



REGION **Bodensee - Oberschwaben**

Verkehr in der Region Bodensee-Oberschwaben

Kraftfahrzeugbestand
Ausgewählte Straßenverkehrszählungen
Pendlerverkehr



INFO HEFT

No. 6

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben
Info Heft No. 6

Verkehr in der Region Bodensee-Oberschwaben

Kraftfahrzeugbestand

Ausgewählte Straßenverkehrszählungen

Pendlerverkehr

Ravensburg
Januar 2004

Herausgeber: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben
Hirschgraben 2, 88214 Ravensburg
Tel.: (0751) 36354-0 Fax (0751) 36354-54
E-mail: info@bodensee-oberschwaben.de
Internet: <http://www.bodensee-oberschwaben.de>

Verfasser: Dr. Stefan Köhler, Michael Bauer, Sabine Franz und Christian Seczer

Druck: druckidee, Jochen Abt e. K., Gewerbegebiet Mariatal, Mooswiesen 13/1, 88214 Ravensburg

Vorwort

Fällt das Stichwort „Verkehr“, dann fühlen sich Politiker und Bürger in besonderem Maße angesprochen. Das Thema Verkehr beschäftigt die Region seit Jahren und Jahrzehnten sehr stark.

Die Region Bodensee-Oberschwaben, dies ist allgemein bekannt, liegt im „Verkehrsschatten“ der großen internationalen Verkehrsachsen. Nur am äußersten östlichen Rand wird sie von einer Autobahn tangiert (A 96); Fernverkehrsstrecken auf der Schiene existieren gar nicht. Daraus zu schließen, dass hier nur wenig Verkehre stattfinden, wäre eine Fehleinschätzung. Jedem ist dies bekannt, der am Wochenende in die Skigebiete drängt, sich im Sommer im starken Verkehr von Tagesausflüglern und Urlaubern am Bodensee staut oder aber hinter einem Kieslaster im Landkreis Sigmaringen (hinter-) herzuckelt.

Das Thema Verkehr ist breit und vielschichtig. In diesem Info-Heft nehmen wir uns drei Teilbereichen etwas näher an, dem Kraftfahrzeugbestand und dessen Entwicklung, der Entwicklung des Straßenverkehrs anhand von Zählergebnissen an ausgewählten Zählstellen sowie dem Thema des Pendlerverkehrs.

Wie Sie den Erhebungen dieses Heftes entnehmen können, ist der Verkehr einer der wenigen Bereiche, die durch stetes Wachstum gekennzeichnet sind.



Viktor Grasselli
Verbandsvorsitzender



Dr. Stefan Köhler
Verbandsdirektor

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
1 Kraftfahrzeugbestand.....	7
1.1 Kraftfahrzeugbestand bundesweit und in Baden-Württemberg	7
1.2 Kraftfahrzeugbestand in der Region Bodensee-Oberschwaben.....	10
2 Ausgewählte Straßenverkehrszählungen.....	14
2.1 Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg.....	14
2.2 Automatische Verkehrszählungen an ausgewählten Standorten in der Region Bodensee-Oberschwaben.....	15
3 Pendlerverkehr.....	22
3.1 Pendlerverkehr in der Region Bodensee-Oberschwaben.....	22
3.2 Pendlerverkehr in den Zentralen Orten der Region Bodensee-Oberschwaben.....	26

1 Kraftfahrzeugbestand

Unter dem Begriff "Kraftfahrzeug" (Kfz) werden alle motorisierten Fahrzeuge definiert (Motorräder, Mopeds, Mokicks, Personenkraftwagen, Busse, Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Wohnmobile, Arbeitsmaschinen etc.). In die Kategorie der Personenkraftwagen (PKW) gehören alle Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz. Hierzu zählen beispielsweise auch Wohnmobile und Krankenwagen.

Nicht nur die demografische Entwicklung ist für den Trend des zunehmenden Kfz-Bestandes verantwortlich, sondern vielmehr der laufende Anstieg des Motorisierungsgrades, d.h. der Zahl der PKW bzw. Kfz je 1000 Einwohner. Als entscheidende Bestimmungsgröße für den Motorisierungsgrad ist dabei die Ausstattung der Erwachsenen mit privat genutzten PKW. Pro Haushalt ist ein Trend zum Zweit- und Drittfahrzeug zu erkennen.

1.1 Kraftfahrzeugbestand bundesweit und in Baden-Württemberg

Eine geeignete Kennziffer für das stetig zunehmende Verkehrsaufkommen ist die Entwicklung der Kfz- und PKW-Bestände. Bereits seit dem Jahr 1950 nimmt der Kfz und PKW-Bestand regelmäßig zu, sowohl bundes- als auch landesweit. Zwischen den Jahren 1950 bis 1960 wurde die höchste jährliche Wachstumsrate von bis zu 30% pro Jahr registriert. Danach nahmen die Zulassungszahlen zwar immer noch zu, aber in nicht ganz so extremen Werten. Der Kfz-Bestand vergrößerte sich in den 60-er Jahren durchschnittlich pro Jahr um 7,6%, in den 70-er Jahren um 5,3% und in den 80-er Jahren lag die Wachstumsrate noch bei 3,1%. Zwischen 1990 bis ins Jahr 2000 sind nun Durchschnittswerte von 1,8% registriert worden. Die niedrigste Wachstumsrate beträgt 1,1% und wurde im Jahr 1997 vermerkt.

Obwohl die jährlichen Wachstumsraten mittlerweile immer niedriger werden, gab es trotzdem bislang noch kein Jahr, an dem der Bestand abgenommen hätte. Besonders die enorme Zunahme der PKW-Bestände sind an dem starken Kfz-Wachstum beteiligt. Zu be-

denken ist dabei aber, dass ein Teil der PKW im Besitz von Unternehmen ist. Für das Jahr 1999 war dies z.B. ein Anteil von 11,9% in Baden-Württemberg.

Im Jahr 2003 betrug in Baden-Württemberg der prozentuale Anteil der PKW am gesamten Kfz-Wert 82,3%. Danach folgten mit großem Abstand die Krafträder mit 7,4%, die Zugmaschinen mit 4,6%, die LKWs mit 4,2%, die Busse mit 0,1% und die übrigen Fahrzeuge mit 1,3% (vgl. Tabelle 1). Wird der Kraftfahrzeugbestand im Land mit dem des Bundes verglichen, so ist sowohl der Motorisierungsgrad der Kfz- als auch der PKW in Baden-Württemberg als überdurchschnittlich hoch gegenüber dem Bestandwert des Bundesgebietes zu bezeichnen (vgl. Tabelle 2).

Mit 687 Kfz je 1000 Einwohner sind demnach die Kraftfahrzeugbestände in Baden-Württemberg um 5,7%, und die PKW-Bestände mit 566 PKW je 1000 Einwohner um 4,6% höher gegenüber dem gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.

Tabelle 1: Differenzierung der Kraftfahrzeugbestände in Baden-Württemberg seit 1950

Jahr	Kraftfahrzeuge		Krafträder	PKW	Davon		Zugmaschinen	sonst. Kfz
	Insgesamt	Kfz je/ 1 000 EW			LKW	Omnibusse		
Anzahl								
1950	323.171	50	165.451	88.834	1.921	45.459	19.791	2.004
1960	1.227.301	160	319.089	654.975	4.025	84.271	159.316	4.734
1970	2.587.253	291	40.252	2.130.018	5.728	140.122	253.612	11.993
1980	4.251.152	460	132.118	3.603.042	8.492	186.670	290.647	30.183
1990	5.797.530	596	265.392	4.919.241	9.420	211.342	319.140	72.995
2000	6.963.988	663	502.586	5.735.916	9.517	288.839	330.951	96.179
2003	7.324.897	687	544.232	6.031.043	9.608	304.751	337.217	98.046

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
 Bearbeitung: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Tabelle 2: Bestand an Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland und Baden-Württemberg von 1980 bis 2003

Bundesrepublik Deutschland				
Jahr	Kfz insgesamt	davon PKW	Kfz je 1000 Einwohner	PKW je 1000 Einwohner
1980	29.226.359	23.191.616	474	376
1985	32.091.256	25.844.520	526	424
1990	36.702.727	30.684.911	460	385
1995	49.214.335	40.404.294	602	494
2000	53.164.700	42.839.906	647	521
2003	53.655.800	44.657.300	650	541

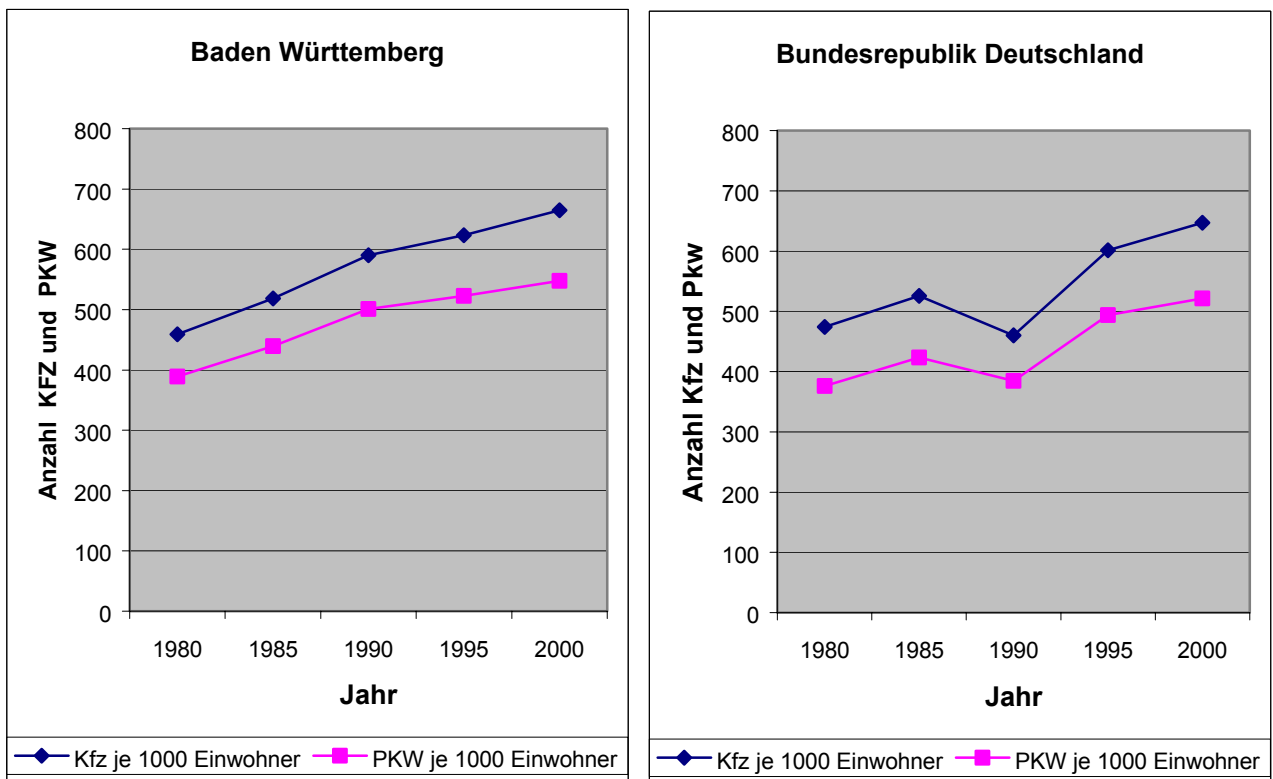
Baden-Württemberg				
Jahr	Kfz insgesamt	davon PKW	Kfz je 1000 Einwohner	PKW je 1000 Einwohner
1980	4.251.152	3.603.042	459	389
1985	4.807.277	4.073.166	519	439
1990	5.797.530	4.919.241	590	501
1995	6.432.087	5.393.424	623	523
2000	6.963.988	5.735.916	663	548
2003	7.324.897	6.031.043	687	566

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Statistisches Bundesamt
 Bearbeitung: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Anhand der Abbildung 1 kann nochmals deutlich der kontinuierliche Zuwachs an PKW und Kfz dargestellt werden. Im Jahr 1990 lässt sich in der rechten Abbildung ein signifikanter Einbruch der Kurve feststellen, der darauf zurückzuführen ist, dass durch die Wiedervereinigung die hinzugekommenen Bundesländer mit niedriger Kfz-Dichte den Kfz-Wert heruntergedrückt haben.

In den Jahren nach der Wiedervereinigung von Ost- und Westdeutschland stiegen die Kfz-Werte allerdings wieder enorm an, hierbei vor allem wegen des Nachholbedarfs der ostdeutschen Bevölkerung. Seit 1995 sind die Steigerungsraten der Kfz- und PKW-Bestände nun wieder einhergehend mit den durchschnittlichen jährlichen Zuwachsraten.

Abbildung 1: Kfz- und PKW-Bestand je 1000 Einwohner in der Bundesrepublik Deutschland und im Land Baden-Württemberg seit 1980



Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Statistisches Bundesamt
 Bearbeitung: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

1.2 Kraftfahrzeugbestand in der Region Bodensee-Oberschwaben

Eine Analyse der Kraftfahrzeugbestände in der Region Bodensee Oberschwaben im Zeitraum von 1980 bis ins Jahr 2003 zeigt ebenfalls ein regelmäßiges Wachstum auf. Absolut gesehen sind die meisten Kfz im Landkreis Ravensburg mit 196.699 im Jahr 2003 zugelassen. Dieser Landkreis weist für die Region gleichzeitig die größte Einwohnerzahl auf, weshalb sich unter anderem auch der hohe Kfz-Bestand begründen lässt. Im Bodenseekreis wurden im Jahr 2003 147.444 Kfz erfasst, in Sigmaringen wurde ein Gesamt-Kfz-Bestand von 98.266 ermittelt (vgl. Tabelle 3).

Wird der Kfz-Bestand auf die Einwohnerzahl bezogen, liegt der Landkreis Sigmaringen im Jahr 2003 mit 734 Kfz je 1000 EW und 565 PKW an erster Stelle. Mit einer Quote von 727 Kfz je 1000 EW nimmt der Bodenseekreis innerhalb der Region hier die zweite Position ein. Im Landkreis Ravensburg werden 722 Kfz je 1000 Einwohner gezählt.

Die Durchschnittswerte der Region Bodensee-Oberschwaben sind im gesamten Untersuchungszeitraum deutlich höher als die Werte des Landes Baden-Württemberg. Während die Region im Jahr 2003 726 Kfz und 565 PKW je 1000 Einwohner zählte, erreichte das Land Werte von 687 Kfz und 566 PKW je 1000 Einwohner. Bemerkenswert ist, dass die PKW-Werte von Region und Land im Jahr 1980 mit 391 und 389 PKW je 1000 Einwohner nahezu übereinstimmen. Maßgeblich für die höhere Kfz-Dichte in der Region Bodensee-Oberschwaben dürfte die Landwirtschaft sein. Durch Zugmaschinen und andere landwirtschaftliche Fahrzeuge wird die Kfz-Statistik erhöht.

So wie in der Region Bodensee-Oberschwaben lässt sich beim Land Baden-Württemberg in etwa ab dem Jahr 1990 eine Verlangsamung der Zuwachsraten bei den Kfz-Zahlen feststellen. Dies gilt hier besonders für den PKW-Anteil. Gründe für das schwächere Wachstum des PKW-Bestandes können zum einen die rückläufige Entwicklung der ge-

werblich genutzten PKW sein, aber zum anderen auch, dass in der Bevölkerung ein gewisser Sättigungsgrad bei der Motorisierung eingetreten ist. Auch die gestiegenen Kraftstoffpreise dürften hier eine wesentliche Rolle spielen. Zu bedenken ist, dass der PKW-Bestand auch von der Bevölkerungsentwicklung beeinflusst wird, allerdings nur in geringem Umfang. So nahm seit 1960 der Motorisierungsgrad für PKW um 540% zu, während sich die Bevölkerung im gleichen Zeitraum nur um 35% erhöhte.

Die Kfz- und PKW-Bestände sind je nach der Prägung des Kreises, ländlich geprägter Raum (z.B. Sigmaringen) oder Stadtkreis und der Kreisgröße sehr unterschiedlich. In ländlichen Gebieten sind die Kfz- und PKW-Bestände weitaus höher, da die Erreichbarkeit der Zentren und der Infrastruktureinrichtungen von größeren Städten durch öffentliche Verkehrsmittel in nicht vergleichbarer Art und Weise gewährleistet werden kann, wie in den Städten selbst.

Weiterhin ist für den Motorisierungsgrad auch die Bevölkerungsstruktur maßgebend. So sind in Städten vermehrt Studenten, Rentner, Frauen und Ausländer anzutreffen, und gerade diese Gruppe ist zum Teil geringer motorisiert. Ein gutes Beispiel hierfür bietet die Studententadt Freiburg im Breisgau, sie weist den niedrigsten PKW-Bestand im Jahr 1999 mit 404 je 1000 Einwohner auf.

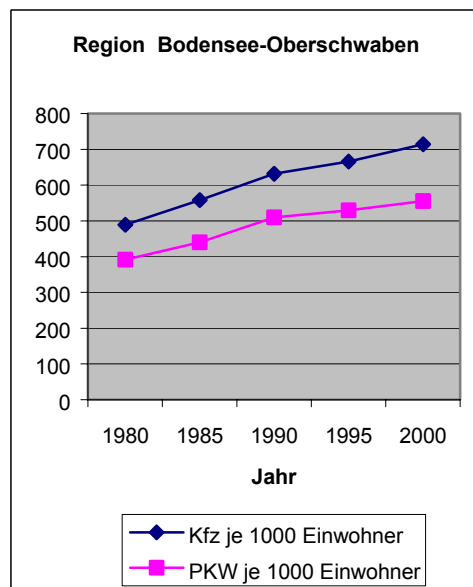
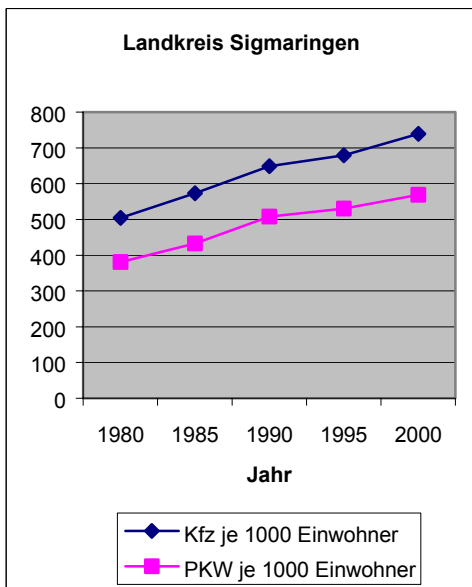
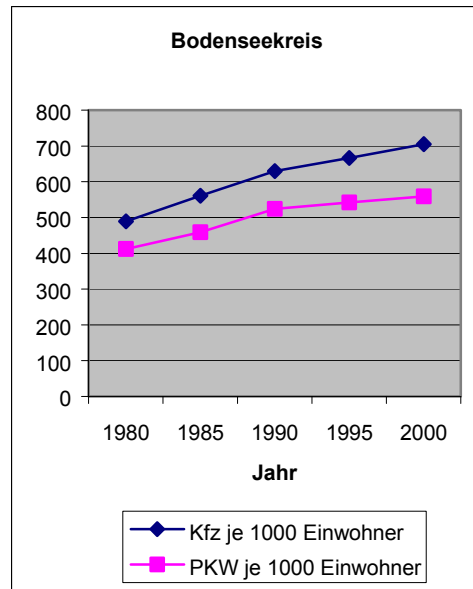
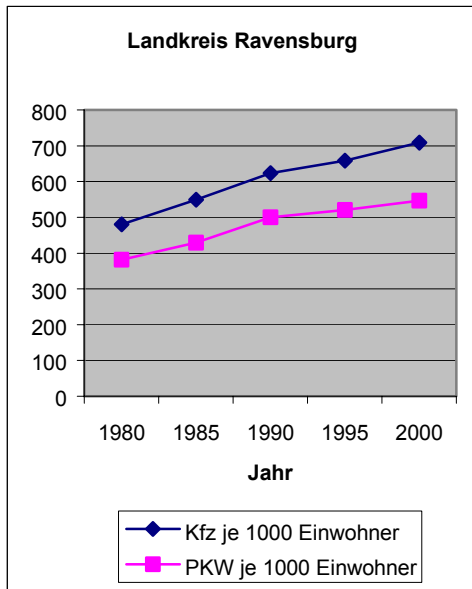
Wie der Abbildung 2 zu entnehmen ist, verläuft das Anwachsen der Kfz-Bestände in allen drei Kreisen ähnlich: Eine kontinuierliche Zunahme, bei der jedoch ab 1990 eine Verlangsamung der zugelassenen Kfz und PKW eingetreten ist. Besonders zwischen den Jahren 1995 und 2000 liegen die Neuzulassungen am Gesamtbestand der gemeldeten Kfz im Durchschnitt bei 8% und bei den PKW bei 6%. In den Jahren zuvor lagen die Anteilswerte der Neuzulassungen am Bestand von Kfz bzw. PKW zum Teil bei bis zu 24%.

Tabelle 3: Kfz- und PKW-Entwicklung in der Region Bodensee-Oberschwaben im Zeitraum von 1980-2003

Jahr	Kfz insgesamt	davon PKW	Kfz je 1000 Einwohner	PKW je 1000 Einwohner
LANDKREIS RAVENSBURG				
1980	110.844	87.992	480	381
1985	128.359	100.317	549	429
1990	154.524	123.802	624	500
1995	172.096	136.006	658	520
2000	187.681	144.825	709	547
2003	196.699	151.637	722	556
BODENSEEKREIS				
1980	83.368	70.180	489	412
1985	96.963	79.340	561	459
1990	115.699	96.271	630	524
1995	128.558	104.529	666	542
2000	139.627	110.859	705	559
2003	147.444	117.014	727	577
LANDKREIS SIGMARINGEN				
1980	57.486	43.447	504	381
1985	65.417	49.411	573	433
1990	78.472	61.490	648	508
1995	88.714	69.281	679	530
2000	94.979	73.073	740	569
2003	98.266	75.670	734	565
REGION BODENSEE-OBERSCHWABEN				
1980	251.698	201.619	489	391
1985	290.739	229.068	558	440
1990	348.695	281.563	631	510
1995	389.368	309.816	666	530
2000	422.287	328.757	714	556
2003	442.409	344.321	726	565

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
 Bearbeitung: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Abbildung 2: Entwicklung der Kfz- und PKW-Bestände in den einzelnen Landkreisen der Region Bodensee-Oberschwaben seit 1980

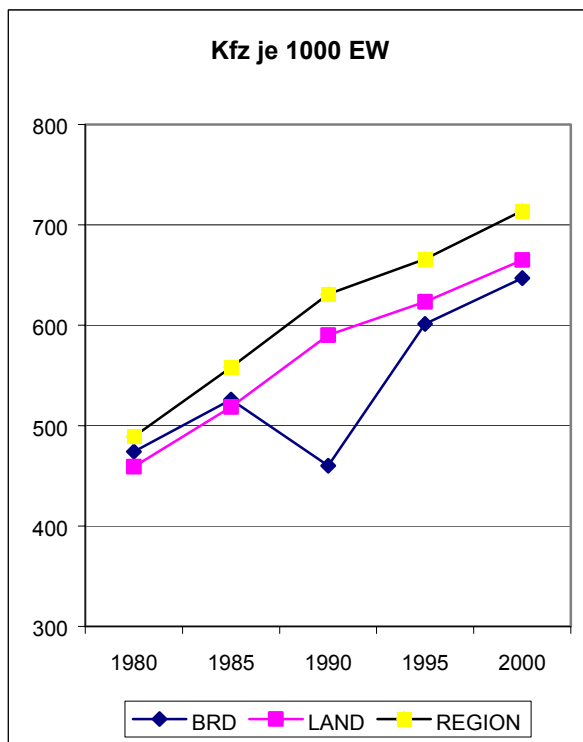
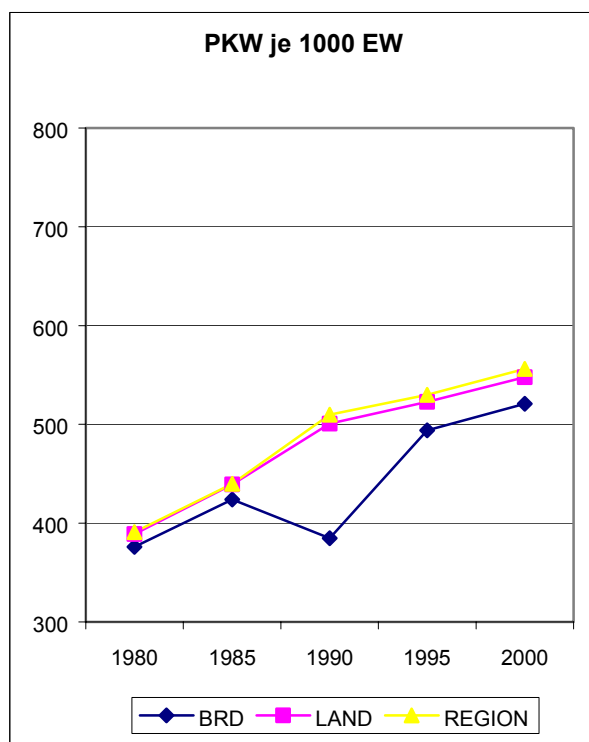


Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
 Bearbeitung: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Im Vergleich zum gesamten Bundesgebiet hat die Region Bodensee-Oberschwaben sowohl vor als auch nach der Wiedervereinigung eine höhere Anzahl an Kfz je 1000 Einwohner vorzuweisen (vgl. Abbildung 3). Entsprechendes gilt für die PKW-Dichte. Allerdings lagen die Zahlen bei der Kfz-Dichte mit 474 (Deutschland) und 489 (Region Bodensee-Oberschwaben) im Jahr 1980 noch näher beieinander als 20 Jahre später. Obwohl sich die Kfz-Bestände bereits wenige Jahre nach der Wiedervereinigung schnell angeglichen haben, ist heute eine größere Differenz zwischen der

Region und dem Bund festzustellen: Während die Region 714 Kfz je 1000 Einwohner aufweist, sind es im gesamten Deutschland nur 647. Etwas anders sieht es aus, wenn die PKW-Bestände alleine betrachtet werden. Hier sind die Unterschiede der Region mit 556 PKW je 1000 Einwohner gegenüber dem Bund mit 521 PKW nicht so signifikant. Maßgebend für die Unterschiede gegenüber dem Bund sind auch hier die geringere Bevölkerungsdichte, das Fehlen großer Städte und der hohe Anteil der Landwirtschaft im Erwerbsbereich.

Abbildung 3: Vergleich der Kfz- und Pkw-Bestände bundes- bzw. landesweit und zur Region Bodensee-Oberschwaben seit 1980



Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Statistisches Bundesamt
 Bearbeitung: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

2 Ausgewählte Straßenverkehrszählungen

2.1 Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg

Um die Verkehrsentwicklung statistisch erfassen zu können, werden zum einen automatische Verkehrszählungen durchgeführt, zum anderen aber auch manuelle Zählungen. In Baden-Württemberg sind von den 107 existierenden automatischen Dauerzählstellen in 2002 24 Geräte an Autobahnen, 49 auf Bundes- und 34 auf Landesstraßen lokalisiert. Diese Geräte ermitteln den aufkommenden DTV, welcher eine Zählstelle passiert, d.h. die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke pro 24 Stunden. Auf der Grundlage der erfassten Daten kann weiterhin nach Verkehrsdichte pro PKW und LKW differenziert werden, aber auch nach den Verkehrsspitzen, dem periodisch

auftretenden Maximum der Kfz nach Uhrzeiten, Wochentagen und Monaten. Verkehrsspitzen werden täglich vor allem durch den Pendelverkehr verursacht („Rush hour“), aber auch jahreszeitlich durch den Urlaubsreiseverkehr.

In Tabelle 4 sind die täglichen Verkehrsstärken sowie die Jahresfahrleistung von 2002 und dem Jahr 2001 in Baden-Württemberg gegenübergestellt. Insgesamt zeigt sich auf allen Verkehrswegen sowohl eine Zunahme des Verkehrsvolumens als auch der Jahresfahrleistung. Besonders die Autobahnen sind von einer Zunahme des Verkehrs betroffen.

Tabelle 4: DTV und Jahresfahrleistung in Baden-Württemberg im Jahr 2002

	DURCHSCHNITTLICHER TÄGLICHER VERKEHR (DTV)		JAHRESFAHRLEISTUNG	
	Kfz/24h	2002/2001	Mrd. Kfz km	2002/2001
Autobahnen	57.959	2,3%	21.774	2,3%
Bundesstraßen	12.861	1,4%	16.664	1,4%
Landesstraßen	4.770	1,3%	13.218	1,3%
Kreisstraßen	2.302	1,3%	7.915	1,3%

Quelle: Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg
 Bearbeitung: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Insgesamt hat sich bei langfristiger Betrachtung des Verkehrsaufkommens in Baden-Württemberg, d.h. zwischen den Jahren 1980 bis 2002, der Verkehr auf den Autobahnen um 64,2% gesteigert, auf den Bundesstraßen um 53,6%, auf den Landesstraßen um 58,2% und auf den Kreisstraßen um 58%.

Ähnlich entwickelt haben sich die Werte bei den Jahresfahrleistungen. Auf Autobahnen wurden 2002 die höchsten Fahrleistungen erbracht, gefolgt von den Bundes- und Landesstraßen und mit großem Abstand zu den Kreisstraßen. Insgesamt wurden 2002 von allen Kraftfahrzeugen 59,6 Mrd. Kilometer auf den betrachteten Straßen zurückgelegt. Dabei fand eine Zunahme um 1,7% seit 2001 und um 64,6% seit 1980 statt.

2.2 Automatische Verkehrszählungen an ausgewählten Standorten in der Region Bodensee-Oberschwaben

Innerhalb der Region Bodensee-Oberschwaben und an die Region angrenzend sind an insgesamt acht Straßen unterschiedlicher Kategorie automatische Messgeräte aufgestellt, die täglich rund um die Uhr den Verkehr erheben. Die Standorte befinden sich an folgenden Orten:

Autobahn:	A 96	Leutkirch West
	A 98	Stockach
Bundesstraße:	B 32	Sigmaringen
	B 31	Harlachen
	B 311	Ertingen
Landesstraße:	L 284	Bad Schussenried (Otterswang)
	L 318	Leutkirch-Urlau
	L 333	bei Tett nang-Kau (Walchesreute)

Standorte der automatischen Zählstellen in der Region Bodensee-Oberschwaben



Tabelle 5: Durchschnittlicher täglicher Verkehr von Montag bis Sonntag von 1980 bis 2002

Straße	Zählstelle bei	1980	1985	1990	1995	2000	2002
A 96	Leutkirch-West	-	-	-	18545	24968	27330
A 98	Stockach	-	10811 ¹	14528	15543	18546	19781
B 31	Harlachen	-	11433	15445	15326	17719	17633
B 32	Sigmaringen	-	8130	10394	10372	11480	11096
B 311	Ertingen	6939	7806	9602	10476	7453 ²	8115
L 284	Bad Schussenried	2999	3687	4078	4481	4768	4277
L 318	Leutkirch-Urlau	4513	4889	6450	6989	7731	7983
L 333	Tettnang-Kau	6621	6751	8605	8754	9675	10445

¹für 1986²Umgehung realisiert

Quelle: Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg
 Bearbeitung: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Wie aus Tabelle 5 zu entnehmen ist, nimmt das Verkehrsaufkommen in der Region Bodensee-Oberschwaben seit Jahren zu. Jedoch gibt es je nach Straßenkategorie unterschiedliche Entwicklungen.

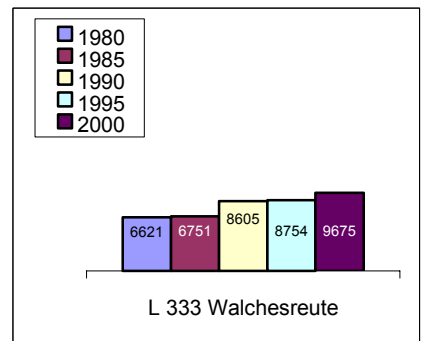
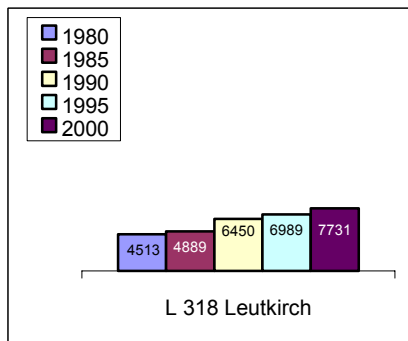
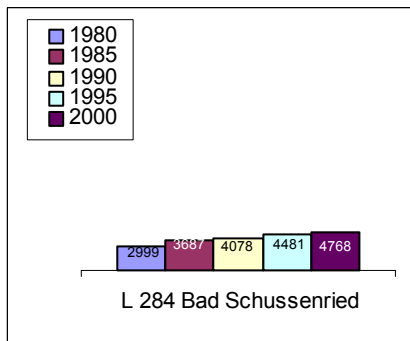
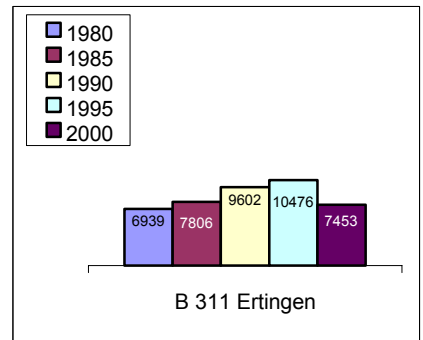
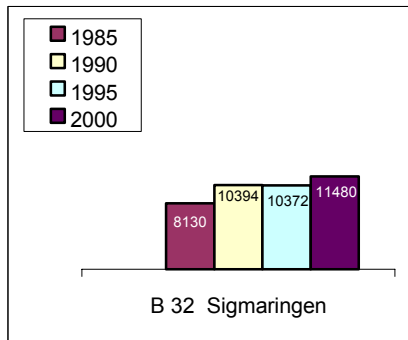
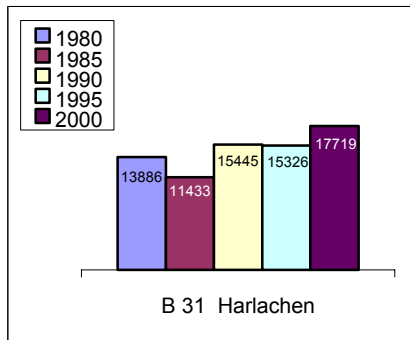
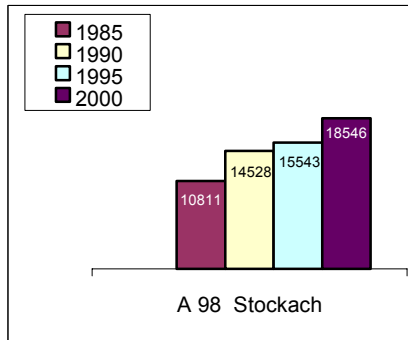
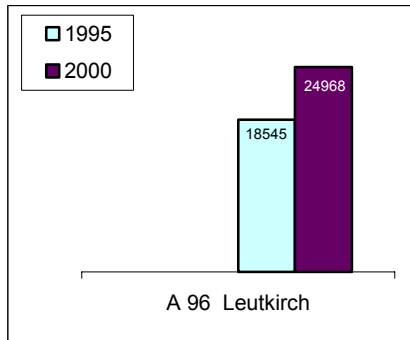
Die Bundesstraßen verzeichnen im Laufe der Zeitreihe einen erheblichen Zuwachs an Verkehr. Nur zwischen den Jahren 1990 und 1995 stagnierte das Verkehrsaufkommen auf der B 31 und B 32 geringfügig. Danach wurde wieder ein deutlicher Anstieg des Verkehrs beobachtet. Aufgrund einer realisierten Umgehungsstraße hat sich der Verkehr an der Zählstelle in der Ortsdurchfahrt von Ertingen auf der B 311 drastisch zum Wohle der Anwohner an der Ortsdurchfahrt reduziert.

Vor allem die Autobahnen und Landesstraßen unserer Region sind durch ein enormes Verkehrswachstum gekennzeichnet. Herausstechend ist dabei die A 98 bei Stockach, deren Verkehrsaufkommen sich innerhalb von 17 Jahren nahezu verdoppelt hat.

Ähnlich verhält es sich mit der A 96 bei Leutkirch, auf der sich das Verkehrsaufkommen von 1995 bis 2002 um ca. 47,4% erhöht hat. Aber auch die Verkehrsdichte auf den Landesstraßen nahm innerhalb der Fünfjahresschritte meist in zweistelligen Prozentpunkten zu. Lediglich die L 333 bei Tettnang-Kau veränderte sich zwischen 1980 und 1985 bzw. zwischen 1990 und 1995 kaum.

Die Verkehrswerte der Autobahnen A 96 und A 98 und die übrigen Autobahnen des Landes Baden-Württemberg zeigen, dass die Region weitaus weniger mit Verkehr belastet ist als der Großteil des Landes. Der höchstbelastete Autobahnabschnitt lag bereits wie in den Jahren zuvor auf der A 8 zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und dem Autobahnkreuz Stuttgart. Diesen Abschnitt passierten im jahrestäglichen Durchschnitt über 136.226 Kfz. Dagegen passierten auf der A 96 bei Leutkirch lediglich 27.330 Kfz pro Tag die Autobahn.

Abbildung 4: Verkehrsentwicklung der jeweiligen Straßen mit automatischer Zählstelle von 1980 bis 2000



Quelle: Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg
 Bearbeitung: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

2.2.1 Saisonale Differenzierung: Ein Vergleich der Verkehrsstärken im Februar und August 2000

Um die saisonalen Unterschiede zwischen den Winter- und Sommermonaten auf den Straßen darzustellen, wird das Verkehrsaufkommen in den Monaten Februar und August des Jahres

2000 gegenübergestellt. Weiterhin wird zwischen den Werktagen sowie den Sonn- und Feiertagen unterschieden.

Tabelle 6: Durchschnittlicher täglicher Verkehr von Montag bis Sonntag im Februar und August 2000

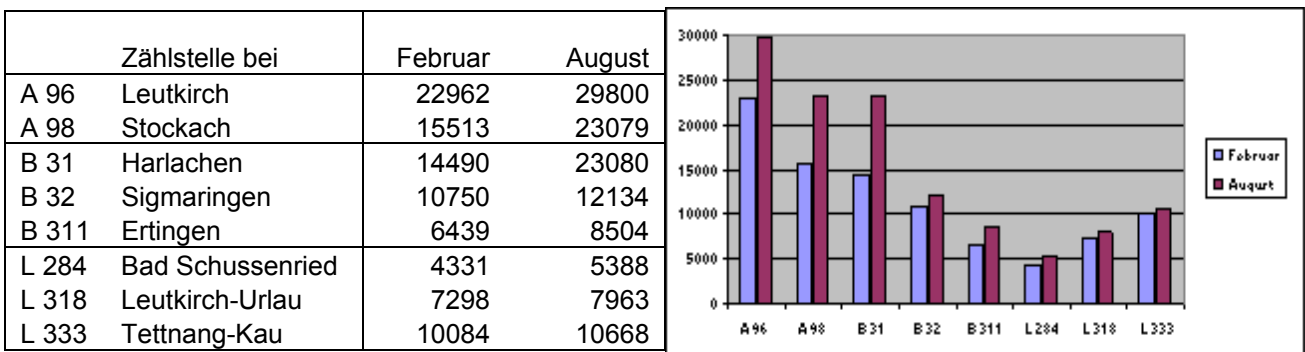


Tabelle 7: Durchschnittlicher täglicher Verkehr von Montag bis Freitag im Februar und August 2000

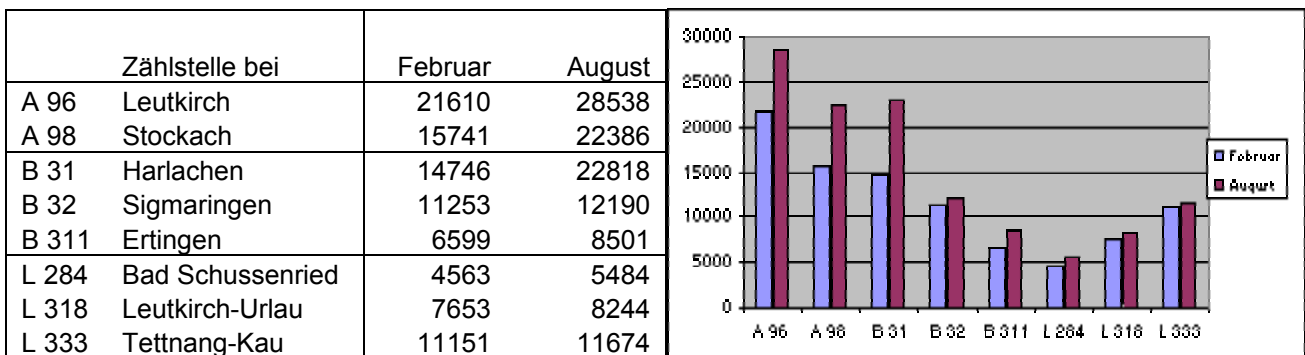
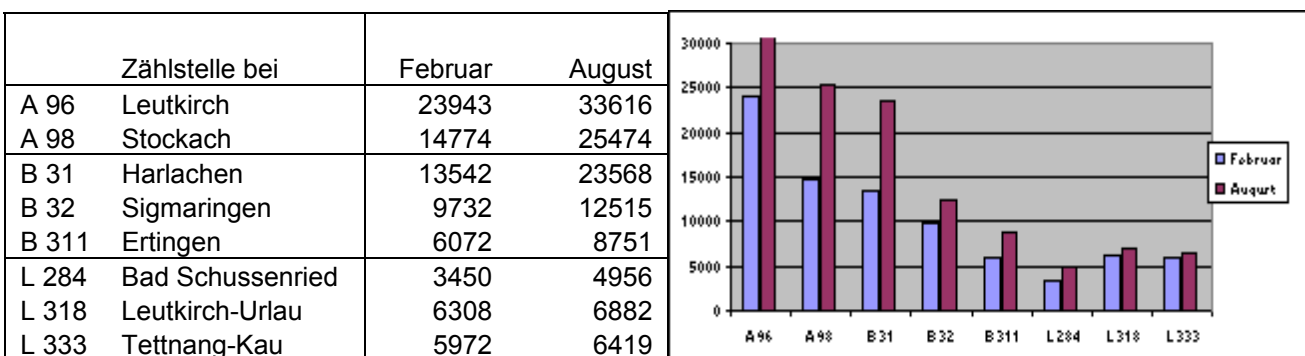


Tabelle 8: Durchschnittlicher täglicher Verkehr an Sonn- und Feiertagen im Februar und August 2000



Quelle: Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg
 Bearbeitung: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

In allen Fällen konnten im August mehr Kraftfahrzeuge gezählt werden als im Februar. Die Autobahnen und Bundesstraßen weisen an allen Wochentagen im Februar deutlich weniger und im Monat August deutlich mehr Verkehr auf als im Jahresdurchschnitt. Die größte Verkehrsdichte ist auf den Autobahnen und der B 31 an Sonn- und Feiertagen im August zu verzeichnen. Der Verkehr auf der A 98 nahm im August 2000 im Vergleich zum Februar desselben Jahres um 72,4% zu, während die Veränderung bei der A 96 nur bei 40,4% lag. Die B 31 konnte mit 74% den höchsten Zuwachs aufweisen. Im Wochenschnitt und an Arbeitstagen dagegen liegt die Zunahme auf den Autobahnen deutlich darunter. Unter der Woche erreichte im August die A 96 gemessen am Februar "nur" einen Zuwachs von 32% und die A 98 von 42,2%, während die B 31 um die 55% pendelte. Die übrigen Bundesstraßen und die Landesstraßen verzeichneten an Werktagen im August im Vergleich zum Februar eine Zunahme des Verkehrs von durchschnittlich rund 14%. Hinsichtlich der Sonn- und Feiertage im August fand eine durchschnittliche Verdoppelung der Verkehrsbelastung im Vergleich zu den Werktagen statt (Zunahme um fast 28%).

Generell nimmt auf Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen das Verkehrsaufkommen im Monat Februar von den Werktagen im Vergleich zu den Sonn- und Feiertagen wegen

2.2.2 Anteil von Lastkraftwagen (LKW) am Kraftfahrzeugverkehr

Unter den Begriff LKW fallen alle Kraftfahrzeuge, die Güter transportieren und deren Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt. Für die Region Bodensee-Oberschwaben ist ein LKW-Anteil auf den Straßen, je nach Kategorie der Straße und dem Zeitraum der Messung, von 6% bis 28,4% festzustellen. Dabei ist von Bedeutung, ob für die Zählungen nur Werktage oder die gesamte Woche herangezogen werden, denn samstags ab 22 Uhr gilt für LKW auf Autobahnen grundsätzlich Fahrverbot.

Die Bundesstraßen sind mit dem größten LKW-Anteil belastet. Dies gilt besonders für die B 311 und die B 32. Zudem haben sich die LKW-Anteile in den letzten Jahren stets um einige Prozentpunkte erhöht. Die Bundesstrasse

des ausbleibenden Pendlerverkehrs ab. Die A 96 jedoch bildet hier mit einer Zunahme von ca. 10,8% aufgrund des regen Skiurlauberverkehrs am Wochenende in Richtung der Alpen eine Ausnahme (u.a. Faschingsferien in Baden-Württemberg und Bayern).

Im August verzeichnen die Autobahn- und Bundesstraßenabschnitte - also die großen Fernverkehrsstraßen - einen umgekehrten Trend: Vor allem aufgrund der allgemeinen Sommerferien nimmt der Verkehr auf den Autobahnen durchschnittlich von den Werktagen um ca. 15,8% im Vergleich zu den Sonn- und Feiertagen zu, während die Bundesstraßen nur eine marginale Zunahme von rund 3% aufweisen.

Die kleineren Landesstraßen aber unterliegen im August demselben Trend wie im Februar und verzeichnen eine Abnahme des Verkehrsaufkommens zum Wochenende hin, da diese Straßen hauptsächlich vom Pendlerverkehr, nicht jedoch vom Urlaubsverkehr genutzt werden. Die L 333 bei Tettwang-Kau bildet dabei einen Extremfall, da hier der Verkehr an den Sonn- und Feiertagen im Winter um ca. 87% und im Sommer um rund 82% zurückgeht.

B 31 weist zusammen mit den Landesstraßen geringere LKW-Verkehrs-Anteile aus. In den Jahren zwischen 1985 und 1995 war für die B 31 sogar ein Rückgang des LKW-Verkehrs verzeichnet worden, ebenso wie für die L 284 zwischen 1990 und 2002. Die Landesstraßen hatten bis 1990 ihren LKW-Anteil reduziert. Für die L 318 bei Leutkirch-Urlau hat sich dieser Trend selbst bis zum Jahre 2000 kontinuierlich fortgesetzt.

Hingegen gab es auf der L 333 bei Tettwang-Kau in der Zeit zwischen 1990 und 1995 einen sprunghaften Anstieg des LKW-Anteils von 6,4% auf 10,3% und eine ebenso heftige Abnahme von 2000 bis 2002. Die Autobahnen

kamen, wenn alle Wochentage betrachtet werden, nicht über 20 Prozent LKW-Anteil und liegen somit im eher mittleren Bereich. Gemessen an den Tagen von Montag bis Freitag, liegt der Prozentwert um bis zu fünf Prozent höher. Abgesehen von einer Abnahme zwischen den Jahren von 1990 bis 1995 um 2,4% auf der A 98 bei Stockach, ist die Tendenz hier insgesamt steigend.

Im Vergleich zu ganz Baden-Württemberg befand sich der LKW-Anteil auf den Autobahnen der Region eher im mittleren Bereich. Auf der im Norden des Landes gelegenen Autobahn A 6 wurde an Werktagen im Jahre 2000 ein LKW-Anteil von über 30 Prozent festgestellt. Bei Hockenheim wurden 26,5% gemessen, bei Walldorf 28,3%, bei Neckarsulm 27,9% und bei Öhringen fast 31%. Gegenüber 1995 wurde auch an diesen Zählstellen bis 2000 eine zum Teil beträchtliche Zunahme beobachtet.

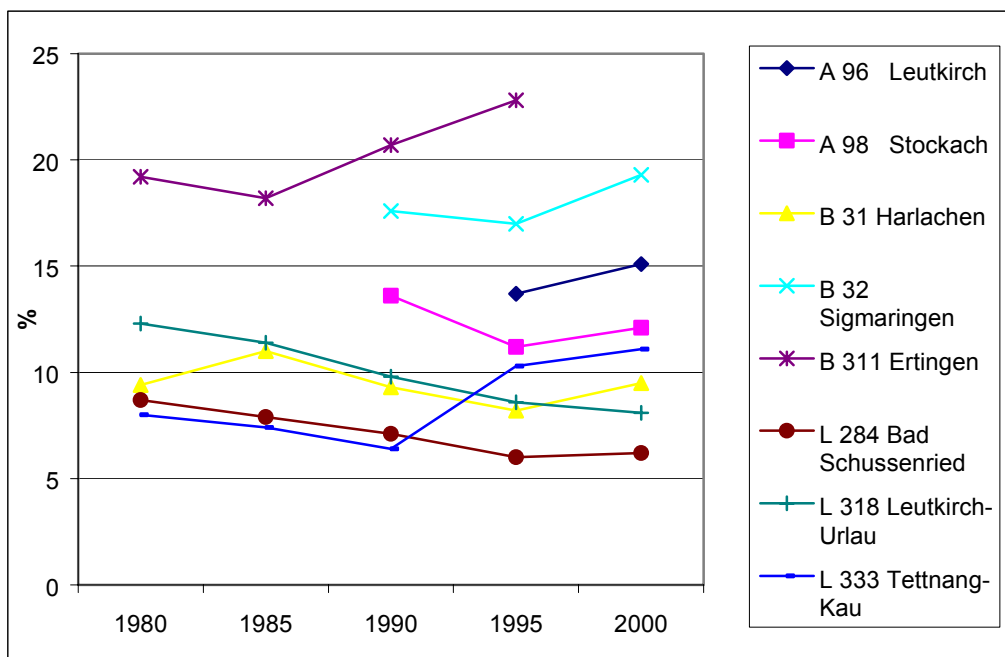
Tabelle 9: Durchschnittlicher täglicher Verkehr: Anteil LKW in % von Montag bis Freitag von 1980 bis 2002

Straße	Zählstelle bei	1980	1985	1990	1995	2000	2002
A 96	Leutkirch-West				13,7	15,1	18,3
A 98	Stockach			13,6	11,2	12,1	14,4
B 31	Harlachen	9,4	11,0	9,3	8,2	9,5	11,8
B 32	Sigmaringen			17,6	17,0	19,3	22,8
B 311	Ertingen	19,2	18,2	20,7	22,8	*	20,4
L 284	Bad Schussenried	8,7	7,9	7,1	6,0	6,2	5,4
L 318	Leutkirch-Urlau	12,3	11,4	9,8	8,6	8,1	9,7
L 333	Tettngang-Kau	8,0	7,4	6,4	10,3	11,1	4,3

* nicht mehr vergleichbar, da Umgehungsstraße fertiggestellt

Quelle: Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg
 Bearbeitung: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Abbildung 5: LKW-Anteil in % am DTV von Montag bis Freitag von 1980 bis 2000

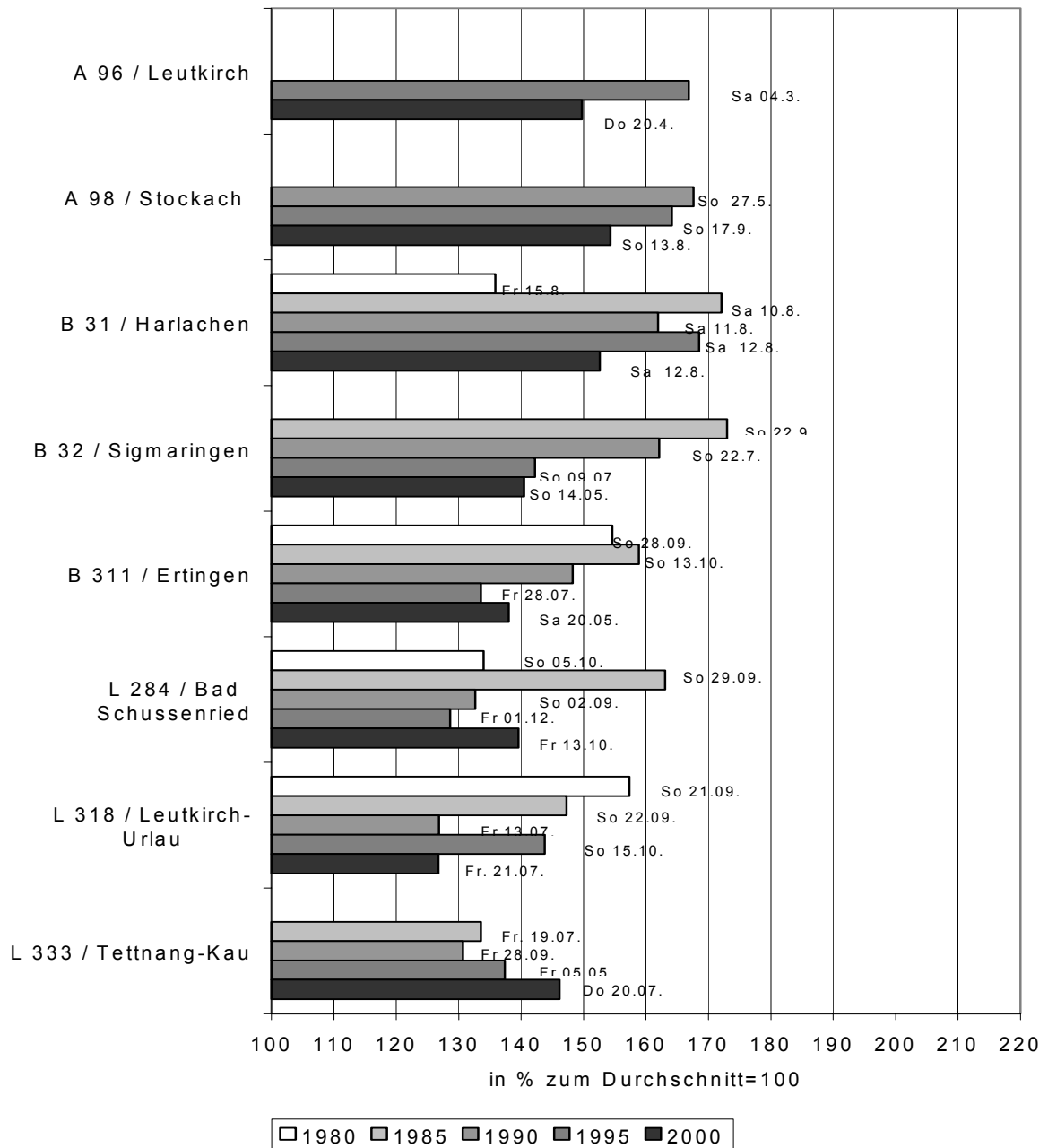


Quelle: Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg
 Bearbeitung: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Nachfolgend wird die Verkehrsspitze, d.h. der Tag des Jahres mit dem höchsten Verkehrsaufkommen an den Zählstellen der jeweiligen Strasse dargestellt. Aus Abbildung 6 wird deutlich, inwieweit diese maximalen Verkehrs-

stärken den durchschnittlichen täglichen Verkehr übertreffen. Darüber hinaus ist das Datum und der Wochentag der maximalen täglichen Verkehrsstärke angegeben.

Abbildung 6: Extremwerte im Vergleich zum Durchschnitt von 1980 bis 2000



Quelle: Landesstelle für Straßentechnik Baden-Württemberg
 Bearbeitung: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

In der Regel liegen die maximalen täglichen Verkehrsstärken zwischen 30 und 60 Prozent über den Jahresdurchschnittswerten. In nahezu allen Fällen sind die Wochentage Freitag bis Sonntag betroffen, wobei der Sonntag am häufigsten auftritt. An den Tagen Montag bis

Donnerstag wurden keine Extremwerte gemessen. Die weitaus meisten Extremwerte wurden in den wärmeren Monaten Mai bis Oktober gemessen. Hier ist wiederum eine Häufung von Juli bis September zu beobachten.

3 Pendlerverkehr

3.1 Pendlerverkehr in der Region Bodensee-Oberschwaben

Kapitel 3 dieses Infoheftes bildet eine Fortführung des Infoheftes No. 2 über den Pendlerverkehr in der Region Bodensee-Oberschwaben. Analysen wurden vom Regionalverband Bodensee-Oberschwaben durchgeführt und erfolgten ausschließlich auf der Basis von Quellen der Bundesagentur für Arbeit.

Der Pendlerverkehr in der Region lässt eine relativ klare Struktur erkennen. Bis auf Leutkirch weisen alle Ober- und Mittelzentren einen Einpendlerüberschuss vor, was ein eindeutiges Zeichen für die Arbeitsmarktzentralität der jeweiligen größeren Städte der Region ist (vgl. Karte S. 25). Hinzu kommen noch fünf verhältnismäßig kleine Gemeinden: Hettingen, Sigmaringendorf, Altshausen, Berg und Immenstaad. Immenstaad wies 2002 von allen 87 Gemeinden in der Region mit einem Einpendlersaldo von 405 auf 1000 Einwohner sogar einen Spitzenwert auf. Während 1992 noch 15 Gemeinden einen Einpendlerüberschuss vorweisen konnten, waren es 1997 nur 13, im Jahre 2002 wiederum 15.

Eine wesentliche Determinante für einen Einpendlerüberschuss bildet die Existenz von Industrie- und Dienstleistungsbetrieben, die sich innerhalb bestimmter Gemarkungsgrenzen angesiedelt haben und als Anbieter von sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen Einpendler aus anderen Gemeinden anziehen. Am Beispiel Immenstaad wäre hierbei vor allem die Dornier GmbH zu nennen. In Berg befindet sich unter anderem die Rafi GmbH & Co. KG, in Altshausen der Hersteller von Sport- und Freizeitbekleidung Fa. Trigema und

in Hettingen die Trumpf Werkzeugmaschinen GmbH & Co. KG. In Sigmaringendorf bieten hauptsächlich die Fürstlich Hohenzollernschen Werke Laucherthal GmbH & Co. KG genügend Arbeitsplätze, um als Magnet für einpendelnde Arbeitnehmer zu wirken. Diese und andere Betriebe bilden Kristallisationspunkte wirtschaftlicher Aktivität und beeinflussen somit auch die Verkehrsströme über die Gemeindegrenzen in der Region hinweg. Hinzu kommt, dass immer mehr Menschen aufgrund verbesserter Verkehrsinfrastruktur bereit sind, auch in entferntere Gemeinden auszupendeln. Im Durchschnitt nahm darum in nahezu allen Zentralen Orten der Anteil an Arbeitnehmern aus der eigenen Gemeinde um ca. 3 - 4% von 1997 bis 2002 ab.

Gemeinden mit hohem Auspendlerüberschuss bilden das Gegenstück zu den oben genannten: Vor allem die sehr kleinen ländlichen Gemeinden im Nordwesten des Landkreises Ravensburg weisen kaum Industrie- und Dienstleistungsbetriebe auf und sind darum für Pendler auch nicht attraktiv. Beispiele für sogenannte „Schlafgemeinden“ waren 2002 vor allem Unterwaldhausen mit einem Rekord-Auspendlersaldo von 308 auf 1000 Einwohner sowie Ebenweiler, Hoßkirch oder Boms.

Tabelle 10 gibt detailliert Auskunft zu den Ein- und Auspendlerzahlen, insbesondere auch zum Auspendlerüberschuss.

Pendlerbilanzen in den Gemeinden der Region Bodensee-Oberschwaben 2002

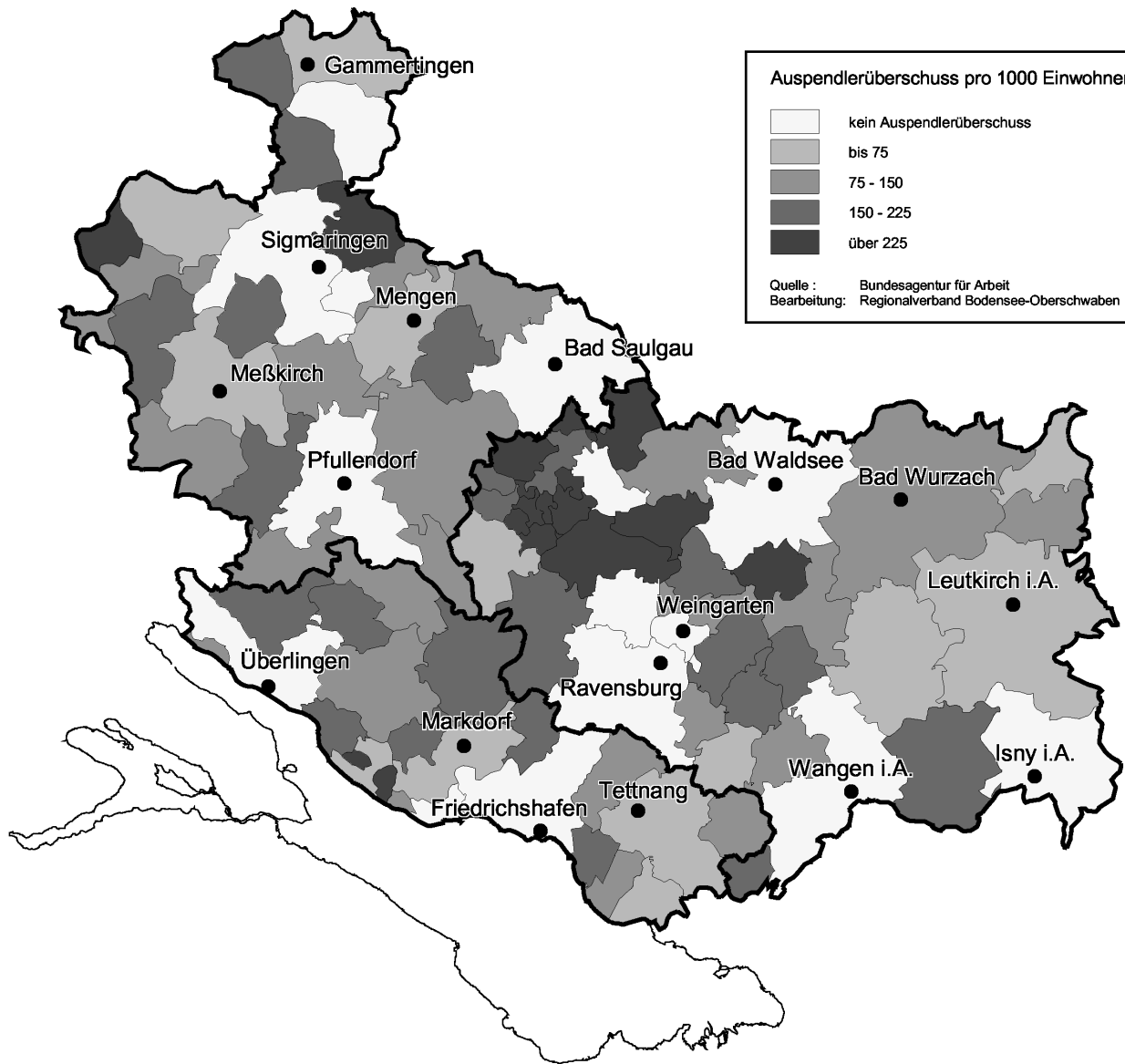


Tabelle 10: Pendlerbilanzen aller Gemeinden in der Region Bodensee-Oberschwaben 2002

GEMEINDE	Einwohner 2002	Einpendler 2002	Auspendler 2002	Absolut Auspendler- überschuss 2002	Auspendlerüberschuss pro 1000 Einwohner 2002				
					< 0	0 - 75	76 - 150	151 - 225	> 225
Bermatingen		538	1106	568				153	
Daisendorf	1470	47	411	364					248
Eriskirch	4352	423	1383	960				221	
Frickingen	2616	300	726	426				163	
Friedrichshafen	57680	14425	6818	-7607	-132				
Hagnau a.B.	1332	137	258	121			91		
Heiligenberg	2934	370	597	227			77		
Immenstaad a.B.	5833	3682	1317	-2365	-405				
Kressbronn a.B.	7827	1419	1778	359		46			
Langenargen	7314	1219	1801	582			80		
Markdorf	12424	2801	3173	372		30			
Meckenbeuren	13023	2441	3595	1154			89		
Meersburg	5481	897	1234	337		61			
Neukirch	2665	501	723	222			83		
Oberteuringen	4143	424	1331	907				219	
Owingen	4192	423	1150	727				173	
Salem	11134	1333	2752	1419			127		
Sipplingen	2132	264	508	244			114		
Stetten	979	31	282	251					256
Tettnang	18061	3852	4098	246		14			
Überlingen	21177	5153	2315	-2838	-134				
Uhdingen-Mühlhofen	7900	437	2073	1636				207	
Deggenhausertal	4060	296	1064	768				189	
Achberg	1550	168	425	257				166	
Aichstetten	2705	357	759	402				149	
Aitrach	2615	530	646	116		44			
Altshausen	4604	1263	767	-496	-108				
Amtzell	3476	414	930	516			148		
Aulendorf	9674	1021	2220	1199			124		
Bad Waldsee	19411	3131	3109	-22	-1				
Bad Wurzach	14255	1123	2484	1361			95		
Baienfurt	7229	1301	2155	854			118		
Baindt	4736	648	1582	934				197	
Berg	3785	1346	1060	-286	-76				
Bergatreute	3077	96	964	868					282
Bodnegg	3055	506	711	205		67			
Boms	581	17	176	159					274
Ebenweiler	1049	33	343	310					296
Eichstegen	544	21	128	107				197	

Fleischwangen	602	42	180	138					229
Grünkraut	3014	541	894	353			117		
Guggenhausen	218	3	56	53					243
Hoßkirch	719	32	235	203					282
Isny i.A.	14424	3187	1654	-1533	-106				
Kißlegg	8688	1060	1706	646		74			
Königseggwald	653	40	184	144				221	
Leutkirch i.A.	22281	2559	3220	661		30			
Ravensburg	48123	18902	6424	-12478	-259				
Riedhausen	613	67	187	120				196	
Schlier	3637	336	1044	708				195	
Unterswaldhausen	279	5	91	86					308
Vogt	4585	447	1155	708				154	
Waldburg	2935	207	853	646				220	
Wangen i.A.	26588	4715	3506	-1209	-45				
Weingarten	23772	7383	5625	-1758	-74				
Wilhelmsdorf	4806	678	868	190		40			
Wolfegg	3343	476	880	404			121		
Wolpertswende	4081	289	1257	968					237
Ebersbach-Musbach	1805	80	501	421					233
Argenbühl	5893	433	1608	1175				199	
Horgenzell	4528	474	1262	788				174	
Fronreute	4340	229	1298	1069					246
Beuron	731	72	167	95			130		
Bingen	2912	140	869	729					250
Gammertingen	6920	1213	1316	103		15			
Herbertingen	4889	821	1371	550			112		
Hettingen	2007	496	452	-44	-22				
Hohentengen	4460	451	1164	713				160	
Illmensee	2042	325	494	169			83		
Inzigkofen	2881	260	762	502				174	
Krauchenwies	5091	592	1283	691			136		
Leibertingen	2257	154	648	494				219	
Mengen	10118	1560	2078	518		51			
Meßkirch	8707	981	1601	620		71			
Neufra	1928	249	601	352				183	
Ostrach	6844	565	1590	1025			150		
Pfullendorf	13203	3195	1751	-1444	-109				
Bad Saulgau	17755	2713	2682	-31	-2				
Scheer	2709	447	734	287			106		
Schwenningen	1602	149	521	372					232
Sigmaringen	16820	5007	2023	-2984	-177				
Sigmaringendorf	3728	1104	774	-330	-89				
Stetten a.k.M.	5544	599	1014	415			75		
Veringenstadt	2346	215	653	438				187	
Wald	2730	166	767	601				220	
Sauldorf	2479	319	630	311			125		
Herdwangen-Schönach	3149	300	748	448			142		

3.2 Pendlerverkehr in den Zentralen Orten der Region Bodensee-Oberschwaben

3.2.1 Oberzentrum Ravensburg und Weingarten

Ravensburg hat als Oberzentrum der Region nichts an Bedeutung eingebüßt. Trotz erheblicher wirtschaftlicher Konjunkturschwankungen konnte der Einpendlersaldo seit 1992 sicher gehalten werden. Wie schon im Jahr 1997 wurden rund zwei Drittel der sozialversiche-

rungspflichtigen Arbeitsplätze von Einpendlern aus den umliegenden Städten und Gemeinden besetzt (Zunahme gegenüber 1997 um ca. 3%). Ein sehr großer Anteil stammt dabei aus dem unmittelbar angrenzenden Weingarten sowie dem gesamten Schussental.

Einpendler 2002 nach RAVENSBURG

Herkunftsort	Anteil an allen	
	absolut	Arbeitsplätzen
RAVENSBURG	9.624	33,72%
WEINGARTEN	3.195	11,19%
FRIEDRICHSHAFEN	880	3,08%
BAIENFURT	870	3,05%
BAD WALDSEE	815	2,86%
BAINDT	610	2,14%
HORGENZELL	580	2,03%
FRONREUTE	548	1,92%
MECKENBEUREN	539	1,89%
TETTANANG	532	1,86%
Arbeitsplätze 2002 insgesamt	28.541	

Entwicklung der Arbeitsmarktdaten von 1992 bis 2002

	1992	1997	2002	Veränderungen 1992/2002	
				absolut	in % des Wertes von 1992
Einwohner	46822	46982	48123	1301	2,78%
Arbeitsplätze	28449	27244	28541	92	0,32%
Arbeitnehmer	16904	15451	16058	-846	-5,00%
Einpendler	16573	17261	18902	2329	14,05%
Auspendler	5028	5468	6424	1396	27,76%
Einpendlersaldo	11545	11793	12478	933	8,08%

Ebenso wie Ravensburg verzeichnet auch Weingarten einen positiven Einpendlersaldo, allerdings konnte dieser seit 1992 erheblich um über 75% gesteigert werden, was auf eine steigende Bedeutung des Ravensburger „Juniorpartners“ als Anbieter von Arbeitsplätzen hinweist. Allerdings muss hierbei das deutlich niedrigere Ausgangsniveau Weingartens beachtet werden. Im Vergleich zu Ravensburg nahm die Auspendlerquote seit 1992 nur ge-

ring zu, was ebenfalls ein Zeichen für eine gesteigerte Zentralität Weingartens ist. Damit verbunden ist auch der auffällig geringe Anteil der Arbeitsplätze, die von Einwohnern Weingartens besetzt werden. Ravensburg stellt dabei mit 16,12% den größten Einpendleranteil nach Weingarten, gefolgt von Städten und Gemeinden des Schussentales.

Einpendler 2002 nach WEINGARTEN

Herkunftsort	Anteil an allen	
	absolut	Arbeitsplätzen
WEINGARTEN	2.473	25,08%
RAVENSBURG	1.590	16,12%
BAIENFURT	597	6,05%
BAD WALDSEE	416	4,22%
BAINDT	358	3,63%
FRONREUTE	267	2,71%
WOLPERTSWENDE	237	2,40%
SCHLIER	226	2,29%
BERG	199	2,02%
AULENDORF	186	1,89%
Arbeitsplätze 2002 insgesamt	9.862	

Entwicklung der Arbeitsmarktdaten von 1992 bis 2002

	1992	1997	2002	Veränderungen 1992/2002	
				absolut	in % des Wertes von 1992
Einwohner	23541	23566	23772	231	0,98%
Arbeitsplätze	9444	9276	9862	418	4,43%
Arbeitnehmer	8449	7742	8102	-347	-4,11%
Einpendler	6214	6761	7383	1169	18,81%
Auspendler	5219	5227	5625	406	7,78%
Einpendlersaldo	995	1534	1758	763	76,68%

3.2.2 Oberzentrum Friedrichshafen

Das neue Oberzentrum Friedrichshafen hat unter anderem dank seines großen Arbeitsplatzangebotes seine Zentralität behaupten können. Die größte Stadt der Region hat durch die Konjunkturschwankungen vor allem im produzierenden Gewerbe zwar in den letzten zehn Jahren 1,39% der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze verloren, jedoch einen Einpendlerüberschuss von rund 10% seit 1992

zu verzeichnen. Damit zählt Friedrichshafen hinsichtlich der Entwicklung der Pendlerquote zu den beständigen und ausgeglichenen Kommunen in der Region.

Rund 50% der Arbeitsplätze werden von den Einwohnern Friedrichshafens besetzt, während die umliegenden Städte und Gemeinden den restlichen Einpendleranteil ausmachen.

Einpendler 2002 nach FRIEDRICHSHAFEN

Herkunftsort	absolut	Anteil an allen Arbeitsplätzen
FRIEDRICHSHAFEN	13.534	48,31%
TETTANG	1.610	5,75%
MECKENBEUREN	1.559	5,57%
MARKDORF	1.193	4,26%
RAVENSBURG	775	2,77%
LANGENARGEN	744	2,66%
ERISKIRCH	705	2,52%
IMMENSTAAD AM BODENSEE	678	2,42%
OBERTEURINGEN	644	2,30%
KRESSBRONN AM BODENSEE	543	1,94%
Arbeitsplätze 2002 insgesamt	28.013	

Entwicklung der Arbeitsmarktdaten von 1992 bis 2002

	1992	1997	2002	Veränderungen 1992/2002	
				absolut	in % des Wertes von 1992
Einwohner	55468	56884	57680	2212	3,99%
Arbeitsplätze	28407	25814	28013	-394	-1,39%
Arbeitnehmer	21485	19589	20393	-1092	-5,08%
Einpendler	12656	12187	14425	1769	13,98%
Auspendler	5734	5962	6818	1084	18,90%
Einpendlersaldo	6922	6225	7607	685	9,90%

3.2.3 Mittelzentrum Überlingen

Zwischen 1992 und 1997 hat Überlingen über 10% seiner Arbeitsplätze verloren und hat sich davon nur geringfügig bis 2002 erholen können. Dementsprechend nahm auch die Zahl der Arbeitnehmer um fast 10% ab. Seit 1997 ist ein ansteigender Auspendlertrend zu beobachten, der sich auch in einem seit 1992 geringfügig abfallenden Einpendlersaldo widerspiegelt. Überlingen hat damit als Zentraler Ort

leicht an Bedeutung verloren.

Über 40% der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze werden von Überlinger Bürgern besetzt, während die drei Nachbargemeinden Owingen, Uhdingen-Mühlhofen und Salem fast 20% der Einpendler ausmachen. Der Rest rekrutiert sich vorwiegend aus Gemeinden des westlichen Bodensees und des Linzgaus sowie dem Kreis Konstanz.

Einpendler 2002 nach ÜBERLINGEN

Herkunftsort	Anteil an allen	
	absolut	Arbeitsplätzen
ÜBERLINGEN	3.649	41,42%
OWINGEN	600	6,81%
UHLDINGEN-MÜHLHOFEN	593	6,73%
SALEM	535	6,07%
STOCKACH	320	3,63%
FRICKINGEN	256	2,91%
SIPPLINGEN	225	2,55%
HERDWANGEN-SCHÖNACH	186	2,11%
PFULLENDORF	183	2,08%
MARKDORF	179	2,03%
Arbeitsplätze 2002 insgesamt	8.809	

Entwicklung der Arbeitsmarktdaten von 1992 bis 2002

	1992	1997	2002	Veränderungen 1992/2002	
				absolut	in % des Wertes von 1992
Einwohner	20635	20322	21177	542	2,63%
Arbeitsplätze	9818	8785	8809	-1009	-10,28%
Arbeitnehmer	6586	5765	5966	-620	-9,41%
Einpendler	5084	4919	5153	69	1,36%
Auspendler	1852	1899	2315	463	25,00%
Einpendlersaldo	3232	3020	2838	-394	-12,19%

3.2.4 Mittelzentrum Wangen im Allgäu

Wangen im Allgäu unterliegt einem stark ansteigenden Auspendlerrend. Der Einpendler-saldo sank um rund ein Drittel des Ausgangsniveaus von 1992. Einer der Gründe dafür mag die über 10%ige Abnahme der Arbeitsplätze sein, was zunehmend mehr Arbeitnehmer zum Auspendeln bewegte. Somit hat Wangen an Zentralität verloren, wobei man

trotzdem noch eine marginale Zunahme der Einwohnerzahl zu verzeichnen hatte.

Über die Hälfte der Arbeitsplätze werden von Bürgern der Stadt Wangen besetzt, während die restlichen 48% von Städten und Gemeinden des württembergischen Allgäus, aber auch Bayerns eingenommen werden.

Einpendler 2002 nach WANGEN IM ALLGÄU

Herkunftsort	Anteil an allen	
	absolut	Arbeitsplätzen
WANGEN IM ALLGÄU	5.170	52,28%
ARGENBÜHL	588	5,95%
KISSLEGG	539	5,45%
LEUTKIRCH IM ALLGÄU	382	3,86%
AMTZELL	358	3,62%
HERGATZ	322	3,26%
ISNY IM ALLGÄU	216	2,18%
LINDAU AM BODENSEE	151	1,53%
RAVENSBURG	132	1,33%
LINDENBERG IM ALLGÄU	116	1,17%
Arbeitsplätze 2002 insgesamt	9.889	

Entwicklung der Arbeitsmarktdaten von 1992 bis 2002

	1992	1997	2002	Veränderungen 1992/2002	
				absolut	in % des Wertes von 1992
Einwohner	25617	25753	26588	971	3,79%
Arbeitsplätze	11190	9913	9889	-1301	-11,63%
Arbeitnehmer	9363	8727	8677	-686	-7,33%
Einpendler	4344	4318	4715	371	8,54%
Auspendler	2517	3132	3506	989	39,29%
Einpendlersaldo	1827	1186	1209	-618	-33,83%

3.2.5 Mittelzentrum Leutkirch im Allgäu

Leutkirch im Allgäu weist als einziges Mittelzentrum keinen Einpendlerüberschuss auf und hat somit keine wirkliche Arbeitsmarktzentralität inne, jedoch steigt die Zahl der Einpendler im Verhältnis zu den Auspendlern seit 1992 stetig. Ein Grund für die geringere Bedeutung als zentraler Anbieter von Arbeitsplätzen ist

wohl die große Gemarkung sowie die konglomeratartige Struktur der Stadt Leutkirch.

Fast zwei Drittel der Arbeitsplätze wird von Leutkircher Bürgern besetzt, wobei diese Tendenz rückläufig ist und mehr und mehr Arbeitsplätze von Pendlern aus den direkten Nachbargemeinden eingenommen werden.

Einpendler 2002 nach LEUTKIRCH IM ALLGÄU

Herkunftsort	absolut	Anteil an allen Arbeitsplätzen
LEUTKIRCH IM ALLGÄU	4.322	62,77%
BAD WURZACH	460	6,68%
ISNY IM ALLGÄU	289	4,20%
AICHSTETTEN	252	3,66%
KISSLEGG	174	2,53%
ALTUSRIED	150	2,18%
WANGEN IM ALLGÄU	125	1,82%
AITRACH	89	1,29%
ARGENBÜHL	76	1,10%
KEMPTEN IM ALLGÄU	53	0,77%
Arbeitsplätze 2002 insgesamt	6.885	

Entwicklung der Arbeitsmarktdaten von 1992 bis 2002

	1992	1997	2002	Veränderungen 1992/2002	
				absolut	in % des Wertes von 1992
Einwohner	21438	21803	22281	843	3,93%
Arbeitsplätze	7032	6746	6885	-147	-2,09%
Arbeitnehmer	7728	7373	7544	-184	-2,38%
Einpendler	1898	2232	2559	661	34,83%
Auspendler	2594	2859	3220	626	24,13%
Einpendlersaldo	-696	-627	-661	35	5,03%

3.2.6 Mittelzentrum Sigmaringen

Die Stadt Sigmaringen hat ihre Bedeutung als Zentraler Ort im gleichnamigen Landkreis weitestgehend erhalten können. Dies belegt ein Bevölkerungszuwachs von über 5% sowie ein in gleichem Maße gestiegener Einpendlerüberschuss seit 1992. Die negative Entwicklung des Einpendlersaldos zwischen 1992 und 1997 konnte durch die konjunkturell stärkeren

Jahre bis 2002 wieder aufgefangen und schließlich übertroffen werden.

Über ein Drittel der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze Sigmaringens werden von den Bürgern der Stadt besetzt, während sich die anderen zwei Drittel relativ gleichmäßig auf die Städte und Gemeinden im gesamten Landkreis Sigmaringen verteilen.

Einpendler 2002 nach SIGMARINGEN

Herkunftsort	Anteil an allen	
	absolut	Arbeitsplätzen
SIGMARINGEN	2.689	34,92%
KRAUCHENWIES	419	5,44%
MENGEN	369	4,79%
INZIGKOFEN	366	4,75%
SIGMARINGENDORF	346	4,49%
BINGEN	336	4,36%
MESSKIRCH	263	3,42%
STETTEN AM KALTEN MARKT	221	2,87%
VERINGENSTADT	182	2,36%
SCHEER	155	2,01%
Arbeitsplätze 2002 insgesamt	7.700	

Entwicklung der Arbeitsmarktdaten von 1992 bis 2002

	1992	1997	2002	Veränderungen 1992/2002	
				absolut	in % des Wertes von 1992
Einwohner	15936	16728	16820	884	5,55%
Arbeitsplätze	7762	7355	7700	-62	-0,80%
Arbeitnehmer	4940	4612	4715	-225	-4,55%
Einpendler	4469	4593	5007	538	12,04%
Auspendler	1647	1850	2023	376	22,83%
Einpendlersaldo	2822	2743	2984	162	5,74%

3.2.7 Mittelzentrum Bad Saulgau

Bad Saulgau hat mit rund 10% einen markanten Bevölkerungszuwachs seit 1992 zu verzeichnen. Hingegen hat die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze abgenommen, was durch eine um ein Drittel angestiegene Auspendlerquote und einen stark fallenden Einpendlerüberschuss unterstrichen wird. Dies deutet auf eine abnehmende Arbeits-

marktzentralität Bad Saulgaus hin. Trotzdem blieb die Zahl der in Bad Saulgau wohnenden Arbeitnehmer seit 1992 annähernd konstant.

Über 50% der Bad Saulgauer Bürger arbeiten auch in ihrer Heimatstadt, während 48% der Arbeitsplätze hauptsächlich von Einpendlern aus dem Kreis Sigmaringen besetzt werden.

Einpendler 2002 nach BAD SAULGAU

Herkunftsort	Anteil an allen	
	absolut	Arbeitsplätzen
BAD SAULGAU	2.994	52,45%
HERBERTINGEN	456	7,99%
HOHENTENGEN	261	4,57%
MENGEN	221	3,87%
OSTRACH	152	2,66%
ALTSHAUSEN	112	1,96%
ERTINGEN	93	1,63%
BAD SCHUSSENRIED	86	1,51%
EBERSBACH-MUSBACH	71	1,24%
AULENDORF	64	1,12%
Arbeitsplätze 2002 insgesamt	5.708	

Entwicklung der Arbeitsmarktdaten von 1992 bis 2002

	1992	1997	2002	Veränderungen 1992/2002	
				absolut	in % des Wertes von 1992
Einwohner	16161	17330	17755	1594	9,86%
Arbeitsplätze	5942	5741	5708	-234	-3,94%
Arbeitnehmer	5681	5523	5677	-4	-0,07%
Einpendler	2273	2490	2713	440	19,36%
Auspendler	2012	2272	2682	670	33,30%
Einpendlersaldo	261	218	31	-230	-88,12%

3.2.8 Mittelzentrum Pfullendorf

Verglichen mit den anderen Ober- und Mittelzentren hat Pfullendorf klar an Bedeutung hinsichtlich seiner Arbeitsmarktzentralität verloren. Untermuert wird dies durch einen 5%igen Verlust an sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen seit 1992, durch ein niedriges Einpendlerwachstum bzw. ein um ca. 63% gestiegenes Auspendlerwachstum seit 1992 sowie einen drastisch fallenden Einpendler-

überschuss seit 1997. Allerdings konnte Pfullendorf mit knapp über 12% den zweithöchsten Bevölkerungszuwachs eines Zentralen Ortes in der Region vorweisen.

Rund 53% der Arbeitsplätze in Pfullendorf werden von Einpendlern aus den umliegenden Städten und Gemeinden, speziell dem Landkreis Sigmaringen, eingenommen.

Einpendler 2002 nach PFULLENDORF

Herkunftsort	absolut	Anteil an allen Arbeitsplätzen
PFULLENDORF	2.855	47,18%
OSTRACH	340	5,62%
MESSKIRCH	295	4,88%
WALD	295	4,88%
HERDWANGEN-SCHÖNACH	227	3,75%
KRAUCHENWIES	207	3,42%
MENGEN	142	2,35%
HEILIGENBERG	111	1,83%
SAULDORF	105	1,74%
SIGMARINGEN	95	1,57%
Arbeitsplätze 2002 insgesamt	6.051	

Entwicklung der Arbeitsmarktdaten von 1992 bis 2002

	1992	1997	2002	Veränderungen 1992/2002	
				absolut	in % des Wertes von 1992
Einwohner	11770	13030	13203	1433	12,18%
Arbeitsplätze	6375	6606	6051	-324	-5,08%
Arbeitnehmer	4479	4508	4607	128	2,86%
Einpendler	2968	3420	3195	227	7,65%
Auspendler	1072	1322	1751	679	63,34%
Einpendlersaldo	1896	2098	1444	-452	-23,84%

3.2.9 Mittelzentrum Bad Waldsee

Bad Waldsee kann einen extrem hohen Anstieg des Einpendlerüberschusses seit 1992 vorweisen, wobei allerdings das sehr niedrige Ausgangsniveau und die negative Einpendlerquote von 1997 zu berücksichtigen sind. Bad Waldsee hat eine nahezu ausgeglichene Ein-/Auspendler-Relation, die wegen einer gleichmäßigen beidseitigen Zunahme von rund 37% seit 1992 besteht. Außerdem hat die

Stadt mit über 12% das höchste Bevölkerungswachstum und mit rund 10% den zweithöchsten Zuwachs an Arbeitsplätzen seit 1992 in den Zentralen Orten der Region zu verzeichnen.

Über 50% der Bürger von Bad Waldsee arbeiten auch in ihrer Heimatstadt, während die Einpendler vorwiegend aus Aulendorf und Bad Wurzach kommen.

Einpendler 2002 nach BAD WALDSEE

Herkunftsort	absolut	Anteil an allen Arbeitsplätzen
BAD WALDSEE	3.604	53,51%
AULENDORF	437	6,49%
BAD WURZACH	339	5,03%
BERGATREUTE	162	2,41%
RAVENSBURG	159	2,36%
EBERHARDZELL	150	2,23%
WEINGARTEN	143	2,12%
BAD SCHUSSENRIED	137	2,03%
WOLFEGG	124	1,84%
BIBERACH AN DER RISS	83	1,23%
Arbeitsplätze 2002 insgesamt	6.735	

Entwicklung der Arbeitsmarktdaten von 1992 bis 2002

	1992	1997	2002	Veränderungen 1992/2002	
				absolut	in % des Wertes von 1992
Einwohner	17245	18663	19411	2166	12,56%
Arbeitsplätze	6119	6177	6735	616	10,07%
Arbeitnehmer	6115	6360	6713	598	9,78%
Einpendler	2271	2596	3131	860	37,87%
Auspendler	2267	2779	3109	842	37,14%
Einpendlersaldo	4	-183	22	18	450,00%

3.2.10 Unterzentrum Bad Wurzach

Sowohl die Zahl der Ein- als auch der Auspendler hat sich in Bad Wurzach seit 1992 bemerkenswert erhöht. Allerdings weist die Stadt einen kontinuierlich wachsenden Auspendlersaldo von rund 18% und ein abnehmendes Arbeitsplatzangebot von ca. 7% seit 1992 auf, wodurch die Zentralität dieses Ortes weiter abgenommen hat. Gemessen an 1992

konnte trotzdem eine positive Bevölkerungsentwicklung erreicht werden.

Rund zwei Drittel der Arbeitnehmer wohnen auch in Bad Wurzach bzw. innerhalb seiner vergleichsweise großen Gemarkung, während nur noch die Nachbarstädte Leutkirch und Bad Waldsee einen nennenswerten Anteil der Einpendler ausmachen.

Einpendler 2002 nach BAD WURZACH

Herkunftsort	Anteil an allen	
	absolut	Arbeitsplätzen
BAD WURZACH	2.136	65,54%
LEUTKIRCH IM ALLGÄU	235	7,21%
BAD WALDSEE	145	4,45%
ROT AN DER ROT	61	1,87%
KISSLEGG	59	1,81%
EBERHARDZELL	37	1,14%
WOLFEGG	31	0,95%
AICHSTETTEN	29	0,89%
RAVENSBURG	27	0,83%
BERGATREUTE/ ISNY/ WANGEN IM ALLGÄU	22	0,68%
Arbeitsplätze 2002 insgesamt	3.259	

Entwicklung der Arbeitsmarktdaten von 1992 bis 2002

	1992	1997	2002	Veränderungen 1992/2002	
				absolut	in % des Wertes von 1992
Einwohner	13370	14137	14255	885	6,62%
Arbeitsplätze	3513	3391	3259	-254	-7,23%
Arbeitnehmer	4668	4565	4620	-48	-1,03%
Einpendler	805	1036	1123	318	39,50%
Auspendler	1960	2210	2484	524	26,73%
Einpendlersaldo	-1155	-1174	-1361	-206	-17,84%

3.2.11 Unterzentrum Isny im Allgäu

Isny im Allgäu verzeichnete von 1992 bis 2002 als einziger Zentraler Ort in der Region einen Rückgang seiner Einwohnerzahl, wodurch es Prognosen des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg zufolge eine Vorreiterrolle im Vergleich der regionalen Zentren einnimmt. Durch die abnehmende Zahl an Arbeitsplätzen bzw. Arbeitnehmern und die fast 31%ige Zunahme an Auspendlern sowie einem verringerten

Einpendlersaldo kann eine abnehmende Bedeutung Isnys als Arbeitsmarktzentrum beobachtet werden.

Fast 49% der Arbeitnehmer kommen aus Isny selbst, während Leutkirch mit 10% einen erheblichen Einpendleranteil rekrutiert. Der Rest setzt sich aus württembergischen und bayerischen Gemeinden des Umlandes zusammen.

Einpendler 2002 nach ISNY IM ALLGÄU

Herkunftsort	Anteil an allen	
	absolut	Arbeitsplätzen
ISNY IM ALLGÄU	3.035	48,76%
LEUTKIRCH IM ALLGÄU	627	10,07%
WEITNAU	432	6,94%
ARGENBÜHL	379	6,09%
WANGEN IM ALLGÄU	170	2,73%
MAIERHÖFEN	152	2,44%
KEMPTEN IM ALLGÄU	132	2,12%
GESTRATZ	92	1,48%
ALTUSRIED	86	1,38%
BAD WURZACH	81	1,30%
Arbeitsplätze 2002 insgesamt	6.225	

Entwicklung der Arbeitsmarktdaten von 1992 bis 2002

	1992	1997	2002	Veränderungen 1992/2002	
				absolut	in % des Wertes von 1992
Einwohner	14572	14286	14424	-148	-1,02%
Arbeitsplätze	6727	6067	6225	-502	-7,46%
Arbeitnehmer	5018	4598	4691	-327	-6,52%
Einpendler	2972	2866	3187	215	7,23%
Auspendler	1263	1397	1654	391	30,96%
Einpendlersaldo	1709	1469	1533	-176	-10,30%

3.2.12 Unterzentrum Markdorf

Markdorf hat mit über 21% den weitaus größten Zuwachs an sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen in den Zentren der Region seit 1992 zu verzeichnen. Dieser Spitzenwert erklärt einerseits die stark ansteigende Einpendlerzahl als auch das stetige Bevölkerungswachstum seit 1992. Markdorf hat somit als Zentraler Ort an Bedeutung gewonnen.

Durch die wachsende Einpendlerzahl werden nur noch rund 32% der Arbeitsplätze von Markdorfer Bürgern besetzt (ca. 6% weniger als 1997). Friedrichshafen stellt dagegen einen immer größeren Teil der Einpendler (Zunahme um fast 3% seit 1997), während Städte und Gemeinden vor allem des Bodenseekreises den übrigen Einpendleranteil ausmachen.

Einpendler 2002 nach MARKDORF

Herkunftsort	Anteil an allen	
	absolut	Arbeitsplätzen
MARKDORF	1.297	31,63%
FRIEDRICHSHAFEN	639	15,59%
SALEM	298	7,27%
BERMATINGEN	189	4,61%
DEGGENHAUSERTAL	176	4,29%
ÜBERLINGEN	111	2,71%
IMMENSTAAD AM BODENSEE	110	2,68%
MEERSBURG	100	2,44%
UHLDINGEN-MÜHLHOFEN	90	2,20%
RAVENSBURG	88	2,15%
Arbeitsplätze 2002 insgesamt	4.100	

Entwicklung der Arbeitsmarktdaten von 1992 bis 2002

	1992	1997	2002	Veränderungen 1992/2002	
				absolut	in % des Wertes von 1992
Einwohner	11360	11620	12424	1064	9,37%
Arbeitsplätze	3383	3483	4100	717	21,19%
Arbeitnehmer	4373	4025	4471	98	2,24%
Einpendler	1875	2168	2801	926	49,39%
Auspendler	2865	2710	3173	308	10,75%
Einpendlersaldo	-990	-542	-372	618	62,42%

3.2.13 Unterzentrum Tettngang

Ähnlich wie Markdorf präsentiert Tettngang eine positive Entwicklung hinsichtlich seiner Arbeitsmarktzentralität. Während die Zahl der Arbeitsplätze als auch der Einwohner in nahezu gleichem Maße um rund 9% innerhalb von zehn Jahren wuchs, verringerte sich die negative Einpendlerbilanz durch ein erhebliches Wachstum an Einpendlern seit 1992 deutlich.

Über ein Drittel der Tettnganger Arbeitsplätze werden von den dort ansässigen Bürgern besetzt, während die Nachbarstädte Friedrichshafen mit ca. 15% und Meckenbeuren mit rund 10% einen maßgeblichen Einpendleranteil stellen. Auf den hinteren Plätzen befinden sich Städte und Gemeinden aus dem Schussental, dem Bodenseekreis und dem Allgäu.

Einpendler 2002 nach TETTANG

Herkunftsort	Anteil an allen	
	absolut	Arbeitsplätzen
TETTANG	2.233	36,65%
FRIEDRICHSHAFEN	921	15,12%
MECKENBEUREN	584	9,59%
RAVENSBURG	289	4,74%
KRESSBRONN AM BODENSEE	243	3,99%
NEUKIRCH	207	3,40%
LANGENARGEN	174	2,86%
ERISKIRCH	146	2,40%
WANGEN IM ALLGÄU	121	1,99%
WEINGARTEN	109	1,79%
Arbeitsplätze 2002 insgesamt	6.092	

Entwicklung der Arbeitsmarktdaten von 1992 bis 2002

				Veränderungen 1992/2002	
	1992	1997	2002	absolut	in % des Wertes von 1992
Einwohner	16677	17084	18061	1384	8,30%
Arbeitsplätze	5551	5691	6092	541	9,75%
Arbeitnehmer	6193	5911	6333	140	2,26%
Einpendler	2961	3368	3852	891	30,09%
Auspendler	3603	3588	4098	495	13,74%
Einpendlersaldo	-642	-220	-246	396	61,68%

3.2.14 Unterzentrum Meßkirch

Trotz eines stetigen Bevölkerungswachstums ist in Meßkirch ein erheblicher Rückgang sozialversicherungspflichtiger Arbeitsplätze um 8% und ein Wachstum des Auspendlerüberschusses seit 1997 zu beobachten. Somit hat Meßkirch leicht an Bedeutung als Zentraler Ort einbüßen müssen. Auch das Bevölkerungswachstum wird sich laut Prognosen des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg in

naher Zukunft in einen Bevölkerungsrückgang umkehren, wodurch Meßkirch einem landesweiten Trend folgen würde.

Über 50% der Meßkircher Bürger arbeiten auch in ihrer Heimatstadt, während die übrigen Arbeitsplätze aus dem Landkreis Sigmaringen und darüber hinaus eingenommen werden.

Einpendler 2002 nach MESSKIRCH

Herkunftsort	Anteil an allen	
	absolut	Arbeitsplätzen
MESSKIRCH	1.124	53,40%
SAULDORF	140	6,65%
LEIBERTINGEN	124	5,89%
PFULLENDORF	95	4,51%
SIGMARINGEN	89	4,23%
KRAUCHENWIES	83	3,94%
WALD	66	3,14%
INZIGKOFEN	64	3,04%
MENGEN	28	1,33%
NEUHAUSEN OB ECK	23	1,09%
Arbeitsplätze 2002 insgesamt	2.105	

Entwicklung der Arbeitsmarktdaten von 1992 bis 2002

	1992	1997	2002	Veränderungen 1992/2002	
				absolut	in % des Wertes von 1992
Einwohner	8098	8606	8707	609	7,52%
Arbeitsplätze	2288	2147	2105	-183	-8,00%
Arbeitnehmer	2761	2620	2725	-36	-1,30%
Einpendler	887	949	981	94	10,60%
Auspendler	1360	1422	1601	241	17,72%
Einpendlersaldo	-473	-473	-620	-147	-31,08%

3.2.15 Unterzentrum Mengen

Mengen weist sehr negative Kenndaten auf. So verlor Mengen von 1992 bis 2002 nahezu ein Fünftel seiner sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze. Dementsprechend ging die Zahl der Arbeitnehmer als auch der Einpendler seit 1992 um rund 7,5% zurück, weshalb sich auch der Auspendlerüberschuss drastisch erhöhte. Trotzdem konnte die Einwohnerzahl mehr als stabil gehalten werden. Mengen hat

hinsichtlich seiner Arbeitsmarktzentralität deutlich an Bedeutung verloren.

Rund 45% der Arbeitsplätze werden von Arbeitnehmern aus Mengen selbst besetzt; viele der anderen Arbeitsplätze werden von Einpendlern aus Bad Saulgau und den unmittelbaren Nachbargemeinden im Landkreis Sigmaringen eingenommen.

Einpendler 2002 nach MENGEN

Herkunftsort	absolut	Anteil an allen Arbeitsplätzen
MENGEN	1.302	45,46%
HOHENTENGEN	241	8,41%
BAD SAULGAU	183	6,39%
HERBERTINGEN	160	5,59%
SCHEER	148	5,17%
SIGMARINGEN	117	4,09%
KRAUCHENWIES	87	3,04%
OSTRACH	85	2,97%
SIGMARINGENDORF	67	2,34%
PFULLENDORF	53	1,85%
Arbeitsplätze 2002 insgesamt	2.864	

Entwicklung der Arbeitsmarktdaten von 1992 bis 2002

	1992	1997	2002	Veränderungen 1992/2002	
				absolut	in % des Wertes von 1992
Einwohner	9602	9919	10118	516	5,37%
Arbeitsplätze	3495	3193	2864	-631	-18,05%
Arbeitnehmer	3640	3465	3382	-258	-7,09%
Einpendler	1689	1684	1560	-129	-7,64%
Auspendler	1834	1956	2078	244	13,30%
Einpendlersaldo	-145	-272	-518	-373	-257,24%

3.2.16 Unterzentrum Gammertingen

Gammertingen hat seine Bedeutung als Zentrum am Nordrand der Region stabilisieren können. Sowohl die Einwohnerzahl als auch die Zahl der Arbeitsplätze konnten seit 1992 gehalten werden. Zudem konnte die negative Einpendlerbilanz trotz Konjunkturschwankungen seit 1997 verbessert werden, wofür das über 31%ige Einpendlerwachstum verantwort-

lich ist. Allerdings nahm die Zahl der Arbeitnehmer mit 8% seit 1992 deutlich ab.

Rund 45% der Gammertinger arbeiten in ihrer Heimatstadt, der überwiegende Anteil der Arbeitsplätze wird von Einpendlern aus den benachbarten Landkreisen und Gemeinden des Laucherttales besetzt.

Einpendler 2002 nach Gammertingen

Herkunftsort	Anteil an allen	
	absolut	Arbeitsplätzen
GAMMERTINGEN	990	44,84%
TROCHTELFINGEN	263	11,91%
BURLADINGEN	142	6,43%
NEUFRA	135	6,11%
VERINGENSTADT	87	3,94%
HETTINGEN	77	3,49%
ALBSTADT	54	2,45%
SIGMARINGEN	54	2,45%
WINTERLINGEN	29	1,31%
BITZ	20	0,91%
Arbeitsplätze 2002 insgesamt	2.208	

Entwicklung der Arbeitsmarktdaten von 1992 bis 2002

	1992	1997	2002	Veränderungen 1992/2002	
				absolut	in % des Wertes von 1992
Einwohner	6706	6759	6920	214	3,19%
Arbeitsplätze	2172	1921	2208	36	1,66%
Arbeitnehmer	2508	2263	2308	-200	-7,97%
Einpendler	924	946	1213	289	31,28%
Auspendler	1260	1288	1316	56	4,44%
Einpendlersaldo	-336	-342	-103	233	69,35%

Nachfolgende Hefte sind in der Reihe „Informationen“ bereits erschienen und können schriftlich, telefonisch oder per E-Mail beim Regionalverband Bodensee-Oberschwaben angefordert werden (Anschrift s. Impressum). INFO-HEFTE, die nach 2002 erschienen sind, können auch als PDF-Dokument von der Homepage des Regionalverbandes (www.rvbo.de) heruntergeladen werden.

Aus der Reihe INFO-HEFTE sind erschienen:

1999	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben	No. 1: 25 Jahre Regionalplanung in Bodensee-Oberschwaben
2000	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben	No. 2: Pendlerverkehr in Bodensee-Oberschwaben
2001	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben	No. 3: Bevölkerungsentwicklung von 1900 bis 2000 in der Region Bodensee-Oberschwaben
2003	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben	No. 4: Synergie-Effekte durch Kooperationen; Zusammenarbeit des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben mit kommunalen und staatlichen Partnern im Bereich EDV / GIS
2003	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben	No. 5: Bevölkerungsprognosen für die Region Bodensee-Oberschwaben
2004	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben	No. 6: Verkehr in der Region Bodensee-Oberschwaben; Kraftfahrzeugbestand, Ausgewählte Straßenverkehrszählungen, Pendlerverkehr

An sonstigen Schriften bzw. Broschüren sind erschienen:

1995	Schweizerische Raumordnungskommission	Kiesabbau im Hochrhein-Bodenseegebiet (nur Versandkosten)
2002	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben	Vision Regionalstadt 2050+; Wege in die Zukunft der Region Bodensee-Oberschwaben Preis € 14,80 (zzgl. Versandkosten)

