das Jahr hinweg stark variieren. Vor allem der Ausstoß von Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM) ist in Deutschland weiterhin zu groß. Der Straßenverkehr ist durch Verbrennungsmotoren einer der Haupterzeuger von Stickstoffdioxid. Ozon (O₃) bildet sich unter Einbeziehung von Stickstoffoxiden als sekundärer Luftschadstoff. Feinstaub (PM) entsteht unter anderem bei Verbrennungsprozessen und wird nach Größe der enthaltenen Partikel in die Kategorien PM₁₀ bis maximal 10 µm und PM_{2,5} bis maximal 2,5 µm Durchmesser eingeteilt. PM_{2,5} dringt beim Einatmen bis in die Lungenbläschen vor, ultrafeine Partikel (Durchmesser <0,1 µm) können über das Lungengewebe in den Blutkreislauf abgegeben werden (vgl. www.umweltbundesamt.de; Deutsche Gesellschaft für Pneumologie und Beatmungsmedizin 2018, S. 4).

Vor allem Kinder, ältere und kranke Menschen sind durch Luftschadstoffe gefährdet. Gesundheitliche Probleme können einerseits akut nach kurzfristigen Ereignissen mit sehr hoher Schadstoffkonzentration auftreten oder auch durch eine längerfristige Exposition gegenüber erhöhten Luftschadstoffbelastungen. Diverse Studien belegen die schädlichen Auswirkungen von Luftschadstoffen auf die Gesundheit von Menschen. Zu diesen Auswirkungen gehören im Bereich der Lunge verschiedene Atemwegserkrankungen und ein erhöhtes Risiko für Lungenkrebs. Folgen sind auch für das Herz-Kreislauf-System möglich, das Risiko für Herzinfarkt und Schlaganfall erhöht sich. Weiterhin besteht durch die Störung von Stoffwechselprozessen ein erhöhtes Risiko für Diabetes. Es gibt auch Hinweise darauf, dass Luftschadstoffe an Demenz und Alzheimer beteiligt sein könnten. Bei Schwangerschaften ergeben sich negative Einflüsse auf das Wachstum und die Lungenfunktion des ungeborenen Kindes sowie ein erhöhtes Risiko für Komplikationen, Früh- und Totgeburten (vgl. Deutsche Gesellschaft für Pneumologie und Beatmungsmedizin 2018, S. 4ff).

Auch Verkehrslärm kann krank machen. In Deutschland sind etwa 8,5 Millionen Menschen von Lärm durch Straßenverkehr so belastet, dass ihr Belastungspegel oberhalb des von der WHO zum Schutz vor gesundheitlichen Auswirkungen festgelegten Wertes liegt. Durch chronische Exposition gegenüber Verkehrslärm werden die physische und psychische Gesundheit sowie das subjektive Wohlbefinden von Menschen negativ beeinflusst. Lärm löst Stress aus, wodurch sich Veränderungen im vegetativen Nervensystem und im Hormonsystem als biologische Reaktion einstellen. Diese wirken sich auf verschiedene Risikofaktoren aus und können dadurch begünstigend für Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems und des Stoffwechsels wie Bluthochdruck, koronare Herzerkrankungen oder Diabetes sein. Folgen von dauerhaftem Lärm können auch aus dem Bereich der psychologischen Stressreaktionen sein und zum Beispiel Schlafstörungen, Depressionen, Konzentrationsschwierigkeiten oder eine verringerte kognitive Leistungsfähigkeit verursachen. Das mentale Wohlbefinden wird durch die individuell empfundene Belastung durch Verkehrslärm gemindert. Hierdurch ergibt sich durch die vorhandenen Wechselbeziehungen von Körper und Psyche ein negativer Einfluss auf die körperliche Gesundheit (vgl. SRU 2020, S. 266ff).

Nicht nur durch die alltägliche Mobilität von Menschen entstehen Herausforderungen, auch durch die Verlagerung ihres Wohnstandortes als permanente Form der räumlichen Mobilität nehmen Menschen mit ihren Entscheidungen Einfluss auf ihre Umgebung. Durch den demografischen Wandel ist längerfristig auch bei weiterer Zuwanderung mit einer sinkenden Einwohnerzahl zu rechnen. Da jeder Zuzug andernorts ein Wegzug ist, bedeutet dies für manche Kommunen künftig voraussichtlich sinkende Einwohnerzahlen und für manche einen weiteren Zuwachs. Damit verbunden sind unterschiedliche Herausforderungen wie beispielsweise Leerstand in den älteren Gebäudebeständen der Ortsmitten bei sinkender Einwohnerzahl, und Flächenverbrauch, inklusive der damit zusammenhängenden Nutzungskonflikte, bei vermutlich nur vorübergehend steigenden



Einwohnerzahlen. Eine besondere Bedeutung erhält vor diesem Hintergrund die Innenentwicklung der Kommunen. Durch eine gezielte Entwicklung der innerörtlichen Potenziale für Wohnbebauung kann verhindert werden, dass im Hinblick auf die zu erwartende Einwohnerzahl der Zukunft zu viele Flächen an den Siedlungsändern verbraucht werden. Durch die Nutzung von Baulücken, die Verdichtung auf nur locker bebauten großen Grundstücken und die Reaktivierung oder den Abriss bereits jetzt unbewohnter Häuser und Nebengebäude kann neuer Wohnraum in den Ortsmitten geschaffen werden.

Wanderungsbewegungen verändern außerdem die Zusammensetzung der Bevölkerung in den Kommunen in sozialer, kultureller und ethnischer Hinsicht sowie in der Altersstruktur. Dies wird insbesondere dann zur Herausforderung für die Kommunen, wenn größere homogene Gruppen wie z.B. Personen gleichen Alters, gleicher Nationalität/Migrationshintergrund, ähnlichen Einkommens oder gesellschaftlicher Stellung zu- oder wegziehen. Ziehen beispielsweise viele junge Menschen zum Zweck von Ausbildung, Studium, Arbeit oder Familiengründung fort, findet in der Kommune eine zusätzliche wanderungsbedingte Überalterung zu der ohnehin stattfindenden demografischen Alterung statt.

Durch Wanderungsbewegungen bestimmter Bevölkerungsgruppen kann es auch zu räumlicher Segregation von sozialen oder ethnischen Gruppen innerhalb der Kommunen kommen. Möglicherweise entstehen hierdurch Konflikte oder besondere Bedürfnisse in diesen Gebieten. Segregation kann durch den Wegzug von Gruppen oder durch Zuzug von Gruppen entstehen. Durch den angespannten Wohnungsmarkt wird manchen Bevölkerungsgruppen nur der Zugang zu bestimmten Wohngebieten ermöglicht. Eine Diskriminierung von Bewerberinnen und Bewerbern durch die Vermieterinnen und Vermieter ist ein Grund hierfür. Außerdem sind Menschen mit geringem Einkommen auf Wohngebiete mit geringen Mieten angewiesen. Migrantinnen und Migranten nutzen zudem häufig ihre informellen Netzwerke, um eine Wohnung zu finden. Dadurch wird die Wahrscheinlichkeit, dass vermehrt Menschen einzelner Herkunftsländer in einem Wohngebiet zuziehen, zusätzlich erhöht. Wenn die Segregation von Bevölkerungsgruppen in einem Gebiet sichtbar wird, können entsprechende soziale Angebote, wie zum Beispiel Integrationskurse für Zugewanderte oder Nachbarschaftshilfen in Gebieten mit vielen alleine lebenden älteren Menschen, hilfreich sein.

Regionale Disparitäten können eine mögliche Ursache für Wanderungen sein. Ist die Infrastruktur für eine Bevölkerungsgruppe im Nachbarort sehr viel günstiger als im derzeitigen Wohnort, wird ein Umzug dorthin wahrscheinlich. Bereits bestehende Ungleichheiten werden in der Folge von Wanderungen allerdings noch verstärkt durch die folgerichtige Anpassung der Infrastruktur an die sich verändernde Bevölkerungsstruktur. Werden etwa in der Kommune, in die junge Familien gezogen sind, die Angebote für Kinder und junge Eltern weiter ausgebaut, wirkt diese Kommune noch attraktiver für weitere Zuwanderungen dieser Personengruppe. Wanderungen verstärken damit auch Unterschiede in der Infrastruktur.

9.3. Veränderungen der räumlichen Mobilität durch gesellschaftliche Veränderungen

Gesellschaftliche Entwicklungen nehmen einen weitreichenden Einfluss auf die Wege, welche die Bevölkerung in ihrem Alltag zurücklegt. Dies zeigte sich, wie in den einführenden Kapiteln aufgezeigt, früher durch den Übergang von einer Agrargesellschaft hin zu einer motorisierten Industriegesellschaft. Auch aktuell befindet sich die Gesellschaft in Deutschland in einer Phase mit vielen Veränderungen. Besonders bedeutend dürften die Auswirkungen der Digitalisierung und der demografischen Entwicklung für bestehende räumliche Verflechtungen sein.

Die demografische Entwicklung wird künftig voraussichtlich Auswirkungen auf die räumliche Mobilität der Bevölkerung haben. Durch die fortschreitende Alterung der Bevölkerung werden für die



alltägliche Mobilität andere Aspekte wichtig. Im Jahr 2020 waren bereits 21,3 % der Landkreisbevölkerung mindestens 65 Jahre alt. In den kommenden Jahren wird der Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung weiterhin steigen. Die Gründe hierfür sind die gestiegene Lebenserwartung und der Eintritt der besonders geburtenstarken Jahrgänge der 1950er und 1960er Jahre in das Rentenalter.

Für ältere Menschen ist insbesondere die gute Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten, Ämtern, Ärzten und Freizeitangeboten wichtig. Vor allem für weniger mobile Menschen werden dabei kurze Wege wichtiger als dies in jüngeren und mobileren Jahren der Fall war. Mit nachlassenden Sinnen und sich einschränkender motorischer Bewegung fällt wahrscheinlich die Nutzung von Angeboten in der Wohngemeinde am leichtesten. Der während der Berufstätigkeit vorhandene Raumbezug zum Arbeitsort wird im Alter bei vielen Menschen an Bedeutung verlieren. Möglicherweise werden im Ruhestand neue Beziehungen zu anderen Kommunen aufgebaut durch die Nutzung dort vorhandener Angebote.

Gleichzeitig mit der wachsenden Zahl älterer Menschen sinkt durch den demografischen Wandel auch die Zahl jüngerer Menschen. Die Altersgruppe der Menschen zwischen 30 und 50 Jahren ist durch die Familienwanderung in das Umland der Städte gewissermaßen der Motor der Suburbanisierung. In den vergangenen Jahren gab es eine anhaltende Zuwanderung dieser Altersgruppe in den Landkreis Darmstadt-Dieburg. Dennoch hat sich die Zahl der 30- bis unter 50-Jährigen, die im Landkreis leben, durch die Geburtentrends in den vergangenen Jahrzehnten und die damit veränderte Altersstruktur der Bevölkerung bereits deutlich verringert. Im Jahr 2001 gab es im Landkreis Darmstadt-Dieburg einen Höchststand von rund 96.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Alter von 30 bis unter 50 Jahren, das war genau ein Drittel der Bevölkerung. 2020 wohnten nur noch rund 73.000 Menschen dieser Altersgruppe im Landkreis, ihr Anteil ist auf knapp ein Viertel der Gesamtbevölkerung zurückgegangen.

Wenn es weniger junge Menschen gibt, werden voraussichtlich auch weniger Menschen aus den Großstädten in das Umland ziehen und die Suburbanisierung wird sich dadurch abschwächen. Mittelfristig wird in Deutschland außerdem die Einwohnerzahl durch das größer werdende Geburtendefizit sinken. Dies könnte die Suburbanisierung zusätzlich bremsen, da durch eine geringere Einwohnerzahl der Bevölkerungsdruck in den Großstädten geringer wird und junge Erwachsene vielleicht auch dort passenden Wohnraum finden. Für die Stadt Darmstadt wird allerdings in verschiedenen Bevölkerungsprognosen in den kommenden Jahrzehnten weiterhin von einem leichten Zuwachs ausgegangen.

Mit dem steigenden Anteil älterer Menschen wird sich im Landkreis Darmstadt-Dieburg voraussichtlich auch die Mobilität der Bevölkerung insgesamt etwas verringern, denn die Mobilitätsquote (Anteil der Personen außer Haus pro Tag) hängt vom Alter der Personen ab. Die Befragungen der Studie Mobilität in Deutschland ergaben, dass Personen ab 60 Jahren und insbesondere Hochbetagte ab 80 Jahren seltener das Haus verlassen als jüngere Menschen. Im Lauf des Lebens verändern sich auch die Gründe für das Verlassen des Hauses. Das Verkehrsaufkommen in einer Region wird daher maßgeblich von der Altersstruktur der Bevölkerung mit bestimmt. Bestimmte Personengruppen, wie Schülerinnen und Schüler sowie Erwerbstätige, steigern das Verkehrsaufkommen zu bestimmten Tageszeiten. Personen im Ruhestand gehen vermehrt zeitunabhängigen Aktivitäten nach. Der Gesundheitszustand hat laut der Studie einen besonders großen Einfluss auf die persönliche Mobilität und die Wahl des Verkehrsmittels. Von den ab 80-Jährigen ist in Deutschland etwa jede zweite Person von körperlichen Einschränkungen betroffen, während es bei der Bevölkerung insgesamt etwa 13 % sind. In der Altersgruppe der ab 70-Jährigen haben bei etwa zwei Drittel bis drei Viertel der gesundheitlich eingeschränkten Menschen diese Einschränkungen Auswirkungen auf ihre Mobilität (vgl. Nobis und Kuhnimhof 2018, S. 25, S. 61, S. 99ff).

Eine wichtige Herausforderung durch die veränderte Altersstruktur besteht darin, den Menschen aller Altersgruppen einen guten Zugang zu ihrer Daseinsvorsorge zu ermöglichen. Hierbei spielt die Erreichbarkeit für weniger mobile Menschen zunehmend eine Rolle. Durch den steigenden Anteil



älterer Menschen wird auch die Zahl der Menschen mit eingeschränkter Mobilität im Landkreis anwachsen. Einkaufsmöglichkeiten und weitere Einrichtungen zur Daseinsvorsorge in Wohnortnähe werden damit immer wichtiger. Wo eine Versorgung in kurzer fußläufiger Distanz nicht möglich ist, sollte die Erreichbarkeit durch den ÖPNV oder ergänzende kommunale Mobilitätsangebote auch ohne eigenes Auto möglich sein. Nur so kann die eigenständige Versorgung eines immer größer werdenden Anteils der Bevölkerung in den nächsten Jahrzehnten gewährleistet werden.

Diesen Bedürfnissen weniger mobiler Menschen steht allerdings eine eher konträr dazu verlaufende Entwicklung auf der Angebotsseite gegenüber. Der Einzelhandel hat sich in den letzten Jahrzehnten immer mehr an die Ortsränder verlagert und damit vor allem auf mobile Kundschaft ausgerichtet.

Bei der Analyse des Einzelhandelsbestands im Landkreis Darmstadt-Dieburg im Jahr 2017 wurde festgestellt, dass im Landkreis an manchen Stellen ein Überangebot an Einzelhandel vorhanden war, und es gleichzeitig auch Ortsteile ohne ein einziges Geschäft gab. Im Vergleich mit dem Jahr 2012 war ein Rückgang der ursprünglichen Handelsfunktion in den Ortsmitten erkennbar, auch wenn in vielen Kommunen dort die Zahl der Leerstände nicht zugenommen hatte. Daran waren einerseits Neubesetzungen von ehemaligen Einzelhandelsgeschäften durch einzelhandelsnahe Dienstleistungen wie z.B. Friseure, Nagelstudios etc. beteiligt, andererseits kam es häufig zu Umnutzungen in ganz andere Funktionen wie Arztpraxen, Büroräume oder Wohnungen. Die Schließung kleiner inhabergeführter Geschäfte in den Ortsmitten erfolgt häufig, weil eine weitere Generation fehlt, die die Nachfolge übernehmen kann oder möchte. Zudem lohnen sich viele Geschäfte finanziell nicht mehr. Die Erträge stehen dabei nicht in Relation zum oft sehr hohen Aufwand an Arbeitszeit. Grund für die geringen Umsätze ist vor allem das veränderte Konsumverhalten (vgl. Kreisausschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg 2018).

In fast allen Städten und Gemeinden gab es im Jahr 2017 Lebensmittelmärkte im jeweils größten Ortsteil. In vielen kleineren Ortsteilen musste die Bevölkerung aber ohne einen Lebensmittelmarkt auskommen. Viele der kleineren Ortsteile waren nur noch durch einzelne spezialisierte Lebensmittelgeschäfte wie Bäckereien, Metzgereien oder Hofläden mit einem kleinen Teil der Grundversorgung mit Lebensmitteln ausgestattet, in anderen konnte man überhaupt keine Lebensmittel kaufen (vgl. Kreisausschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg 2018).

Ein weiterer wichtiger Bestandteil für die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung sind Apotheken. Bei der Bestandsanalyse zum Einzelhandel im Jahr 2017 existierten im Landkreis Darmstadt-Dieburg insgesamt 59 Apotheken. Das waren bereits drei Apotheken weniger als bei der vorhergehenden Kartierung im Jahr 2012. In fast allen Städten und Gemeinden bestanden Apotheken im jeweils größten Ortsteil. In einigen Kommunen mit mehreren Ortsteilen gab es allerdings nur im größten Ortsteil eine oder mehrere Apotheken und keine in den übrigen kleineren Ortsteilen. Seitdem ist die Apothekenanzahl allerdings noch weiter zurückgegangen. Laut der Apothekenliste auf www.apotheken-umschau.de bestanden im Jahr 2021 nur noch 52 Apotheken im gesamten Landkreis Darmstadt-Dieburg (vgl. Kreisausschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg 2018; www.apotheken-umschau.de).

Bundesweit sinkt die Zahl der Apotheken seit einigen Jahren. Seit dem Jahr 2000 ging der Bestand von 21.592 auf nur noch 18.753 Apotheken im Jahr 2020 zurück. In den letzten drei Jahren sank die Anzahl in Deutschland jährlich um mehr als 300 Apotheken. Eine der möglichen Ursachen hierfür ist die Konkurrenz von Online-Apotheken. Bei rezeptfreien Arzneimitteln hatte der Versandhandel im Jahr 2020 bereits einen Anteil von 20 % des Umsatzes (vgl. ABDA 2021, S. 10ff).

Bei diesen gegenläufigen Entwicklungen gilt es die Erreichbarkeit zu optimieren. Dies kann durch unterschiedliche Lösungen ermöglicht werden. Eine Möglichkeit ist es, nicht mobile Personen zu den Geschäften, zu Dienstleistungsbetrieben, Verwaltungen oder Ärzten zu fahren. Diese Fahrten könnten durch den ÖPNV erfolgen, wobei eine enge Taktung notwendig ist, um Besorgungen ohne lange Wartezeit erledigen zu können. Alternativ können kommunale Taxi- oder Rufbus-Angebote



oder von Geschäftsinhabenden organisierte Fahrdienste die Erreichbarkeit gewährleisten. Eine weitere Möglichkeit ist es, Waren und Dienstleistungen zu den nicht mobilen Menschen nach Hause zu bringen. Mobile Services wie Haarschneiden, Anprobe von Bekleidung, Lieferung von Lebensmitteln könnten von den Geschäften vor Ort angeboten werden. Gerade kleine inhabergeführte Geschäfte könnten so ihre ältere Stammkundschaft halten und durch spezielle Serviceleistungen einen Wettbewerbsvorteil gegenüber größeren Handelsketten erreichen. Eine dritte Möglichkeit ist die Ausweitung von Online-Angeboten wie z.B. eine Video-Sprechstunde beim Hausarzt oder digital angeleitete Sport- und Gesundheitskurse. Die Akzeptanz von Online-Angeboten durch ältere Menschen dürfte in den nächsten Jahrzehnten steigen, wenn immer mehr Menschen, die bereits mit Computern gearbeitet haben, in die älteren Jahrgänge vorrücken. Die zunehmende Digitalisierung kann so dabei helfen, nicht mehr mobilen Menschen den Zugang zur Daseinsvorsorge zu ermöglichen. Computer und Smartphone werden damit einen Teil der früheren räumlichen Verflechtungen ersetzen.

Die Erweiterung digitaler Angebote bieten weniger mobile Menschen eine verbesserte Möglichkeit Besorgungen, Behördengänge und sonstigen Erledigungen selbständig von Zuhause aus vorzunehmen. Es ist möglich Freunde und Verwandte per Videotelefonie häufiger zu sehen oder regelmäßig Bilder über das Smartphone zu senden. Dies sind große Vorteile, die vielen Menschen sicherlich Erleichterungen im Alltag bringen werden. Hierdurch verringert sich allerdings auch die tatsächlich erforderliche räumliche Mobilität. Längerfristig betrachtet, führt dies dazu, dass Menschen seltener anderen Menschen in der Realität begegnen.

Gerade für ältere oder alleine lebende Menschen könnte das Wegfallen notwendiger Wege außer Haus zu einer Reduzierung der sozialen Kontakte führen. Die Vereinsamung von weniger mobilen Menschen könnte möglicherweise eine unerwünschte Nebenwirkung der voranschreitenden Digitalisierung sein. Auf kommunaler Ebene könnte einer Vereinsamung beispielsweise durch den Aufbau von Netzwerken zur nachbarschaftlichen Hilfen und durch Mobilitätsangebote (z.B. Bürgertaxi) innerhalb der Kommune etwas entgegengewirkt werden. Für ältere Menschen ohne Computerkenntnisse könnten Kurse eine Unterstützung sein, um eine bessere Teilhabe an der digitalisierten Welt zu ermöglichen.

Die Digitalisierung im privaten und beruflichen Umfeld wird sich auch auf die bestehenden räumlichen Verflechtungen von jüngeren Menschen auswirken. Im privaten Umfeld betrifft dies vor allem das Einkaufsverhalten. Der Einkauf im Internet bietet eine große Auswahl, den Preisvergleich und eine bequeme Lieferung. Individuell wird bewertet, ob diese Vorteile die Vorteile einer Beratung im Geschäft und die Möglichkeit sich persönlich von der Qualität zu überzeugen überwiegen. Je mehr Einkäufe im Internet getätigt werden, desto weniger Geld fließt in die Geschäfte vor Ort. In der Folge werden vermutlich immer weniger Läden und vor allem immer weniger kleine inhabergeführte Geschäfte in den Ortsmitten zu finden sein. Damit hat die Digitalisierung einen erheblichen Einfluss auf das äußere Erscheinungsbild und die Struktur der Städte und Gemeinden. Hilfreich könnte es sein, wenn bestehende Einzelhandelsgeschäfte zusätzlich auch ein Onlineangebot hätten. Dies könnte ihre Umsätze erhöhen und damit das weitere Bestehen des Geschäfts sichern. Durch das Wegfallen von Geschäften in den Ortsmitten reduzieren sich die Gründe der Mobilität für die Bevölkerung. Damit könnten sich auch die vorhandenen räumlichen Verflechtungen abschwächen. Künftig könnten sich die digitalen Angebote auch zunehmend auf weitere Lebensbereiche ausdehnen. Digitale Arztbesuche werden voraussichtlich in einigen Jahren üblicher sein als heute und auch für Kulturveranstaltungen sind Onlineformate denkbar. Pandemiebedingt finden seit 2020 bereits viele Veranstaltungen online statt. Möglicherweise bleiben einige dieser Angebote anschließend erhalten und reduzieren dadurch die räumliche Mobilität. Denkbar wäre zudem eine Kombination aus vor Ort stattfindenden Veranstaltungen wie Vorträgen, Konzerten, Theateraufführungen etc. mit der Möglichkeit diesen auch Online zu folgen. Weniger mobilen Menschen würde es damit leichter ermöglicht an Veranstaltungen teilzunehmen. Für Kultureinrichtungen mit geringem Platzangebot



könnte ein zusätzlicher Verkauf digitaler Zugänge zu den Veranstaltungen eine Möglichkeit für höhere Einkünfte bieten.

Schon vor der Corona-Pandemie entfiel im Jahr 2019 laut Handelsverband Deutschland ein Anteil von 10,8 % der Einzelhandelsausgaben auf den Onlinehandel, das Marktvolumen lag bei 59,2 Milliarden Euro. Die Onlineumsätze sind innerhalb nur weniger Jahre stark angestiegen. Im Jahr 2010 lag der Anteil des Onlineumsatzes mit 20,2 Milliarden Euro noch bei nur 4,7 % des Einzelhandelsumsatzes insgesamt. Durch die durch Corona bedingten Beschränkungen im Handel und die mehrmonatigen Lockdowns haben Onlineeinkäufe im Jahr 2020 nochmals an Bedeutung hinzugewonnen. Der Anteil des Onlinehandels lag 2020 bei 12,6 %, der Umsatz stieg um 23 % auf 72,8 Milliarden Euro. Für 2021 wird ein weiterer Anstieg des Onlineumsatzes auf 85 Milliarden Euro prognostiziert (vgl. HDE 2021, S. 3ff).

Die Corona-Pandemie könnte sich möglicherweise als Beschleuniger einer veränderten räumlichen Mobilität der Bevölkerung erweisen. Dies dürfte sich allerdings erst in einigem zeitlichen Abstand zeigen. Von manchen derzeit eingeschlagenen Alternativen werden die Menschen vielleicht nach einer Weile wieder abkehren, andere werden eventuell bleiben.

Während der Pandemie wurden viele der bisherigen Mobilitätsmuster eingeschränkt oder verändert. Einkäufe und Freizeitgestaltung waren nicht in gewohntem Maß möglich. Dadurch sind eventuell zuvor regelmäßig zurückgelegte Wege während des Lockdowns weggefallen. Durch Homeoffice und Homeschooling fand das Leben der Bevölkerung vermehrt zuhause statt. Koppelungsaktivitäten, wie auf dem Weg von der Arbeit noch zum Einkaufen zu fahren, fielen dadurch weg. Es wäre möglich, dass sich dadurch die Bevölkerung auf die Nutzung lokaler Angebote umgestellt hat und dies längerfristig beibehalten wird.

Auch im an die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister versendeten Fragebogen zu den räumlichen Verflechtungen der Bevölkerung bezog sich eine Frage darauf, ob eine Veränderung der räumlichen Bezüge der Bevölkerung durch die Corona-Pandemie zu erkennen ist. Hierbei ergab sich ein recht unterschiedliches Meinungsbild. Einmal erfolgte keine Angabe, mit dem Hinweis darauf, dass es zu früh sei, um dies zu bewerten. Bei elf Städten und Gemeinden wurde angegeben, dass keine Veränderungen erkennbar sind. Sieben Mal wurde angegeben, dass sich das räumliche Verhalten der Bevölkerung etwas verändert hat und drei Mal wurde sogar eine starke Veränderung gesehen. Die angeführten Veränderungen beziehen sich vor allem darauf, dass die Menschen durch Corona für Einkäufe und Freizeit eher im Ort bleiben. Die Bevölkerung ist weniger mobil und fährt nicht mehr so oft in die Großstädte oder in angrenzende andere Bundesländer. Für die Einkäufe wurden zwei Trends festgestellt, einerseits wurde angegeben, dass vermehrt online bestellt wird. Andererseits wurde auch beobachtet, dass die Bevölkerung die Einkäufe in einem kleineren regionalen Umkreis tätigt als zuvor und eher lokal im eigenen Ort eingekauft wird. Für die Freizeitgestaltung wurde angegeben, dass Aufenthalte in der Natur und Spaziergänge vor Ort an Bedeutung gewonnen haben.

Längerfristig wäre es durchaus denkbar, dass sich das Verhalten und damit auch die räumlichen Verflechtungen der Bevölkerung durch die Corona-Pandemie verändern. Bei manchen Aspekten wird sich erst mit der Zeit zeigen, ob die Bevölkerung zu ihrem Verhalten vor der Pandemie zurückkehrt. Hier stellt sich insbesondere die Frage, ob die Menschen den örtlichen Handel wieder stärker nutzen oder weiterhin vermehrt in Onlineshops kaufen werden. Da voraussichtlich zahlreiche Geschäfte die lange Phase mit Zugangsbeschränkungen nicht überstehen werden, könnte sich eine Phase der Neuorientierung beim Einkaufsverhalten der Bevölkerung an die Pandemie anschließen.

In manchen Bereichen hat die Pandemie zur Beschleunigung von Prozessen beigetragen, die zuvor langsamer voran gingen. Dies trifft besonders auf das Ermöglichen der Tätigkeit im Homeoffice zu. Es ist wahrscheinlich, dass auch nach der Pandemie in Unternehmen und Verwaltungen verstärkt auf Homeoffice-Lösungen zurückgegriffen wird. Dies könnte zu einer Veränderung des Pendelverhaltens führen. Arbeitswege würden durch die tageweise Tätigkeit von zuhause aus weniger oft



zurückgelegt. Dies wird verschiedene positive Auswirkungen haben. Voraussichtlich reduziert sich die Verkehrsdichte im motorisierten Individualverkehr was durch weniger gefahrene Kilometer zu geringeren Belastungen für Menschen und Umwelt führt. Für die einzelnen bisherigen Pendlerinnen und Pendler ergeben sich Vorteile durch neu hinzugewonnene Freizeit, weil die Zeiten für Arbeitswege wegfallen. Zugleich bedeuten weniger mit dem Auto zurückgelegte Kilometer geringere Kosten für Benzin/Autogas/Strom, Versicherung und Verschleißteile.

Die Zeitersparnis aufgrund der Nutzung von Homeoffice eröffnet Berufstätigen neue Möglichkeiten für ihre Freizeitgestaltung. Hierdurch könnten sich für manche Menschen auch neue räumliche Verflechtungen ergeben. Es ist auch denkbar, dass sich sonstige bisher alltägliche Wege durch die Nutzung von Homeoffice verändern. Möglicherweise wird öfter am Wohnort eingekauft, falls zuvor die Einkäufe auf dem Rückweg von der Arbeit am Arbeitsort oder entlang der Fahrtstrecke erledigt wurden. Dies könnte einen positiven Einfluss auf den Handel in den Wohngemeinden haben. In Zukunft könnten sich einige bislang stark ausgeprägte räumliche Verflechtungen durch die sich mit der Zeit verändernden Gewohnheiten der Bevölkerung verringern.

Das verstärkte Arbeiten von Zuhause aus bringt aber auch einige Herausforderungen mit sich. In den Wohnorten, aus denen bislang viele Personen täglich auspendelten, wird die Infrastruktur vor Ort am Tag mehr genutzt als zuvor. Dies betrifft beispielsweise die technische Infrastruktur für Wasserversorgung, Abwasser oder Internet, die eventuell nicht überall darauf ausgelegt ist, dass vermehrt Nutzer den ganzen Tag anwesend sind.

Weniger Berufspendelnde sind jedoch auch eine Herausforderung für den ÖPNV. Auf den bestehenden Linien dürfte sich die Nachfrage verringern. Da Menschen unterschiedlich häufig von Zuhause aus arbeiten werden, dürfte das Aufkommen an Passagieren an manchen Tagen höher sein als an anderen Tagen. Auf bislang noch rentablen Linien in dünner besiedelten Bereichen wird dadurch eventuell eine zu geringe Auslastung vorliegen. Zugleich sollte es aber gerade im Sinne des Klimawandels allen Menschen ermöglicht werden, auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen zu können. Dazu ist, neben dem generellen Vorhandensein von Linienverkehr in allen kleinen Ortsteilen, auch die Regelmäßigkeit von Fahrten sehr wichtig. Nur durch eine gute Taktung ist es möglich mit einer gewissen Flexibilität zwischen Wohnung und Arbeitsplatz oder Freizeitstätten zu pendeln. Dies ist eine große Herausforderung für den ÖPNV vor allem im ländlichen Bereich. Hier bedarf es vermutlich in Zukunft noch mehr individuelle örtliche Lösungen.

Zugleich hat der ÖPNV die zusätzliche Herausforderung, dass durch den wachsenden Anteil an älteren Menschen in Zukunft auch die Fahrgäste im Durchschnitt älter werden. Dies bedeutet, dass auch Barrierefreiheit einen immer größeren Stellenwert haben wird, um allen Bevölkerungsgruppen die Beförderung mit Bus und Bahn zu ermöglichen. Der Ausbau mit barrierearmen Haltestellen ist oft bereits geschehen. Doch auch in den Bussen und Bahnen wird Platz benötigt für eine künftig wachsende Zahl von Rollatoren und Rollstühlen. Gesundheitsbedingt werden weniger Menschen Stehplätze nutzen können. Die Verkehrsmittel müssen zudem so großzügig gestaltet sein, dass Menschen mit körperlichen Einschränkungen sich gut bewegen und setzen können.

Mit großer Wahrscheinlichkeit wird die verstärkte Nutzung von Homeoffice mit der Zeit auch das Wanderungsgeschehen beeinflussen. Das Arbeiten von Zuhause aus ermöglicht es den Menschen andere Bedürfnisse als die Entfernung zum Arbeitsplatz in den Mittelpunkt der Entscheidungen für den Wohnstandort zu stellen. Wer nur ein oder zwei Tage zum Arbeitsplatz pendelt ist vermutlich zu längeren Wegen bereit als beim täglichen Pendeln. Die individuellen Kosten und Nutzen eines Wohnstandortes werden neu gegeneinander abgewogen. Die Qualität der Internetanbindung wird künftig ähnlich viel Bedeutung für die Wohnortwahl haben wie zuvor die Länge der Wegstrecke oder die Taktung der ÖPNV-Anbindung. Homeoffice bietet damit gerade für Ortsteile in weiterer Entfernung zu größeren Städten eine Chance als Wohnort an Attraktivität zu gewinnen. Eine gute Datenanbindung wird damit auch in ländlichen Gebieten immer wichtiger.



10. Fazit

Durch die Analyse der räumlichen Verflechtungen wurde ein Überblick über bestehende Beziehungen der Bevölkerung in verschiedenen Aspekten der Alltagsmobilität erstellt. Es zeigten sich vielfältige Verflechtungen innerhalb des Landkreises, aber auch über die Kreisgrenzen hinaus. Je nach räumlicher Lage der einzelnen Städte und Gemeinden variierten die wesentlichen Bezugskommunen. Für Städte und Gemeinden an den Kreisgrenzen gehörten dazu oftmals auch Kommunen in anderen Kreisen.

Die in der Einleitung vorgestellten Fragestellungen können auf Grundlage der vorliegenden Ergebnisse abschließend beantwortet werden:

Zu welchen benachbarten Kreisen gibt es die stärksten Verflechtungen und welche Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg und in den benachbarten Kreisen betrifft dies besonders stark?

Räumliche Verflechtungen konnten mit allen an den Landkreis Darmstadt-Dieburg angrenzenden Kreise festgestellt werden. Allerdings waren diese von sehr unterschiedlicher Intensität. Besonders enge Verflechtungen zeigten sich mit der Stadt Darmstadt. Darmstadt ist für die meisten Städte und Gemeinden im Landkreis das nächstgelegene Oberzentrum. Durch die Vielzahl von Arbeitsplätzen, weiterführenden Schulen, Geschäften und Freizeitangeboten waren dorthin die Verbindungen besonders stark und auf mehrere Mobilitätsaspekte bezogen. Nach Darmstadt hatten 14 Städte und Gemeinden Verflechtungen von starker Intensität, bei sieben waren die Verflechtungen mittelstark. In Babenhausen waren die Verbindungen nach Darmstadt nur mäßig ausgeprägt und in Schaafheim hatten sie lediglich einen ergänzenden Charakter.

Unter den weiteren Kreisen gab es recht intensive Verflechtungen mit dem Kreis Offenbach und mit dem Kreis Groß-Gerau. Etwas schwächer ausgeprägt waren die Verflechtungen mit dem Kreis Bergstraße und mit dem Odenwaldkreis. Zum Kreis und der Stadt Aschaffenburg gab es nur aus einem kleinen Teilbereich des Landkreises Beziehungen, sodass diese insgesamt eher gering ausfielen. Mit dem Kreis Miltenberg waren nur minimale Verbindungen zu erkennen.

Obwohl die Stadt Frankfurt nicht direkt an Darmstadt-Dieburg angrenzt gab es zu ihr, als Metropole der Region, einige Verflechtungen. Am stärksten ausgeprägt waren dabei, durch die hohe Arbeitsplatzdichte in Frankfurt, die Pendelbeziehungen. Für Erzhausen und Griesheim waren mit Frankfurt Verflechtungen von mittelstarker Intensität festzustellen. In 13 Kommunen ergab sich für Frankfurt eine mäßige Bedeutung in den übrigen acht Kommunen war der Bezug lediglich von ergänzender Intensität.

Von räumlichen Verflechtungen über die Kreisgrenzen hinaus waren vor allem Städte und Gemeinden in direkter Randlage zu Nachbarkreisen betroffen. Verflechtungen mit starker oder mittelstarker Intensität zu Kommunen in anderen Kreisen hatten Alsbach-Hähnlein mit Bensheim, Babenhausen mit der Stadt Aschaffenburg, Bickenbach mit Bensheim, Eppertshausen mit Rödermark, Modautal mit Lautertal sowie Schaafheim mit Großostheim und der Stadt Aschaffenburg.

Sind für die einzelnen Städte und Gemeinden Kommunen feststellbar, zu denen ein engerer Bezug besteht als zu anderen Kommunen?

Ja, für fast alle Städte und Gemeinden waren Kommunen erkennbar, zu denen ein stärkerer Bezug bestand als zu anderen Kommunen. In fast allen Fällen waren es zwei bis vier andere Kommunen, zu denen ein mittelstarker oder starker Bezug bestand. In Messel, Pfungstadt



und Weiterstadt konnte ein solcher stärkerer Bezug ausschließlich zu Darmstadt festgestellt werden, nicht aber zu weiteren Städten und Gemeinden.

Es ergab sich ein sehr differenziertes Bild der Verflechtungen. Hierbei wurde deutlich, dass nicht nur die räumliche Nähe über die Intensität der Beziehungen entscheidet, sondern offenbar auch zahlreiche weitere Aspekte in die Entscheidungen für die Alltagsmobilität mit einfließen. Unter mehreren unmittelbar angrenzenden Kommunen gab es meist eine oder zwei mit starkem Bezug, während der Bezug zu anderen Nachbarkommunen teils nur mäßig oder ergänzend ausgeprägt oder sogar gar nicht erkennbar war.

Gibt es Städte und Gemeinden im Landkreis, die besonders enge wechselseitige Beziehungen haben?

Ja, für einige Städte und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg wurde ein besonders enger wechselseitiger Bezug definiert. Die Wechselseitigkeit der Beziehungen konnten nur innerhalb des Landkreises betrachtet werden, da keine Analyse der Verflechtungsbereiche von in anderen Kreisen liegenden Kommunen durchgeführt wurde. Es ist aber davon auszugehen, dass auch über die Kreisgrenzen hinaus einige enge Verflechtungen bestehen, die für die jeweiligen Kommunen im Landkreis und für die Bezugskommunen außerhalb des Landkreises eine ähnlich große Bedeutung haben.

Besonders starke Beziehungen konnten zwischen Dieburg und Münster festgestellt werden. Hier waren die Verbindungen zueinander jeweils von starker Intensität. Von einer Seite stark und von der anderen Seite mittelstark ausgeprägt waren die Bezüge zwischen Groß-Zimmern und Dieburg, Schaafheim und Babenhausen, Otzberg und Groß-Umstadt, Groß-Bieberau und Reinheim, Roßdorf und Ober-Ramstadt, Mühlthal und Ober-Ramstadt, Alsbach-Hähnlein und Seeheim-Jugenheim sowie Bickenbach und Alsbach-Hähnlein. Beidseitig mittelstarke Verbindungen waren zudem für Dieburg und Groß-Umstadt erkennbar.

Gibt es innerhalb des Landkreises Darmstadt-Dieburg Kommunen mit ähnlichen Verflechtungsmustern, sodass sich hieraus eine Gruppierung ableiten lässt?

Ja, es gab Kommunen mit ähnlichen Verflechtungsmustern. Diese wurden bei der Synthese der Ergebnisse zu regionalen Raumbezügen, Verbindungen mittelstarker und starker Intensität, Pendelbeziehungen, Wanderungsbeziehungen und schulischen Verflechtungen sichtbar. Einige Kommunen traten bei der Betrachtung verschiedener Parameter immer wieder in gleicher Gruppierung miteinander auf. Es gab hingegen auch mit Messel und Erzhausen zwei Kommunen, die in den Merkmalen der verschiedenen Kategorien nur wenig mit anderen Kommunen übereinstimmten.

In Kapitel 8 wurden sechs Gruppen mit Städten und Gemeinden ähnlicher räumlicher Verflechtungen definiert und beschrieben. Diese Gruppen bestehen jeweils aus drei bis fünf Städten und Gemeinden, in denen jeweils mindestens ein Mittelzentrum oder Unterzentrum enthalten ist.

Sind bei bereits vorhandenen Organisationsstrukturen die festzustellenden Muster räumlicher Verflechtungen wiederzufinden?

Bei der exemplarischen Untersuchung einiger Organisationsstrukturen zeigte sich, dass die räumlichen Verflechtungen der Bevölkerung teilweise bereits in diesen Strukturen abgebildet werden und in manchen Fällen nur recht geringe Abweichungen davon zu finden sind. Bei anderen Beispielen fallen Kommunen in einen gemeinsamen Zuständigkeitsbereich, die in der Realität kaum eine Verbindung zueinander haben, während Kommunen mit sehr engem Bezug in getrennten Zuständigkeitsbereichen liegen. Dies muss aber nicht unbedingt von



Nachteil für die betreffende Institution sein. Grundlegend ist dabei zu unterscheiden zwischen Angeboten bei denen die Institutionen die Bürgerinnen und Bürger Zuhause aufsuchen und Angeboten welche aktiv von den Bürgerinnen und Bürgern am Standort der Einrichtung aufgesucht werden müssen. Die Akzeptanz von Angeboten, die aktiv aufgesucht werden müssen, dürfte innerhalb des gewohnten Mobilitätsbereiches größer sein als in Orten, in denen die Menschen sich üblicherweise nur selten aufhalten. Bei möglichen künftigen Umstrukturierungen oder bei neuen Angeboten könnte die Berücksichtigung der hier festgestellten räumlichen Muster daher hilfreich sein.

Die Ergebnisse der vorangegangenen Kapitel bieten für Politik und auch für die Gesellschaft eine Gelegenheit, die Raumbezüge der Bevölkerung verstärkt bei ihrem Handeln zu beachten. Die Ergebnisse können beispielsweise dazu verwendet werden, Planungsräume für die Sozialraumplanung des Landkreises Darmstadt-Dieburg zu definieren. Eine Orientierung an den räumlichen Verflechtungen der Bevölkerung dürfte zu einer hohen Akzeptanz von Angeboten führen.

Durch die Alltagsmobilität von Menschen entstehen einige Herausforderungen. Zu nennen ist hier vor allem die Emission von Lärm und Luftschadstoffen durch den motorisierten Verkehr. Den Herausforderungen durch den Verkehr wird künftig sicherlich auch in Bezug auf den Klimawandel eine wachsende Bedeutung zukommen.

Durch gesellschaftliche Veränderungen unterliegen aber auch die räumlichen Verflechtungen einem stetigen Wandel. Einflüsse sind vor allem durch die demografische Entwicklung mit der damit einhergehenden Veränderung der Altersstruktur und durch die zunehmende Digitalisierung zu erwarten. Diese Entwicklungen könnten beispielsweise Auswirkungen darauf haben, wie viele Menschen die angebotenen ÖPNV-Linien nutzen, wo Geschäfte schließen müssen oder wo künftig welche Art von Wohnraum nachgefragt wird. Es gilt daher bei allen allgemeinen gesellschaftlichen Veränderungen auch immer die möglichen Auswirkungen vor Ort im Blick zu haben und gegebenenfalls darauf zu reagieren.



Abbildungsverzeichnis

	Seite
Abbildung 1: Arten räumlicher Mobilität _____	7
Abbildung 2: Pendeldistanz pro Arbeitsweg im Mikrozensus 2016 _____	10
Abbildung 3: Zeitlicher Pendelaufwand pro Arbeitsweg im Mikrozensus 2016 _____	11
Abbildung 4: Mobilität in Deutschland 2017 – Modal Split des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung _____	14
Abbildung 5: Zentralörtliche Einordnung der Städte und Gemeinden im Landkreis und in angrenzenden Bereichen _____	21
Abbildung 6: Naturräumliche Gliederung des Landkreises Darmstadt-Dieburg _____	24
Abbildung 7: Pendelstatus der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Auspendelnden mit Wohnort in den Städten und Gemeinden des Landkreises Darmstadt-Dieburg am 30.6.2019 (Daten: Statistik der Bundesagentur für Arbeit) _____	25
Abbildung 8: Pendelstatus der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Einpendelnden mit Arbeitsort in den Städten und Gemeinden des Landkreises Darmstadt-Dieburg am 30.6.2019 _____	26
Abbildung 9: Auspendelnde und Einpendelnde über die Kreisgrenzen im Landkreis Darmstadt-Dieburg nach Quellen und Zielen _____	27
Abbildung 10: Pendelbeziehungen mit der Region Rhein-Main-Neckar (Durchschnittswerte 2017 bis 2019) _____	28
Abbildung 11: Häufigste Zielregion der Auspendelnden in den einzelnen Städten und Gemeinden (Durchschnittswerte 2017 bis 2019) _____	29
Abbildung 12: Anteile der Auspendelnden nach Darmstadt an allen Auspendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden _____	30
Abbildung 13: Anteile der Einpendelnden aus Darmstadt an allen Einpendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden _____	31
Abbildung 14: Anteile der Auspendelnden nach Frankfurt an allen Auspendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden _____	32
Abbildung 15: Anteile der Auspendelnden in den Kreis Bergstraße an allen Auspendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden _____	33
Abbildung 16: Anteile der Einpendelnden aus dem Kreis Bergstraße an allen Einpendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden _____	34
Abbildung 17: Anteile der Auspendelnden in den Kreis Groß-Gerau an allen Auspendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden _____	35
Abbildung 18: Anteile der Einpendelnden aus dem Kreis Groß-Gerau an allen Einpendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden _____	36
Abbildung 19: Anteile der Einpendelnden aus dem Odenwaldkreis an allen Einpendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden _____	38
Abbildung 20: Anteile der Auspendelnden in den Kreis Offenbach an den jeweiligen Auspendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden _____	40



Abbildung 21: Anteile der Einpendelnden aus dem Kreis Offenbach an allen Einpendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation) _____	40
Abbildung 22: Anteile der Auspendelnden in andere Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg an allen Auspendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden _____	45
Abbildung 23: Anteile der Einpendelnden aus anderen Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg an allen Einpendelnden der einzelnen Städte und Gemeinden _____	45
Abbildung 24: Starke Pendelbeziehungen im Landkreis Darmstadt-Dieburg 2017 bis 2019, ausgenommen Einpendelnde nach Dieburg, Mühlthal und Weiterstadt _____	46
Abbildung 25: Einpendelnde nach Dieburg 2017 bis 2019 _____	47
Abbildung 26: Einpendelnde nach Mühlthal 2017 bis 2019 _____	48
Abbildung 27: Einpendelnde nach Weiterstadt 2017 bis 2019 _____	48
Abbildung 28: Aufteilung der Zuzüge und Wegzüge im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 auf die Quell- und Zielgebiete _____	52
Abbildung 29: Verteilung der Zuzüge und Wegzüge auf die übrigen Bundesländer im Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 _____	52
Abbildung 30: Wanderungsbeziehungen mit der Region Rhein-Main (Durchschnittswerte 2017 bis 2019) _____	56
Abbildung 31: Anteile der Zuzüge aus dem Kreis Bergstraße an den jeweiligen Zuzügen der einzelnen Städte und Gemeinden _____	57
Abbildung 32: Anteile der Wegzüge in den Kreis Bergstraße an den jeweiligen Wegzügen der einzelnen Städte und Gemeinden _____	57
Abbildung 33: Anteile der Zuzüge aus dem Kreis Groß-Gerau an den jeweiligen Zuzügen der einzelnen Städte und Gemeinden _____	59
Abbildung 34: Anteile der Wegzüge in den Kreis Groß-Gerau an den jeweiligen Wegzügen der einzelnen Städte und Gemeinden _____	59
Abbildung 35: Anteile der Zuzüge aus dem Odenwaldkreis an den jeweiligen Zuzügen der einzelnen Städte und Gemeinden _____	61
Abbildung 36: Anteile der Wegzüge in den Odenwaldkreis an den jeweiligen Wegzügen der einzelnen Städte und Gemeinden _____	61
Abbildung 37: Anteile der Zuzüge aus dem Kreis Offenbach an den jeweiligen Zuzügen der einzelnen Städte und Gemeinden (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation) _____	63
Abbildung 38: Anteile der Wegzüge in den Kreis Offenbach an den jeweiligen Wegzügen der einzelnen Städte und Gemeinden _____	63
Abbildung 39: Anteile der Zuzüge aus Stadt und Kreis Aschaffenburg an den jeweiligen Zuzügen der einzelnen Städte und Gemeinden _____	65
Abbildung 40: Anteile der Wegzüge nach Stadt und Kreis Aschaffenburg an den jeweiligen Wegzügen der einzelnen Städte und Gemeinden _____	65
Abbildung 41: Anteile der Zuzüge aus Darmstadt an den jeweiligen Zuzügen der einzelnen Städte und Gemeinden _____	67



Abbildung 42: Anteile der Wegzüge nach Darmstadt an den jeweiligen Wegzügen der einzelnen Städte und Gemeinden _____	68
Abbildung 43: Anteile der Zuzüge aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg an den jeweiligen Zuzügen der einzelnen Städte und Gemeinden _____	69
Abbildung 44: Anteile der Wegzüge in den Landkreis Darmstadt-Dieburg an den jeweiligen Zuzügen der einzelnen Städte und Gemeinden _____	69
Abbildung 45: Stärkere Wanderungsverflechtungen in der Mitte des Landkreises Darmstadt-Dieburg _____	70
Abbildung 46: Stärkere Wanderungsverflechtungen im Nordosten des Landkreises Darmstadt-Dieburg (Kartengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation) _____	71
Abbildung 47: Stärkere Wanderungsverflechtungen im Süden des Landkreises Darmstadt-Dieburg _____	71
Abbildung 48: Stärkere Wanderungsverflechtungen im Westen des Landkreises Darmstadt-Dieburg _____	72
Abbildung 49: Schulen nach Schulart im Landkreis Darmstadt-Dieburg _____	75
Abbildung 50: Besuchte Schulorte der im Landkreis Darmstadt-Dieburg wohnenden Schülerinnen und Schüler ab Klasse 5 _____	76
Abbildung 51: Besonders häufig besuchte Schulorte (ab 10 %) der in den einzelnen Städten und Gemeinden wohnenden Schülerinnen und Schüler ab Klasse 5 _____	79
Abbildung 52: Anteil der in den einzelnen Städten und Gemeinden wohnenden Schülerinnen und Schüler ab Klasse 5 mit Schulbesuch in Darmstadt _____	79
Abbildung 53: Herkunft externer Schülerinnen und Schüler an den weiterführenden Schulen im Landkreis Darmstadt-Dieburg _____	80
Abbildung 54: Häufigste Wohnorte der Schülerinnen und Schüler ab Klasse 5 (ab 10 %) an den weiterführenden Schulen in den einzelnen Städten und Gemeinden _____	83
Abbildung 55: Anbindung der Städte und Gemeinden an Regionalbahnlinien _____	85
Abbildung 56: Erreichbarkeit von Nachbarkommunen mit dem ÖPNV _____	87
Abbildung 57: Bundesstraßen und Autobahnen im Kreisgebiet _____	89
Abbildung 58: Verflechtungsbereich von Alsbach-Hähnlein _____	92
Abbildung 59: Verflechtungsbereich von Babenhausen _____	95
Abbildung 60: Verflechtungsbereich von Bickenbach _____	98
Abbildung 61: Verflechtungsbereich von Dieburg _____	100
Abbildung 62: Verflechtungsbereich von Eppertshausen _____	103
Abbildung 63: Verflechtungsbereich von Erzhausen _____	105
Abbildung 64: Verflechtungsbereich von Fischbachtal _____	107
Abbildung 65: Verflechtungsbereich von Griesheim _____	110
Abbildung 66: Verflechtungsbereich von Groß-Bieberau _____	112
Abbildung 67: Verflechtungsbereich von Groß-Umstadt _____	115



Abbildung 68: Verflechtungsbereich von Groß-Zimmern	117
Abbildung 69: Verflechtungsbereich von Messel	120
Abbildung 70: Verflechtungsbereich von Modautal	122
Abbildung 71: Verflechtungsbereich von Mühlthal	125
Abbildung 72: Verflechtungsbereich von Münster	127
Abbildung 73: Verflechtungsbereich von Ober-Ramstadt	130
Abbildung 74: Verflechtungsbereich von Otzberg	132
Abbildung 75: Verflechtungsbereich von Pfungstadt	134
Abbildung 76: Verflechtungsbereich von Reinheim	137
Abbildung 77: Verflechtungsbereich von Roßdorf	139
Abbildung 78: Verflechtungsbereich von Schaafheim	141
Abbildung 79: Verflechtungsbereich von Seeheim-Jugenheim	144
Abbildung 80: Verflechtungsbereich von Weiterstadt	147
Abbildung 81: Bezug der Bevölkerung zu anderen Bundesländern nach Angaben im Fragebogen	149
Abbildung 82: Zuordnung zu Raumbezeichnung nach Angaben im Fragebogen	150
Abbildung 83: Intensität der Verflechtungen mit Darmstadt	150
Abbildung 84: Verflechtungen starker und mittelstarker Intensität im Landkreis Darmstadt-Dieburg	151
Abbildung 85: Teilräume mit ähnlicher Ausrichtung des Besuchs weiterführender Schulen	152
Abbildung 86: Anteile Zuzüge und/oder Wegzüge ab 10 % der jeweiligen Wanderungen insgesamt	153
Abbildung 87: Jeweils höchste Anteile an Auspendelnden in Kombination mit im Vergleich hohen Anteilen an Auspendelnden in bestimmte Gebietskörperschaften	153
Abbildung 88: Cluster räumlicher Verflechtungen im Landkreis Darmstadt-Dieburg	154
Abbildung 89: Zuständigkeitsbereiche der Seniorenbeauftragten	161
Abbildung 90: Zuständigkeitsbereiche der Schuldnerberatung	162
Abbildung 91: Zuständigkeitsbereiche des Allgemeinen Sozialen Dienstes	163



Anhang: Fragebogen zu räumlichen Verflechtungen im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Folgende Fragen wurden im Rahmen der schriftlichen Befragung der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister im Landkreis Darmstadt-Dieburg zu den räumlichen Verflechtungen gestellt:

1. Mit welchen Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg oder in benachbarten Landkreisen bestehen interkommunale Kooperationen z.B. gemeinsamer Standesamtsbezirk, gemeinsamer Bauhof etc.?
2. Mit welchen Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg oder in benachbarten Landkreisen bestehen (außerhalb von formalisierten Kooperationen) sonstige enge Verbindungen? Welcher Art sind diese Verbindungen?
3. Welcher dieser Raumbezeichnungen würden Sie Ihre Stadt/Gemeinde am ehesten zuordnen?
 - Bergstraße
 - Odenwald
 - Ried
 - Maingau
 - Rhein-Main-Gebiet
 - Rhein-Neckar-Gebiet
 - keiner davon, sondern:
4. In welche Orte außerhalb der eigenen Wohngemeinde fahren die Einwohnerinnen und Einwohner in Ihrer Stadt/Gemeinde am häufigsten, wenn sie etwas für den täglichen Bedarf (z.B. Lebensmittel, Drogerieprodukte) benötigen? Bitte beantworten Sie diese Frage auch dann, wenn in der Regel alle Sortimente des täglichen Bedarfs in Ihrer Kommune vorhanden sind.
5. In welche Orte außerhalb der eigenen Wohngemeinde fahren die Einwohnerinnen und Einwohner in Ihrer Stadt/Gemeinde am häufigsten, wenn sie etwas für den mittelfristigen oder längerfristigen Bedarf (z.B. Bekleidung, Elektrogeräte, Möbel) benötigen? Bitte beantworten Sie diese Frage auch dann, wenn ein umfassendes Angebot an mittel- und langfristigen Waren in Ihrer Kommune vorhanden ist.
6. In welches dieser Oberzentren fahren die Menschen in Ihrer Stadt/Gemeinde in der Region am ehesten zu einem Stadtbummel? (Bitte nur eine Nennung)
 - Aschaffenburg
 - Darmstadt
 - Frankfurt
 - Hanau
 - Heidelberg
 - Mainz
 - Mannheim
 - Offenbach
 - Wiesbaden
7. Zu welchem an Südhessen angrenzenden Bundesland haben die Menschen in Ihrer Stadt/Gemeinde allgemein den stärksten Bezug?
 - Baden-Württemberg
 - Bayern
 - Rheinland-Pfalz
8. Wohin fährt die Bevölkerung in Ihrer Stadt/Gemeinde überwiegend für den Besuch von Fachärzten, wenn diese nicht vor Ort vorhanden sind?



9. Wo nutzten die Einwohnerinnen und Einwohner Ihrer Stadt/Gemeinde am häufigsten Freizeiteinrichtungen, wenn sie solche außerhalb der Wohngemeinde aufsuchen?
- Sport (z.B. Sportverein, Fitnessstudio, Schwimmbad):
- Kultur (z.B. Kino, Theater, Museum):
- Natur (z.B. Spaziergang, Zoologische Gärten):
- Gastronomie:
10. Welche üblicherweise stattfindenden Feste in welchen Orten besuchen die Einwohnerinnen und Einwohner Ihrer Stadt/Gemeinde gerne?
11. Mit welchen Städten und Gemeinden in der näheren Umgebung fühlen sich die Einwohnerinnen und Einwohner Ihrer Stadt/Gemeinde eher verbunden als mit anderen Kommunen?
12. Haben Sie den Eindruck, dass sich die räumlichen Bezüge der Bevölkerung in Ihrer Stadt/Gemeinde durch die Corona-Pandemie verändert haben?
- Ja, sehr verändert Ja, etwas verändert Nein, nicht verändert
- Wenn ja welche Veränderungen haben Sie beobachtet?
13. Falls Sie weitere Anmerkungen zur räumlichen Lebenswelt der Bevölkerung in Ihrer Stadt/Gemeinde haben sollten, können Sie diese gerne hier angeben:

Bisher erschienen

Band 01

Die Entwicklung der Altersstruktur

Band 02

Wanderungsbewegungen

Band 03

Die Entwicklung des Einzelhandels

Band 04

Wohnen

Band 05

Menschen aus Einwandererfamilien

Band 06

Geburten und Sterbefälle im Zeitverlauf

Aus den einzelnen Analysen ist zu erkennen, dass es eine
aber auch in der gesamten Region Rhein-Main-Neckar
Kreisgebiet sind verschiedene Ausrichtungen zu erkennen.
haben die Einwohnerinnen und Einwohner meist starke
jeweils angrenzenden Städte und Gemeinden der umliegenden
kreis, Aschaffenburg und Miltenberg. Im Osten des Kreisgebiets
Landesgrenze nach Bayern. Eine besondere Rolle für die Region
Oberzentrum hat sie für die meisten Städte und Gemeinden
tagsmobilität. Zugleich wird Darmstadt fast vollständig von
kreisangehörige Kommunen eine unmittelbare