

Kurze Wege – starke Präsenz

**Erreichbarkeit von mitarbeiterbesetzten
Sparkassenfilialen – Analyse von Wegezeiten,
Filialdichte und regionalen Versorgungs-
kennzahlen (2025)**





»

Die hohe Erreichbarkeit schafft Wahlfreiheit für die Kundinnen und Kunden: Sie können selbst entscheiden, ob sie digital oder persönlich vor Ort Kontakt aufnehmen. Dabei erwarten die Menschen zu Recht, dass Beratung und Service auf allen Kanälen gleich gut funktionieren. Genau dafür stehen die Sparkassen. Niemand muss in die Filiale kommen, aber jede und jeder kann es. Die Filialen sind dabei ein wichtiger Bestandteil eines modernen kanalübergreifenden Angebots, das digitale Stärke mit persönlicher Erreichbarkeit verbindet.

«

Karolin Schriever
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied
im DSGV

Inhalt

Zusammenfassung	4
Studienbeschreibung	5
1. Daten und Vorgehensweise	5
2. Ergebnisse	6
3. Einordnung der Ergebnisse	12
Impressum	15

Tabellenverzeichnis

Tabelle 01: Verschiedene Wegezeitkennzahlen nach Regionstyp in Minuten	6
Tabelle 02: Anzahl Filialen und Filialdichte nach Regionstyp	7
Tabelle 03: Erreichbarkeits- und Versorgungskennzahlen pro Bundesland	9
Tabelle 04: Wegezeiten nach Erreichbarkeitskategorie und Regionstyp in Minuten	13

Abbildungsverzeichnis

Grafik 01: Häufigkeitsverteilung der Wegezeiten über Wegezeitklassen nach Regionstyp	7
Grafik 02: Zusammenhang zwischen Einwohnerdichte und Wegezeiten	8
Grafik 03: Zusammenhang zwischen Einwohnerdichte und Filialdichte	8
Grafik 04: Mittlere Wegezeiten in Minuten nach Postleitzahlbereichen	10
Grafik 05: Filialen pro 10.000 Einwohner nach Postleitzahlbereichen	11
Grafik 06: Quantilgrenzen für die Erreichbarkeit (mit dem schnellsten Modus)	14

Zusammenfassung

Die Sparkassen sind für die Menschen in Deutschland schnell und verlässlich erreichbar: Im bundesweiten Durchschnitt liegt die Fahrzeit zur nächsten mitarbeiterbesetzten Sparkassenfiliale bei etwas mehr als vier Minuten. In urbanen Räumen¹ sind es rund drei Minuten, in ländlichen Regionen etwa 6,5 Minuten – und neun von zehn Einwohnern erreichen ihre Filiale innerhalb von acht Minuten.

Gleichzeitig zeigt die Studie: Gerade in ländlichen und gemischten Regionen ist die Filialdichte pro Kopf besonders hoch (etwa dreimal so viele Filialen pro 10.000 Einwohner wie in Metropolen und Städten). Damit setzen ländlich geprägte Sparkassen überproportional viele Ressourcen ein, um die flächendeckende Versorgung mit Finanzdienstleistungen sicherzustellen – auch in strukturschwächeren Regionen.

Zu ähnlichen Ergebnissen in Bezug auf die Fahrtwege zum nächsten Bargeldbezugspunkt kam auch die Bundesbank in einer Studie zur Bargeldversorgung in Deutschland, die im Monatsbericht März 2025 veröffentlicht wurde.

Ein zusätzlicher Vergleich mit einer Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWE) unterstreicht die Rolle der Sparkassen als Teil der Daseinsvorsorge: Sparkassenfilialen sind in etwa genauso gut erreichbar wie Standorte der öffentlichen Verwaltung.

¹ Urbaner Raum: dicht besiedelte, städtisch geprägte Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte und konzentrierter Infrastruktur.

Studienbeschreibung

Im Rahmen der Studie wurden die Fahrzeiten der Bevölkerung zur jeweils nächstgelegenen mitarbeiterbesetzten Sparkassenfiliale ermittelt. Auf dieser Grundlage lassen sich Aussagen darüber treffen, wie lange ein bestimmter Anteil der Bevölkerung benötigt, um die nächstgelegene Sparkassenfiliale mit persönlichem Service vor Ort zu erreichen. Die Berechnungen

erfolgten bundesweit sowie differenziert nach Sparkassengebieten, Bundesländern und Gemeinden. Grundlage war jeweils die Annahme der Nutzung eines Pkw. Ergänzend zu den tabellarischen Auswertungen wurden Karten, sogenannte Heatmaps, erstellt. Diese eignen sich gut, um regionale Unterschiede visuell zu veranschaulichen.

1. Daten und Vorgehensweise

Die Analyse stützt sich auf drei zentrale Datenquellen. Die Standorte der mitarbeiterbesetzten Sparkassenfilialen wurden dem Sparkassen-Filialfinder entnommen (Datenstand Mai 2025). Als Bevölkerungsgrundlage dienten die Zensusdaten 2022, die die Bevölkerung in einem fein aufgelösten Raster von 100 mal 100 Metern abbilden. Diese hohe räumliche Auflösung ermöglicht belastbare Aussagen zur tatsächlichen Erreichbarkeit.

Für jede bewohnte Rasterzelle wurde die Fahrzeit zur nächstgelegenen Filiale der jeweils zuständigen Sparkasse berechnet. Dabei wurden die Geschäftsgebiete der Sparkassen berücksichtigt. Die Routenberechnung erfolgte auf Basis des Straßen- und Wegenetzes von OpenStreetMap unter Nutzung der Routing-Software OSRM. Die Qualität dieser Daten ist vom Bundesamt für Kartographie und Geodäsie bestätigt. Aus Gründen des Datenschutzes wurden ausschließlich Rasterzellen mit mehr als zwei Einwohnern einbezogen.

2. Ergebnisse

Im bundesweiten Durchschnitt erreichen die Menschen in Deutschland ihre nächste mitarbeiterbesetzte Sparkassenfiliale in etwas mehr als vier Minuten Fahrzeit. Abhängig von der Siedlungsstruktur variieren die Werte zwischen rund drei Minuten in urbanen Räumen und etwa sechseinhalb Minuten in ländlichen Gebieten.

Der Median der Wegezeiten liegt mit 3,3 Minuten deutlich unter dem Durchschnittswert. Dieses Ergebnis ist typisch für Wegezeitverteilungen,

da ein kleiner Teil der Bevölkerung, insbesondere in ländlich geprägten Regionen, sehr lange Fahrzeiten aufweist (vgl. → G01). Neun von zehn Einwohnern erreichen ihre Sparkassenfiliale innerhalb von acht Minuten. In ländlichen Regionen benötigen rund zehn Prozent der Bevölkerung mehr als zwölf Minuten, während dieser Wert in Städten und Metropolen zwischen fünf und sechs Minuten liegt (vgl. → T01).

Verschiedene Wegezeitkennzahlen nach Regionstyp in Minuten

T01

Regionstyp	Median	Mittelwert	90 %-Wert
Metropole	2,8	3,1	5,1
Stadt	2,8	3,3	5,7
Gemischt	3,4	4,2	8,0
Land	5,6	6,3	12,2
Gesamtergebnis	3,3	4,1	8,0

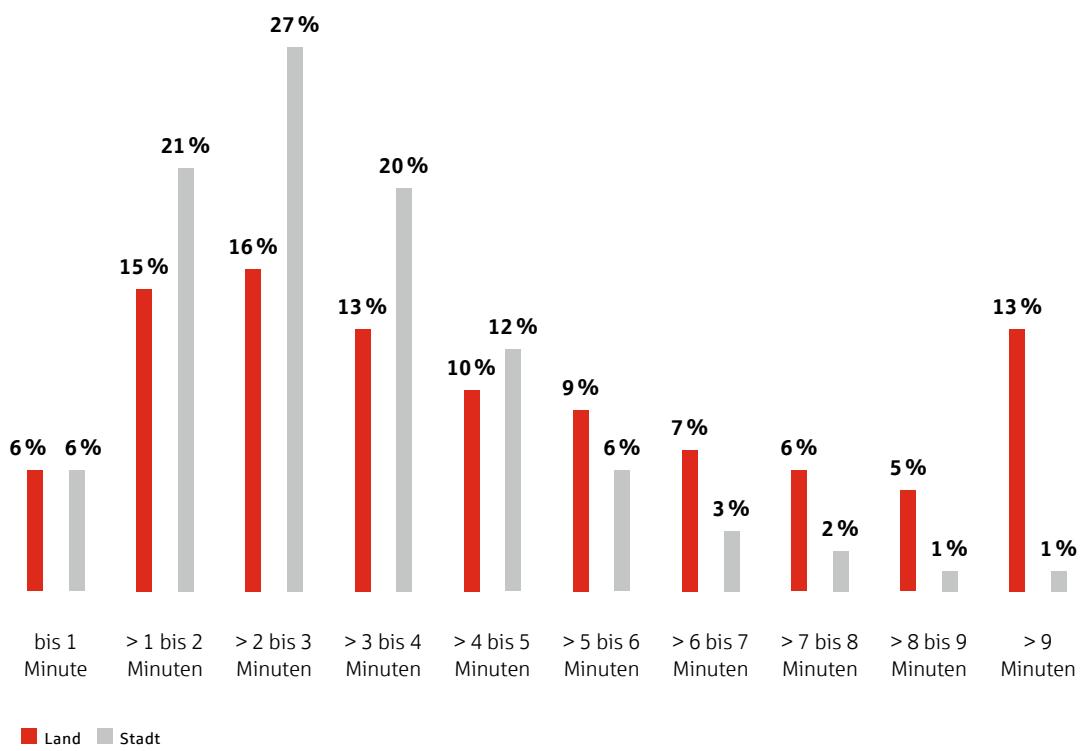
Quelle: DSGV

Ein umgekehrtes Bild zeigt sich bei der Filialdichte. In ländlichen und gemischten Regionen gibt es in etwa dreimal so viele Sparkassenfilialen pro 10.000 Einwohner wie in Metropolen und Städten (vgl. → T02). Die längeren Wegezeiten in ländlichen Räumen sind dabei im Wesentlichen strukturell bedingt durch geringere Einwohnerdichte und eine stärkere

räumliche Zersiedelung. Sie betreffen nicht nur Bankfilialen, sondern typischerweise die Erreichbarkeit von Infrastruktur insgesamt. Dass Sparkassen trotz dieser Rahmenbedingungen eine so hohe Filialdichte vorhalten, unterstreicht ihre Rolle als besonders verlässlicher Infrastrukturanbieter in der Fläche.

Häufigkeitsverteilung der Wegezeiten über Wegezeitklassen nach Regionstyp

G01



Quelle: DSGV

Anzahl Filialen und Filialdichte nach Regionstyp

T02

Regionstyp	Anzahl Filialen	Filialen pro 10.000 Einwohner
Metropole	532	0,4
Stadt	1.251	0,5
Gemischt	3.942	1,5
Land	2.382	1,5
Gesamtergebnis	8.107¹	1,0

¹ An rund 8.100 Standorten in ganz Deutschland können sich Kundinnen und Kunden beraten lassen – inklusive der Standorte der mobilen Filialen, die vor allem in strukturschwachen Gebieten nach einem festen Fahrplan für Erreichbarkeit sorgen.

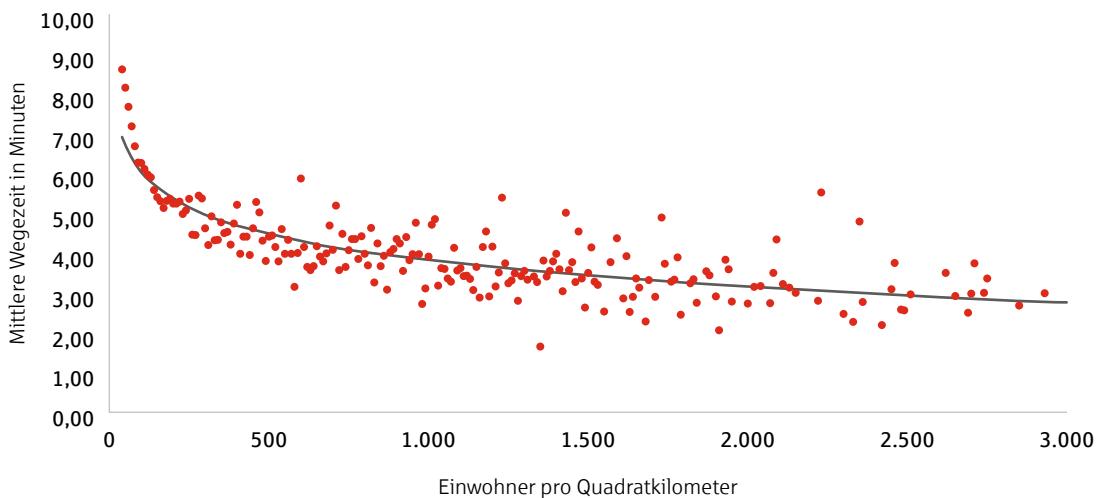
Quelle: DSGV

Eine statistische Auswertung bestätigt diesen Zusammenhang. Wie in → G02 zu sehen, sinken die durchschnittlichen Wegezeiten mit steigender Einwohnerdichte deutlich – und das, obwohl gleichzeitig die Zahl der Filialen pro Einwohner abnimmt (vgl. → G03). Rein statistisch lassen

sich circa zwei Drittel der Veränderung der Kennzahl „mittlere Wegezeit“ und 40 Prozent der Veränderung der Kennzahl „Sparkassenfilialen pro 10.000 Einwohner“ durch die jeweilige Siedlungsstruktur erklären.

Zusammenhang zwischen Einwohnerdichte und Wegezeiten

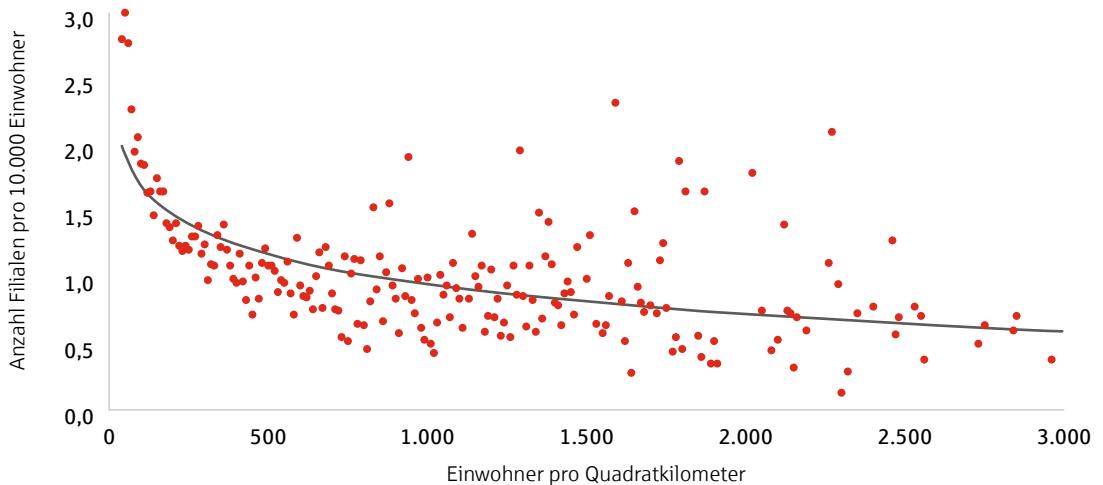
G02



Quelle: DSGV
Bestimmtheitsmaß $R^2 = 0,67$

Zusammenhang zwischen Einwohnerdichte und Filialdichte

G03



Quelle: DSGV
Bestimmtheitsmaß $R^2 = 0,40$

Auch zwischen den Bundesländern zeigen sich deutliche Unterschiede. In ländlich geprägten Flächenländern wie Schleswig-Holstein oder Mecklenburg-Vorpommern liegen die durchschnittlichen Fahrzeiten bei rund sechs Minuten, während sie in Stadtstaaten wie Berlin oder

Hamburg etwa drei Minuten betragen. Auffällig ist zugleich die überdurchschnittliche Filialdichte in den ostdeutschen Bundesländern (mit der Ausnahme von Thüringen) (vgl. → T03).

Erreichbarkeits- und Versorgungskennzahlen pro Bundesland

T03

Bundesland	Mittlere Wegezeit in Minuten	Filialen pro 10.000 Einwohner
Baden-Württemberg	3,6	1,2
Bayern	3,9	1,1
Berlin	3,3	0,3
Brandenburg	5,5	1,1
Bremen	4,0	0,8
Hamburg	3,0	0,6
Hessen	3,9	1,0
Mecklenburg-Vorpommern	6,3	1,1
Niedersachsen	5,1	0,8
Nordrhein-Westfalen	3,6	0,8
Rheinland-Pfalz	4,8	0,9
Saarland	3,4	1,6
Sachsen	3,7	1,5
Sachsen-Anhalt	4,3	1,5
Schleswig-Holstein	6,0	0,8
Thüringen	5,6	0,9
Gesamtergebnis	4,1	1,0

Quelle: DSGV

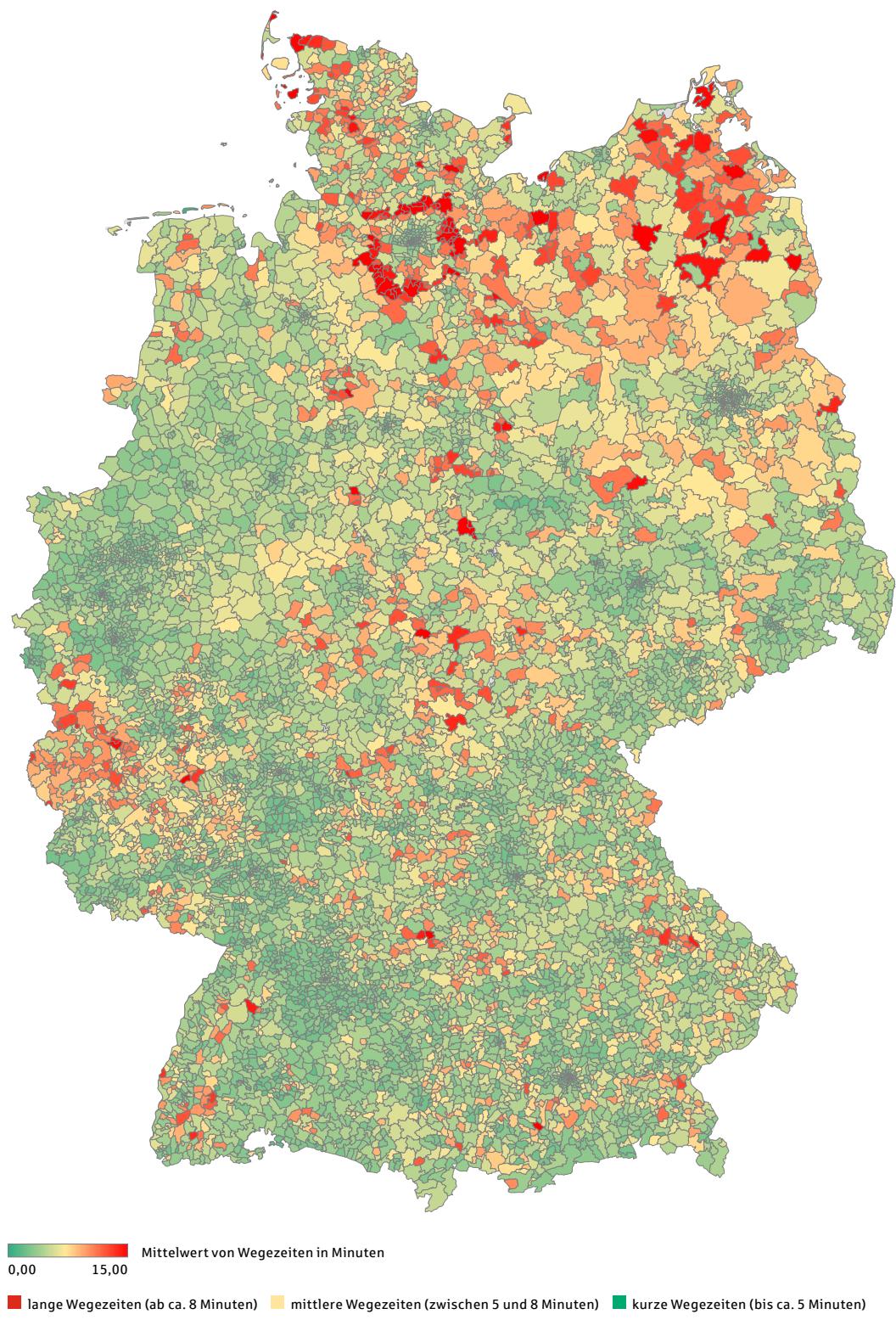
Im nächsten Schritt wurden die Erreichbarkeits- und Versorgungskennzahlen visuell auf Landkarten dargestellt. Diese sogenannten Heatmaps ermöglichen es, regionale Zusammenhänge schnell mit dem „einfachen Auge“ zu erfassen.

Klar zu erkennen sind die regionalen Unterschiede zwischen Nord- und Süddeutschland in Bezug auf die Wegezeiten. Ein regional homogeneres Bild zeigt sich bei der Filialdichte. Hier gibt es in fast allen Teilen Deutschlands Postleitzahlbereiche,

in denen keine Sparkassenfiliale ausgewiesen wird. Das ist häufig Ausdruck einer Bündelung von Standorten in gut erreichbaren Ortszentren – ein typisches Muster der Daseinsvorsorge, gerade in ländlichen Räumen. In stark zersiedelten Regionen können daraus längere Fahrzeiten entstehen, obwohl die Sparkassen insgesamt eine hohe Standortdichte in der Fläche sichern. Zu beachten ist, dass die Ergebnisse u.a. auch durch den regionalen Zuschnitt der Postleitzahlbereiche beeinflusst werden.

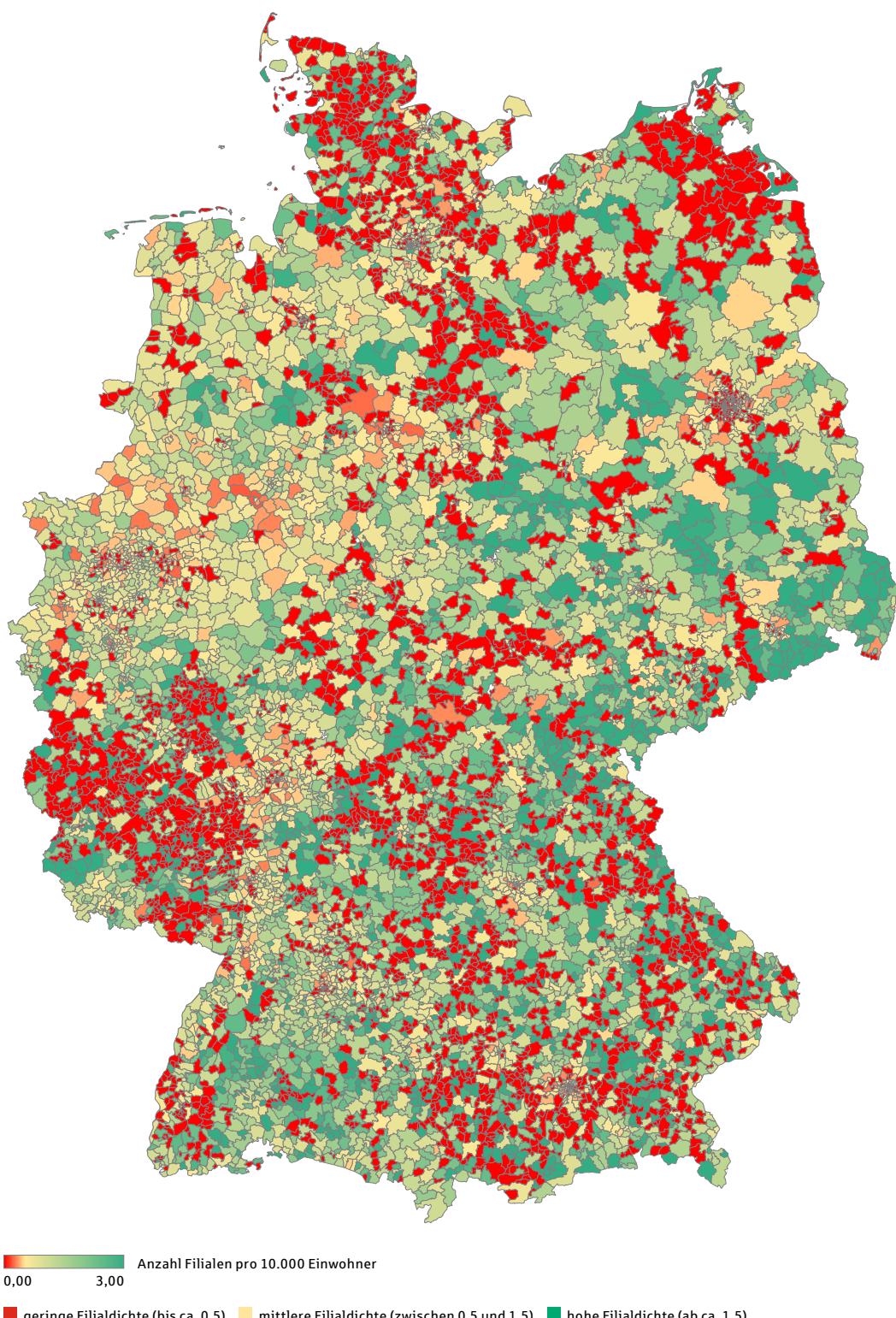
Mittlere Wegezeiten in Minuten nach Postleitzahlbereichen

G04



Filialen pro 10.000 Einwohner nach Postleitzahlbereichen

G05



Quelle: DSGV

3. Einordnung der Ergebnisse

Die Analyse macht die Erreichbarkeit mitarbeiterbesetzter Sparkassenfilialen transparent und messbar. Für die Bewertung im größeren Versorgungskontext sind ergänzende Vergleichsmaßstäbe hilfreich. Vergleichsstudien zu anderen Bankengruppen liegen für Deutschland nicht vor. Eine gute Orientierung bietet jedoch eine Untersuchung der Deutschen Bundesbank zur Erreichbarkeit von Bargeldbezugspunkten (Geldautomaten, Bankschalter, Ladenkassen etc.), die u.a. zu folgendem Ergebnis kommt:

„[Die] Auswertungen der Verkehrswege zwischen Wohnorten und den nächstgelegenen Abhebeorten ergeben, dass die Menschen [in Deutschland] im Durchschnitt 1,4 Kilometer vom nächsten Bargeldbezugspunkt der Kreditwirtschaft entfernt leben. 95,3 Prozent der Bevölkerung finden einen Geldautomaten oder Bankschalter im Umkreis von 5 Kilometern um den eigenen Wohnort vor, und lediglich 0,3 Prozent der Gesamtbevölkerung müssen mehr als zehn Kilometer zurücklegen, um sich über ein Angebot der Kreditinstitute in Deutschland mit Bargeld zu versorgen.“

In der Stadt sind die durchschnittlichen Entfernnungen zum nächsten Abhebeort kürzer als auf dem Land. Während der nächste Bankschalter oder Geldautomat in Stadtregrionen durchschnittlich 1,1 Kilometer entfernt ist, müssen Bürger auf dem Land durchschnittlich 1,9 Kilometer zurücklegen. Insgesamt haben 90,3 Prozent der Bevölkerung auf dem Land Zugang zu einem Geldautomaten oder Bankschalter im Umkreis von fünf Kilometern. In Stadtregrionen hingegen sind es 98,1 Prozent ihrer Bevölkerung.“²

Aufgrund der leicht unterschiedlichen Methodik (Entfernungen statt Fahrzeiten) sowie des inhaltlichen Gegenstands (Bargeldbezugspunkte versus Filialen) kann die Bundesbankstudie nicht zu einem direkten Vergleich der Ergebnisse herangezogen werden. Aber auch die Bundesbank bestätigt das grundsätzliche Muster, das viele Infrastrukturen betrifft: In dünn besiedelten Regionen fallen Wege im Schnitt länger aus als in dicht besiedelten Stadtregrionen. Die vorliegende Studie zeigt darüber hinaus, dass Aussagen zur Erreichbarkeit stets gemeinsam mit Pro-Kopf-Kennzahlen zur Versorgungsdichte betrachtet werden sollten. Erst diese Kombination erlaubt eine sachgerechte Einordnung der ermittelten Wegezeiten.

Der DSGV verfolgt die öffentliche Diskussion zur Bargeldversorgung sowie die Stellungnahmen der Deutschen Bundesbank und der europäischen Institutionen mit großem Interesse. Bereits 2023 legte der DSGV eine eigene Studie zur Erreichbarkeit von Sparkassen-Geldautomaten vor und präsentierte sie auch der Bundesbank. Schon damals basierte die DSGV-Analyse auf der Berechnung von Fahrtrouten unter Verwendung von Zensus- und Kartendaten. Dass nun auch die Bundesbank diese Methodik in ihrer aktuellen Studie vom März 2025 angewendet hat, kann man als Bestätigung für die Herangehensweise an dieses Thema sehen. Damit verfügt der DSGV über eine belastbare methodische Grundlage, um sich auch künftig aktiv in die weitere Diskussion zur Bargeldversorgung einzubringen.

² Deutsche Bundesbank (2025). ↗ Monatsbericht – März 2025. 77. Jahrgang, Nr. 3. (Abruf am 17.03.2025).

Eine weitere Einordnung ermöglicht eine Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWE) zur Erreichbarkeit öffentlicher Infrastruktureinrichtungen aus dem Jahr 2020. In dieser Studie wurden ebenfalls Fahrzeiten basierend auf OpenStreetMaps sowie Meldeadressen von Bewohnern durchgeführt. Die dort ausgewiesenen Fahrzeiten zeigen, dass sich die Erreichbarkeitskennzahlen der

Sparkassenfilialen im vorderen Drittel der Ergebnisse zentraler öffentlicher Infrastrukturen bewegen (vgl. → T04 und → G06).

Besonders auffällig ist, dass die Erreichbarkeitswerte der Sparkassen (25 %-Quantil: 02:00 Minuten und 75 %-Quantil: 05:12 Minuten) fast deckungsgleich mit denen der öffentlichen Verwaltung (Rathäuser: 02:11 und 05:12 Minuten) sind.

Wegezeiten nach Erreichbarkeitskategorie und Regionstyp in Minuten

T04

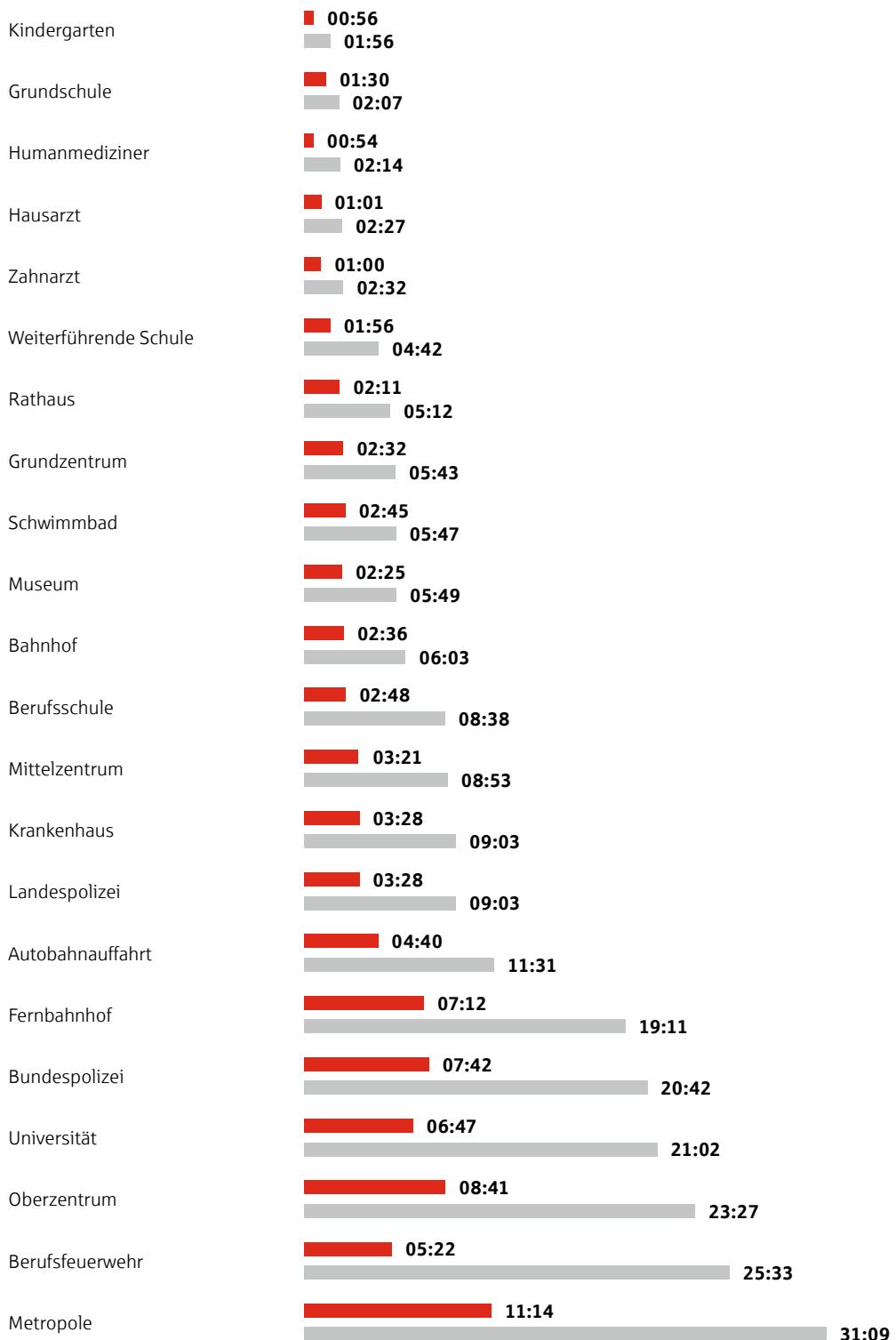
Regionstyp	25 %-Wert	75 %-Wert
Metropole	1,9	3,8
Stadt	1,9	4,1
Gemischt	2,0	5,6
Land	2,6	8,9
Gesamtergebnis	2,0	5,2

Quelle: DSGV

Zu berücksichtigen ist, dass die Analyse ausschließlich mitarbeiterbesetzte Sparkassenfilialen berücksichtigt. Würde man auch Standorte anderer Bankengruppen mit in die Berechnungen einbeziehen, so würde dies die Ergebnisse weiter verbessern.

Quantilgrenzen für die Erreichbarkeit (mit dem schnellsten Modus)

G06



■ Schnelle Erreichbarkeitskategorie (25 %-Quantil) ■ Langsame Erreichbarkeitskategorie (75 %-Quantil)

Fahrzeit in Minuten mit dem schnellsten Verkehrsmittel

Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, 2020.³

³ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie. (2020). ↗ Verfügbarkeit von Infrastruktureinrichtungen in Deutschland – Infrastruktur-atlas zu Fahrzeiten und lokalen Knappheiten.
(Abruf am 11.12.2025).

Impressum

Herausgeber

Deutscher Sparkassen- und Giroverband e.V.
Charlottenstraße 47
10117 Berlin
www.dsgv.de

Verantwortung

Dr. Thomas Keidel
Deutscher Sparkassen- und Giroverband e.V.
Direktor/Bevollmächtigter der Verbandsleitung für Financial Market Relations

Jana Gieseler
Deutscher Sparkassen- und Giroverband e.V.
Leitung der Gruppe Finanzmärkte/Internationales

Autoren

Jürgen Arnoldt
Jana Gieseler

Kontakt bei Rückfragen

presse@dsgv.de

Datum der Veröffentlichung

29. Januar 2026

Gestaltung

RYZE Digital
www.ryze-digital.de

Fotografie

doganmesut – stock.adobe.com (S. 1)
Firn – iStock.com (S. 2)

**Deutscher Sparkassen-
und Giroverband e.V.**

Charlottenstraße 47
10117 Berlin

www.dsgv.de