



Flächennutzungsmonitoring IX Nachhaltigkeit der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung?

IÖR Schriften Band 73 · 2017

ISBN: 978-3-944101-73-6

Mehr Raum für den Raum in der Mobilitätsforschung

Markus Sigismund

Sigismund, M. (2017): Mehr Raum für den Raum in der Mobilitätsforschung. In: Meinel, G.; Schumacher, U.; Schwarz, S.; Richter, B. (Hrsg.): Flächennutzungsmonitoring IX. Nachhaltigkeit der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung? Berlin: Rhombos, IÖR Schriften 73, S. 191-200.

Mehr Raum für den Raum in der Mobilitätsforschung

Markus Sigismund

Zusammenfassung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) etabliert im Geschäftsbereich mit Bausteinen wie der Geoinformationsstrategie, der mCLOUD (Rechercheplattform) und dem mFUND (Modernitätsfond) eine neue, offene Datenkultur und leistet mit der Bereitstellung von Verwaltungsdaten und der Erschließung neuer Datenquellen einen wichtigen Beitrag zur Open-Data-Strategie der Bundesregierung.

Die hier dargestellten „klassischen“ Mobilitätshebungen, Forschungsprojekte und amtlichen Daten verlieren in diesem Umfeld jedoch nicht an Wert. Im Gegenteil: Sie sind die wichtigste empirische Grundlage für die Verkehrsplanung und Mobilitätsforschung. Sie sind auch Grundlage zur Eichung der neuen Datenwelten wie z. B. Big Data und Verwaltungsdaten und damit deren Wertschöpfungspotenzial.

Zwischen diesen Datenwelten der Mobilitätsforschung und Verkehrsplanung nehmen siedlungsstrukturelle Raumtypisierungen eine zentrale Scharnierfunktion ein. Um diese Scharnierfunktion zu verbessern, hat das BMVI einen Anforderungskatalog definiert und das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) mit einer Operationalisierung neuer Raumtypen beauftragt. Diese werden vor allem auch benötigt, um die Mobilität erklären zu können: die wichtigsten Veränderungen der Mobilität werden erst erkennbar, wenn unter der bundesweit ruhigen Oberfläche, d. h. mit nahezu unveränderten Mobilitätskennwerten auf Bundesebene, systematisch räumliche Unterschiede identifiziert werden können. Deshalb gibt das BMVI raumbezogenen Daten mehr Raum. Das BMVI wirbt dafür, dass auch die amtliche Statistik eine Raumtypisierung in das Standardveröffentlichungsprogramm übernimmt und empfiehlt die neue Raumtypisierung als Diskussionsgrundlage an.

1 Einführung

Daten sind der „Rohstoff der Zukunft“ für die Digitalisierung und die Industrie 4.0. Das BMVI hat mit den Ressortzuständigkeiten für die Raumordnung, die digitale Infrastruktur und den Verkehr einen besonders ausgeprägten Bezug zu räumlichen Strukturen und Entwicklungen und damit zu räumlichen Daten. Für zielgenaue Entscheidungen benötigt das BMVI viel von diesem „Rohstoff“, gleichzeitig verfügt das BMVI und seine nachgeordneten Behörden in diesem Wortsinn über enorme „Rohstoffvorkommen“. Das BMVI unterstützt die Open-Data-Strategie der Bundesregierung auf vielen Ebenen:

Die Geoinformationsstrategie fordert den Geschäftsbereich auf, vorhandene Geodaten für Dritte besser zugänglich zu machen. Mit dem Modernitätsfund mFUND fördert das BMVI Forschungs- und Entwicklungsvorhaben, die vor allem mit Daten aus dem Ressort neue Nutzungs- und Vernetzungsmöglichkeiten entwickeln. Mit mCLOUD bietet das BMVI eine Rechercheplattform zu offenen Daten, vorwiegend aus dem Mobilitätsbereich. Mit dieser neuen Datenkultur und der Bereitstellung von Verwaltungsdaten, z. B. des Deutschen Wetterdienstes, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, der Bundesanstalt für Gewässerkunde etc., leistet das BMVI einen wichtigen Beitrag zur Open-Data-Strategie.

Dieser Beitrag fokussiert auf das „klassische“ Datenangebot für die Mobilitätsforschung und Verkehrsplanung und gibt einen Überblick über aktuelle Projekte im BMVI und über die Einführung neuer Raumtypen für die Mobilitätsforschung. Der Beitrag ist ein Fortschrittsbericht zu früheren Beiträgen des Autors (Sigismund 2011; Sigismund 2014) beim Dresdner Flächennutzungssymposium.

2 Datenanforderung und -input der Verkehrsplanung

Bedarfsgerechte Verkehrsplanung basiert auf einer Analyse und Prognose der Verkehrsnachfrage. Da es keine Datenquelle gibt, die die Verkehrsnachfrage umfänglich abbildet, wird diese regelmäßig sowohl für die Bestandsaufnahme als auch für die Prognose in vier Modellstufen ermittelt:

1. Verkehrserzeugung: Wer erzeugt wieviel Verkehr?
2. Verkehrsverteilung: Wohin – was sind die Ziele der erzeugten Wege?
3. Verkehrsaufteilung: Womit – welche Verkehrsmittel werden genutzt?
4. Verkehrsumlegung: Wo entlang – welche Strecken werden gewählt?

Während die Verkehrsaufteilung und die Verkehrsumlegung als primär verkehrsendogene Größen betrachtet werden können, resultieren die Verkehrserzeugung und -verteilung zunächst aus der Struktur der Verteilung von Bevölkerung, Arbeitsplätzen und anderen Wirtschafts- und Aktivitätsstandorten im Raum, so dass diese Daten für die Verkehrsnachfrageanalyse im Vordergrund stehen. Mittel- und langfristig entwickelt sich die Verteilung der Aktivitätsstandorte im Raum aber auch eng zurückgekoppelt zur Verkehrsinfrastruktur als wichtiger Standortfaktor.

Bei feinmaschigen Nachfrageanalysen, wie sie z. B. für die Straßeninfrastruktur notwendig sind, werden diese Modellschritte für kleinräumige Verkehrszellen durchgeführt. So werden z. B. große Städte in mehrere Zellen unterteilt. Bei einer entsprechenden bundesweiten Betrachtung ergibt sich als Anzahl der Verkehrszellen ein Vielfaches der rd. 11 300 Gemeinden in Deutschland. Nur selten kann eine Datenanforderung in einer solchen räumlichen Auflösung aus Vollerhebungen bzw. Auswertungen der Grund-

gesamtheit primärstatistisch unterfüttert werden. Die wichtigste amtliche bundesweite Quelle ist hier sicherlich der Zensus 2011.

Das Gros der Inputdaten wird aber auf der Grundlage von Stichprobenerhebungen ermittelt und in die Verkehrsmodelle integriert. Wichtige Erhebungen der statistischen Ämter der Länder und des Bundes sind der Mikrozensus, die Einkommens- und Verbrauchsstichprobe und die Erhebungen zum öffentlichen Verkehr, Bahnverkehr, zur Binnenschifffahrt und zum Luftverkehr. Das empirische Rückgrat für die Verkehrsplanung bilden insbesondere aber auch die Erhebungen und Statistiken des BMVI und des Geschäftsbereichs, wie z. B.:

- Mobilität in Deutschland (BMVI): Querschnittstudie zum Mobilitätsverhalten
- Deutsches Mobilitätspanel (BMVI): Längsschnittstudie zum Mobilitätsverhalten
- Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland (BMVI): Studie zu Einsatz und Nutzung von Kraftfahrzeugen
- Güterkraftverkehrsstatistik (KBA): Erfassung des Güterverkehrs der Lkw über 3,5 t Nutzlast und der Sattelzugmaschinen
- Fahrleistungserhebung (BAST): Erhebung der Fahrzeugfahrleistung mit einer Unterscheidung nach dem Inlands- und Inländerkonzept
- Verkehr in Kilometern (KBA): Ermittlung der Fahrleistung auf Basis von Tachostandsdaten bei den Hauptuntersuchungen
- Straßenverkehrszählung/Dauerzählstellen (BAST): Erhebung der Verkehrsstärken auf Autobahnen und Bundesstraßen

Trotz zum Teil großer Datenumfänge lassen alle diese Erhebungen bundesweit keine direkten Ergebnisse zur Mobilität auf kleinräumiger Ebene zu. Für kleine Städte und ländliche Gemeinden finden sich in bundesweiten Zufallsstichproben allenfalls nur einzelne Erhebungsfälle. Die Ergebnisse werden daher regelmäßig zu Mobilitätskennwerten für siedlungsstrukturelle Raumtypen zusammengefasst, um diese dann über entsprechende Zuordnungen auf die Verkehrszellen oder andere Raumeinheiten zu übertragen. Siedlungsstrukturelle Raumtypen haben eine wichtige Scharnierfunktion zwischen Stichproben und Verkehrsmodellen.

3 Bessere räumliche Daten für die Verkehrsplanung – ein Werkstattbericht aus dem BMVI

Für den Bereich der „klassischen“ Verkehrsplanung bleiben aber Datenlücken, die sich weder in dem Rahmen der etablierten Erhebungskonzepte noch mit Verwaltungsdaten schließen lassen. Das BMVI deckt diesen Bedarf mit der methodischen Weiterentwicklung der Erhebungen und schließt mit neuen Forschungsprojekten vorhandene Lücken in den Datengrundlagen. Wichtige Beispiele sind:

- **Mobilität in Deutschland 2016/2017 (MiD):** Die MiD ist die bundesweit größte Mobilitätsenerhebung und ermöglicht aufgrund der Stichprobengröße die Bereitstellung bundesweiter, regional differenzierter Mobilitätskennwerte. Zuletzt hatte das BMVI in den Jahren 2002 und 2008 eine MiD mit rd. 25 000 Haushalten in Auftrag gegeben. Noch bis September 2017 dauert die einjährige Feldphase der aktuellen Erhebung an. Der Stichprobenumfang der MiD 2016/2017 konnte durch eine Erhöhung der Stichprobe des Bundes (30 000 Haushalte) und einer hohen Beteiligung regionaler und kommunaler Partner (105 000 Haushalte) erweitert werden. Zur Verbesserung der raumbezogenen Informationen wurden in das Lastenheft weitere Innovationen aufgenommen:
 - Ein neues differenziertes räumliches Schichtungskonzept stellt eine bessere räumliche Repräsentativität sicher.
 - Ein triple frame Auswahlrahmen bestehend aus Einwohnermelde-, Festnetz- und Mobilfunkstichprobe reduziert räumliche Klumpeneffekte.
 - Zur Verbesserung der Schichtung, Gewichtung und Hochrechnung werden auch kleinräumige Daten verwendet.
 - Die Georeferenzierung aller Wege ermöglicht präzise Analysen zum Wirkungszusammenhang von räumlichen Merkmalen und der Mobilität.
 - Für eine Teilstichprobe kommt das Etappenkonzept zur Anwendung und ermöglicht eine Abbildung intermodaler Wege.
 - Auf Basis einer Small-Area-Schätzung werden bundesweit regionale – bzw. lokale Mobilitätseckwerte entwickelt.
 - Der Kranz an kleinräumigen Kontext-/Raumstrukturdaten wird ergänzt.Erste Ergebnisse werden im Frühjahr 2018 erwartet. Anonymisierte Forschungsdaten werden unter Maßgabe des Datenschutzes bereitgestellt (siehe auch www.mobilitaet-in-deutschland.de).
- **KFZ-KLASTER und Forschungsdateninfrastruktur im KBA:** Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat im Auftrag des BMVI die Statistikdaten zum Fahrzeugbestand georeferenziert und analog dem Zensus-KLASTER-Projekt (Sigismund 2014) als kleinräumiges Analyseraster (KLASTER) die Ebene geografischer Gitterzellen bestimmt und unter Berücksichtigung der Anforderungen des Datenschutzes ausgewertet. Um die Möglichkeit einer flexibleren Nachnutzung weiterer Daten für Dritte unter den Vorgaben des Datenschutzes zu verbessern, hat das BMVI das KBA im Mai 2017 beauftragt, die Anforderungen und Potenziale einer Forschungsdateninfrastruktur (z. B. Forschungsdatenzentrum, Verfahren der Datenveränderung zur Anonymisierung von Mikrodaten) zu überprüfen. Diese Überprüfung soll nach zwei Jahren abgeschlossen sein.

- **Verkehrsprognose 2035:** Die Verkehrsprognose 2030 des BMVI ist Grundlage für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 und die als Anlage zu den jeweiligen Ausbaugesetzen beschlossenen Bedarfspläne für Straße, Schiene und Wasserstraße (Krick 2016). Nach Ablauf von fünf Jahren muss das BMVI nach § 4 des jeweiligen Ausbaugesetzes prüfen, ob die Bedarfspläne der Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Hierzu wird das BMVI eine neue Verkehrsprognose 2035 für den Personen- und für den Güterverkehr erstellen, welche die aktuellen wirtschaftlichen, demografischen und verkehrlichen Entwicklungen berücksichtigt. Diese wird die regionalisierten Teilprognosen Strukturdaten, Binnenschifffahrt, See-, Luft-, Eisenbahn-, Straßenverkehr sowie die Verkehrsverflechtung umfassen. Die Ausschreibung ist in Vorbereitung
- **8 Forschungsprojekte „Strukturdaten für die Prognose der Zielwahl“:** Im Modellschritt Verkehrsverteilung der Verkehrsplanung (Abschn. 2) werden die räumlichen Ziele der einzelnen Wege bzw. Fahrten bestimmt. Dabei werden die Wege bzw. Fahrten z. B. nach Wegezwecken und Zielarten unterschieden. Um diese Zielwahl empirisch besser abzusichern, sollen prognosefähige räumliche Strukturdaten ermittelt werden für die Zielwahl im Ausbildungsverkehr, Einkaufs- und Erledigungsverkehr, Privatverkehr, Urlaubsverkehr, Baustellenverkehr, land- und forstwirtschaftlicher Verkehr, Verkehre zu Betrieben sowie zu verkehrlichen Umschlagpunkten. Die Ausschreibungen sind in Vorbereitung.
- **Verkehrsverflechtung 2015 im MIV:** Bei der Erarbeitung der Verkehrsprognosen wurde bisher für den motorisierten Individualverkehr (MIV) die Verkehrsverflechtung nicht nur für das Prognosejahr, sondern bereits für das Basisjahr auf Grundlage von empirischen Eingangsgrößen modelliert. Um die Belastbarkeit der Verkehrsprognose 2035 weiter zu erhöhen, wird als Ergänzung der Eingangsdaten eine regionalisierte Verkehrsverflechtungsmatrix für den MIV für das Jahr 2015 auf Basis von aggregierten satellitengestützten Daten erarbeitet. Bereits jetzt zeichnet sich die zentrale Rolle der Erhebungen des BMVI sowie der amtlichen Daten für die Wertsetzung der neuen Datenquellen ab.

Das BMVI zielt bei der Weiterentwicklung aller Datengrundlagen für die Verkehrsplanung darauf, dort wo es möglich und fachlich sinnvoll ist, die geografische Gitterzelle als neue Standardreferenz, mindestens aber als ergänzende Referenz zu den Verwaltungsgliederungen zu etablieren.

Das BMVI hat auch maßgeblichen Anteil an einer Weiterentwicklung der räumlichen Daten im Mikrozensus: Seit 2016 wird die Arbeitsstätte auf der Ebene der Kreise statt auf der Ebene der Regierungsbezirke erfasst. Das BMVI erhofft sich räumlich präzisere und damit auch für Stadtregionen und differenzierte Raumtypen verwertbare Ergebnisse zum Pendeln, insbesondere bei der Frage der Verkehrsmittelwahl. Ab dem Jahr 2018 werden auf Anforderung des BMVI die Haushaltsanschriften georeferenziert und

ermöglichen damit grundsätzlich im Rahmen der strengen Datenschutzerfordernungen präzisere räumliche Auswertungen. Ab dem Mikrozensus 2020 wird die Verkehrsmittelwahl bei der Pendlerbefragung weiter differenziert.

4 Neue siedlungsstrukturelle Raumtypen

Siedlungsstrukturelle Raumtypen sind das Scharnier zwischen Erhebungen, amtlichen Statistiken, neuen Datenquellen wie Big Data oder Verwaltungsdaten und ganz vielen konkreten fachlichen Anforderungen, wie z. B. der Verkehrsplanung. Das wurde zuvor dargestellt. Siedlungsstrukturelle Raumtypen haben aber immer schon auch eine besondere Bedeutung, um Politik und gesellschaftliche Entwicklungen in Deutschland sichtbar zu machen. Aktuell finden unterschiedliche Raumtypen selbst in Strategien und Monitoringberichten Eingang, die nach ihrem Charakter eigentlich nicht auf räumliche Unterschiede fokussieren, wie z. B. „Gut Leben in Deutschland“ oder „Nachhaltige Entwicklung in Deutschland“. Gleichzeitig zeichnet ein von der EU vorgelegter Verordnungsentwurf die rechtlich verankerte Einführung von Raumtypisierungen auf europäischer Ebene ab (Abschn. 4.2). Dies ist Ausdruck für den gestiegenen Bedarf, Entwicklungen für den Bürger und die Politik näher an der lebensweltlichen Kulisse statt auf Bundes- oder Länderebene u. ä. darzustellen.

4.1 Neue Raumtypen für die Mobilitätsforschung

Die wichtigsten Mobilitätskennwerte ändern sich auf Bundesebene seit Jahren allenfalls marginal. Unterhalb dieser ruhigen Oberfläche gibt es viele spannende Entwicklungen und Fragestellungen, z. B. ob bzw. wo „Nutzen statt Besitzen“ tatsächlich eine neue Mobilitätskultur beschreibt, in welchen Konstellationen das Elektrofahrrad das Auto ersetzt oder die Bevölkerung besonders multimodal unterwegs ist. In vielen Untersuchungen sind große Unterschiede zwischen großen Städten, ländlichen Räumen etc. greifbar. Es fehlt aber in der Mobilitätsforschung an einer etablierten Raumtypologie, die Entwicklungen und Ergebnisse vergleichbar zu machen.

Noch vor wenigen Jahren bildeten die siedlungsstrukturellen Kreistypen des BBSR den Standard für die Auswertung räumlicher Entwicklungen. Aufgrund der Gebietsreformen wurden die Kreise immer größer und heterogener und waren daher immer weniger vergleichbar. Die aktuellen siedlungsstrukturellen Kreis-, Raumtypisierungen und -abgrenzungen des BBSR haben für viele Fragestellungen heute weiter eine enorme Relevanz (BBSR 2017). Diese finden aber in der Mobilitätsforschung immer weniger Beachtung, weil sie die räumlichen Unterschiede für Fragestellungen der Mobilität nicht hinreichend abbilden, es teilweise an Kontinuität fehlt und sie sich nicht hinreichend von den administrativen Gebietsgliederungen (z. B. Kreisebene) lösen.

Das BMVI hat daher eine heuristische Grundstruktur hierarchischer Regions- und Gemeindetypen erstellt und das BBSR im September 2016 beauftragt, die Kategorien zu operationalisieren, um dann gemeinsam die Typen sowohl in der Abgrenzung als auch in der Begrifflichkeit fein justieren zu können. Folgende Anforderungen sind für das BMVI leitend:

- a) Funktionsräumliche, geostatistische Raumtypisierung zu Monitoringzwecken: Die neue Typisierung soll sich von administrativen, politischen Kulissen weitgehend lösen; sie soll sich an funktionsräumlichen Kriterien orientieren und alleine auf regionalstatistische Zwecke ausrichten. Die Raumtypen sollen ein analytisches Werkzeug zur Ergänzung der administrativen Gebietsgliederungen sein.
- b) Unterscheidung Metropolen und anderer Großstädte: Die bisherige Standardtypisierung, die siedlungsstrukturellen Kreistypen, unterscheiden weder auf der Regions- noch auf der Gemeindeebene systematisch Metropolen wie Berlin, Hamburg oder München von anderen Großstädten, wie z. B. Koblenz, Bottrop oder Gera. Für den öffentlichen Verkehr zeigen z. B. die von der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) definierten 19 Kernstädte der Metropolregionen mit einem Anteil von 17 % eine andere Größenordnung als die anderen Großstädte (11 %). Die Kernstädte entsprechend heutiger Typisierung (15 %) verwischen diese Unterschiede.

Neben der Unterscheidung von Metropolen auf der städtischen Ebene soll auch auf der Regionsebene eine entsprechende Unterscheidung der großen Agglomerations- oder Metropolräume (z. B. München, Hamburg, Berlin, Rhein-Ruhr) abgegrenzt und von kleineren verdichteten Stadtregionen (z. B. Saarbrücken, Dresden, Bielefeld) unterschieden werden. Diese Abgrenzung sollte funktionsräumliche Metropolregionen identifizieren. Das BMVI hält weitere Elemente des Konzepts der Regiopolen (Aring, Reuther 2008) für geeignet, Mobilitätskennwerte der großen Städte bzw. Stadtregionen zu unterscheiden.

- c) Kompatibilität zu internationalen Definitionen und Klassifikationen: Internationale Definitionen und Klassifikationen, wie z. B. DEGURBA – „Degree of urbanisation“ (Eurostat 2017) oder Redefining Urban (OECD), sollten berücksichtigt werden und bei inhaltsähnlichen Ansätzen bevorzugt werden. Bei der Abgrenzung von Stadtregionen und verstäderten bzw. ländlichen Gebieten sollten diese beachtet werden.
- d) Überlappende und disjunkte Stadtregionen: Für viele, wahrscheinlich die Mehrzahl der Forschungsfragen und politischen Fragestellungen sind disjunkte Stadtregionen – also Stadtregionen, die sich nicht überlappen – die richtige Wahl. Hierdurch können insbesondere Doppelzählungen vermieden und Gemeinden eindeutig einer Region zugeordnet werden. Für viele Fragestellungen der Mobilität beinhalten disjunkte Stadtregionen jedoch das Problem, dass bei der Betrachtung einzelner Stadtregionen wichtige Teilräume ausgeklammert werden, weil diese z. B. der nächsten

größeren Stadt zugeordnet werden. Damit werden bestimmte proprietäre Eigenschaften einer Stadtregion ausgeblendet. Das BBSR soll in einem späteren Schritt auch eine überlappende Gebietsgliederung entwerfen.

- e) Zeitrobust: Für Statistiknutzer ist es ein Ärgernis, dass raumstrukturelle Ergebnisse von Erhebungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten fast nie vergleichbar sind, sondern immer wieder Rückrechnungen alter Erhebungen auf aktuelle Gebietsstände notwendig sind. Eine der wichtigsten Anforderungen ist daher, die Typologie möglichst unabhängig von Gebietsreformen und aktuellen Bevölkerungsdaten zu definieren. Daher sollten die Berechnungen auf Ebene geografischer Gitterzellen erfolgen. Darauf aufbauend sollen Zuordnungsregeln der administrativen Einheiten zu den Typen festgelegt werden. Übergangsweise können die Berechnungen auf der Ebene von Gemeinden starten.
- f) Möglichst verständliche Begriffe: Die Raumtypisierung und die Kategorien sollten möglichst unmittelbar auch für die Bürger verständlich sein. Daher sollten fachsprachliche Formulierungen oder Kategorien, die sich erst aus inhaltlichen bzw. methodischen Erläuterungen erschließen lassen, möglichst vermieden werden.
- g) Möglichst politisch konfliktfreie Sprache: Die Namen der Raumtypen und Kategorien sollten möglichst eine Trennung zu politischen Verwaltungseinheiten oder zu politischen Initiativen (z. B. Metropolregionen) deutlich machen.

Das BBSR setzt aktuell die Anforderungen mit gewohnt hoher Daten- und Analysekompetenz um. Die ersten Zwischenergebnisse (Milbert 2017) sind außerordentlich vielversprechend.

4.2 Territoriale Typen der EU

Parallel zu den BBSR-Arbeiten wurde von der EU im Dezember 2016 ein erster Entwurf zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 in Bezug auf die territorialen Typologien (Tercet) vorgelegt. Der Entwurf sieht folgende sieben Typen vor:

Auf der LAU-Ebene (Gemeinden) sind vorgesehen.

- a) Verstädterungsgrad (DEGURBA)
 - Städtische Gebiete
 - Städte/Dicht besiedelte Gebiete
 - Kleinere Städte und Vororte/Gebiete mit mittlerer Bevölkerungsdichte
 - Ländliche Gebiete oder dünn besiedelte Gebiete
- b) funktionale städtische Gebiete
 - Städte
 - Pendlerzonen

- c) Küstengebiete
 - Küstengebiete
 - Nicht-Küstengebiete

Auf der NUTS 3-Ebene (Kreise) sind vorgesehen:

- a) Stadt-Land-Typologie
 - Vorwiegend städtische Regionen
 - Intermediäre Regionen
 - Vorwiegend ländliche Regionen
- b) Metropoltypologie
 - Metropol-Regionen
 - Nicht-Metropol-Regionen
- c) Küstentypologie
 - Küstenregionen
 - Nicht-Küstenregionen

Auf Ebene geografischer Gitterzellen mit Auflösung von 1 km² ist eine Unterscheidung in Stadtzentren, städtische Cluster und ländliche Rasterzellen vorgesehen.

Zwar begrüßt die Bundesregierung das Anliegen, auf europäischer Ebene einheitliche Raumtypen zu definieren, um räumliche Entwicklungen besser sichtbar zu machen. Der Zweck der Typisierung sollte aber auf statistische Zwecke fokussiert sein. Einige Typisierungen und räumliche Abgrenzungen sind sehr hilfreich für europaweite Analysen der räumlichen Entwicklung. Das BMVI kritisiert jedoch einzelne Typen mit nur zwei oder drei Unterkategorien als viel zu unscharf. Insbesondere die verwendete „Metropoltypologie“, die Stadtregionen wie Berlin und Hamburg ohne weitere Unterscheidung mit Schweinfurt, Görlitz und dem Vogtlandkreis als Metropolregion definiert, ermöglicht nicht die gewünschten räumlichen Differenzierungen. Der Abstimmungsprozess über die Verordnung ist noch nicht beendet.

4.3 Siedlungsstrukturelle Typen in der amtlichen Statistik?

Der Auftrag an das BBSR zur Erarbeitung einer neuen, zunächst auf die Mobilität ausgerichteten Raumtypisierung war auch davon getragen, diese als Aufschlag für eine fachliche Diskussion zu einer Einführung von standardisierten Raumtypen für Veröffentlichungen der amtlichen Statistik in Deutschland zu nutzen. In der Zwischenzeit verfolgt die EU für Europa ein vergleichbares Anliegen sogar auf Ebene einer Verordnung. Aktuell hat auch Statistik Austria ebenfalls eine Urban-Rural-Typologie für Österreich vorgelegt (Statistik Austria 2016). Für Deutschland bedarf es eines umfassenden Dialogs vieler

Akteure vor allem auf Länder- und Bundesebene, den das BMVI gerne aktiv begleiten würde. Wenn es gelingt, für statistische Zwecke eine gemeinsame Raumtypisierung zu bestimmen, könnte diese im Hinblick auf die Scharnierfunktion zu anderen Statistiken selbst für die Mobilitätsforschung die bessere Wahl sein.

5 Literatur

- Aring, J; Reuther, I. (2008): Die Regiopole. Vom Arbeitsbegriff zur konzeptionellen Idee. In: Aring, J; Reuther, I. (Hrsg.): Regiopolen. Die kleinen Großstädte in Zeiten der Globalisierung. <http://www.urbanprojekte.de/download/616/download/index.pdf> (Zugriff: 13.06.2017).
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2017): Übersicht über die Raumabgrenzungen des BBSR. http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumb Beobachtung/Raumabgrenzungen/raumabgrenzungen_node.html (Zugriff: 13.06.2017).
- Eurostat (2017): Eurostat regional yearbook 2016 <http://ec.europa.eu/eurostat/statistical-atlas/gis/viewer/> (Zugriff: 13.06.2017).
- Krick, W. (2016): Die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 und deren zugrundeliegende regionale Strukturdaten. In: Meinel, G.; Förtsch, D.; Schwarz, S.; Krüger, T. (Hrsg.): Flächennutzungsmonitoring VIII. Flächensparen – Ökosystemleistungen – Handlungsstrategien. Berlin: Rhombos, IÖR Schriften 69: 217-224.
- Milbert, A. (2017): Neue Raumtypen für die Mobilitätsforschung. In: Meinel, G.; Schumacher, U.; Schwarz, S.; Richter, B. (Hrsg.): Flächennutzungsmonitoring IX. (im Druck).
- Sigismund, M. (2011): „Äpfel mit Birnen vergleichen, aber nicht mit Zitronen“ – Überlegungen zu einer Erweiterung der regionalstatistischen Analyseeinheiten in der amtlichen Statistik. In: Meinel, G.; Schumacher, U. (Hrsg.): Flächennutzungsmonitoring III. Erhebungen – Analyse – Bewertung. Berlin: Rhombos, IÖR Schriften 58: 205-211.
- Sigismund, M. (2014): KLASTERS – Kleinräumiges Analyseraster für den Zensus. In: Meinel, G.; Schumacher, U.; Behnisch, M. (Hrsg.): Flächennutzungsmonitoring VI. Innenentwicklung – Prognose – Datenschutz. Berlin: Rhombos, IÖR Schriften 65: 159-167.
- Statistik Austria (2016): Urban-Rural-Typologie. http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/stadt_land/index.html (Zugriff: 13.06.2017).