



Mobilität
auf dem Lande

ein LEADER-
Kooperationsprojekt 

Beteiligte LEADER-Regionen

Mobilität

auf dem Lande

Zusammenstellung von Projektergebnissen
für die Abschlussveranstaltung am 29. September 2016

Mobilität auf dem Lande

ein LEADER Kooperationsprojekt

der Regionen

Burgwald-Ederbergland,
Diemelsee-Nordwaldeck,
Kellerwald-Edersee,
Lahn-Dill-Bergland,
Lahn-Dill-Wetzlar
Marburger Land

in den Landkreisen

Lahn-Dill-Kreis
Waldeck-Frankenberg und
Marburg-Biedenkopf

Zusammenstellung von Ergebnissen
aus der Auftaktveranstaltung,
7 Regionalworkshops, Experten-
gesprächen und Literaturrecherche
im Zeitraum vom
21. März - 29. September 2016

Fulda, September 2016



Fachliche Begleitung durch

Dr.-Ing. Kyoko Sust-lida
Alexander Sust
sustain!, Büro für Nachhaltige Entwicklung, Fulda



in Kooperation mit

Dipl. Geogr. Yvonne Winter
gartissimo, Fulda



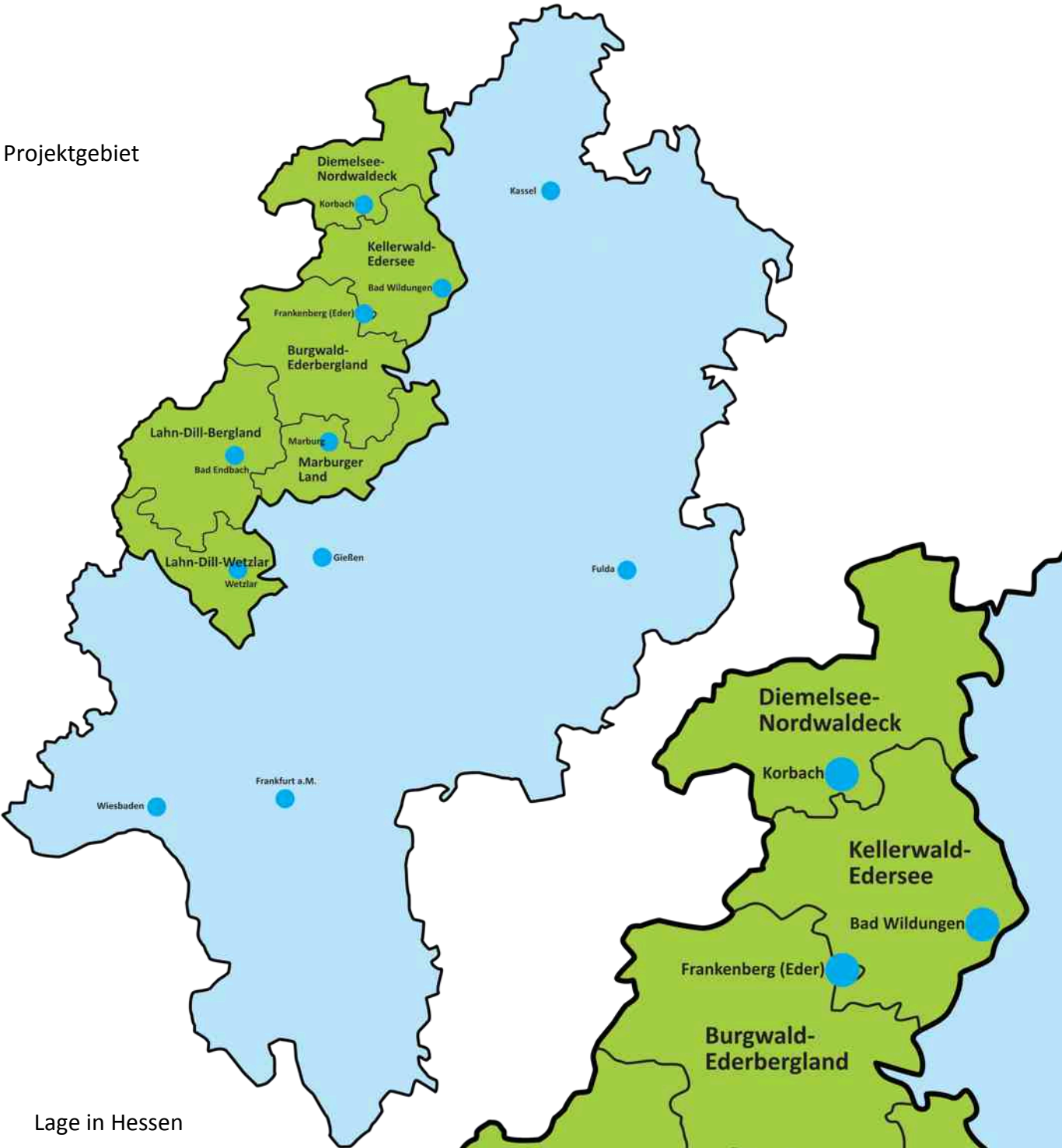
und

Prof. Dr. Matthias Gather
Verkehrspolitik und Raumplanung, Erfurt



finanziert durch
LEADER,
das Land Hessen
und die 6 beteiligten
Regionalforen

Projektgebiet



Lage in Hessen



Gliederung	
Einleitung	Seite 7
Zielsetzung des Projekts aus Sicht der Regionalentwicklung	
1. Verringerung von Verkehr	Seite 9
1.1 Klimaschutz	
1.2 Ökonomische Gründe	
1.3. Mehr Mobilität bei weniger Verkehr?	Seite 11
1.3.1 Verringerung des Verkehrs durch Raumordnung	
1.3.2 Verringerung des Verkehrs durch bessere Auslastung von Privatfahrzeugen	Seite 12
1.3.3. Verringerung des Verkehrs durch multi-modalen Verkehr	Seite 13
2. Verbesserung der Mobilität	Seite 13
2.1 Verbesserungsmöglichkeiten im ÖPNV-Angebot	
2.2 Multimodaler Verkehr	
2.3 Schließen von Angebotslücken	Seite 14
2.4 Soziale Entwicklung	Seite 15
2.5 Handlungsansätze zum Schließen von Angebotslücken	Seite 16
2.6 Anlässe für Mobilitätsbedürfnisse	
2.7 Akteure für neue Verkehrsangebote	Seite 17
2.8 Der Milieu-Ansatz	
2.9 Soziale Milieus und neue Verkehrsangebote	Seite 19
3. Umsetzungsstrategien	Seite 20
3.1 Zusammenfassung von Empfehlungen zur Vernetzung von ÖV und privaten und ehrenamtlichen Verkehrsangeboten	Seite 21
3.2 Handlungsansätze für ÖPNV-Grenzen	Seite 22
3.2.1 Schlussfolgerungen zur Situation an ÖV-Grenzen	Seite 23
3.3 Hauptachsen im Regionalverkehr	Seite 23
3.3.1 Schlussfolgerungen für Hauptachse	Seite 24
3.4 Mobil-Punkte	Seite 24
Anhang	Seite 25

Einleitung

Mobilität auf dem Lande verändert sich und mit ihr der Verkehr. Es ist das Wesen von Entwicklung, auf Veränderungen zu reagieren. Jede Entwicklung braucht eine Motivation, etwas, das sie voran treibt. Mobilität hat Verkehr zur Folge. Diesen zu verändern, daran gibt es ein wirtschaftliches Interesse, ein gesellschaftliches und politisches, ein soziales und privates und allem voran, ein Interesse aus Gründen des Klimaschutzes.

Ein Gemisch aus Entscheidungen auf allen diesen Ebenen führt zu der Situation, die wir heute vorfinden. Viele sind damit zufrieden, manche sehen dringenden Handlungsbedarf. Es kommt auf die Perspektive an, mit der man auf das Thema blickt und diese hängt oft von der Rolle ab, in der wir uns befinden.

Diese Studie nimmt im Schwerpunkt die Perspektive der Regionalentwicklung ein. Sie geht der Frage nach, welche Einflussmöglichkeiten die eigenständige Regionalentwicklung, wie sie in LEADER-Regionen praktiziert wird, auf die Entwicklung nehmen kann. LEADER ist nicht nur der Name eines Förderprogrammes der Europäischen Union, mit dem Entwicklungen in ländlichen Räumen unterstützt werden, sondern auch eine Methode. Sie zeichnet sich dadurch aus, dass Bürgerinnen und Bürger Ideen verwirklichen können um selbstgesteckte Ziele in ihrer Region zu erreichen. Dabei werden sie durch ein Regionalmanagement unterstützt.

Die Möglichkeiten, die sich zur Entwicklung neuer Verkehrsangebote oder einer Änderung des Mobilitätsverhaltens ergeben, richten sich danach, ob sich engagierte Bürger finden, die eine Idee in ein Projekt umsetzen. Solche Bürger werden Akteure genannt. Zu den Akteuren gehören neben Privatleuten auch Interessenvertreter aus Wirtschaft und Gesellschaft sowie aus der Lokalpolitik. Ihre Einflussmöglichkeiten liegen im Bereich ihrer Region und selten darüber hinaus.

Die Studie schaut also weniger darauf, wie die großen Rahmenbedingungen für Mobilität verändert werden könnten oder müssten- auch wenn dies sicherlich wünschenswert wäre. Die politisch administrative Ebene hat ihre eigenen Möglichkeiten beispielsweise den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und seine Finanzierung zu reformieren.

Doch das Denken in Zuständigkeiten baut Grenzen auf, die dann wieder schwer zu überwinden sind, wenn es um flexible Lösungen geht. Die LEADER-Methode macht sich daher auch das Vernetzen zur Aufgabe. Es ist sehr erfreulich, dass sich in dem Kooperationsprojekt, durch das diese Studie realisiert werden konnte, nicht nur sechs benachbarte LEADER-Regionen aus drei Landkreisen vernetzt haben, sondern sich in der Lenkungsgruppe auch Wirtschaftsförderer, Beauftragte für Klimaschutz und Energie sowie Vertreter der Nahverkehrsgesellschaften eingebracht haben.

Die Erkenntnisse, die in diesem Projekt gewonnen werden konnten, sind in wesentlichen Teilen den Beiträge von Bürgerinnen und Bürgern der sieben Regionalworkshops zu verdanken. Sie wurden ergänzt durch viele Erfahrungsberichte aus bestehenden Projekten, oft solchen, die selbst von Bürgern aufgebaut wurden.

Wir möchten allen, die sich mit ihrem Wissen und ihren Erfahrungen in das Projekt eingebracht haben, unseren persönlichen Dank aussprechen.

Für das Projekt-Team Alexander Sust

Zielsetzung des Projekts aus Sicht der Regionalentwicklung

Das LEADER-Kooperationsprojekt „Mobilität auf dem Lande“ –MadL– verfolgt mit Blick auf die Entwicklung des ländlichen Raumes zwei Hauptziele:

1. Verringerung des Verkehrs
2. Verbesserung von Verkehrsangeboten

Anspruch des Projekts ist das Aufzeigen von Handlungsansätzen, wie diese beiden Ziele von regionalen Entwicklungsgruppen verfolgt werden können. Die sechs beteiligten Regionen arbeiten mit der LEADER-Methode, die darauf abzielt, Bürger einer Region beim Erreichen eigenständig gesetzter Entwicklungsziele durch das Umsetzen von Projekten zu unterstützen. Dazu erstellen sich die Regionen mithilfe von Bürgerbeteiligungs-Verfahren eigene Entwicklungskonzepte.

In den aktuellen Konzepten der Regionen, die im Jahr 2015 erarbeitet wurden, wird im Bereich der Mobilität Handlungsbedarf von zwei Richtungen aus gesehen, die mitunter im Konflikt zueinander stehen können. Zum einen geht es um die Daseinsvorsorge der Bevölkerung, zum anderen um Umwelt- und Klimaschutz. Welche Prioritäten dabei gesetzt werden, hängt von der Motivation der jeweils beteiligten Akteure, also der, an der Entwicklung ihrer Region interessierten Bürger ab.

Jedes Projekt braucht einen Träger

Der Versorgungsgrad mit Verkehrsangeboten ist im ländlichen Raum allgemein sehr hoch. Der größte Teil der Bevölkerung zeigt daher an einer Veränderung seines Mobilitätsverhaltens oder einer Verbesserung der Verkehrsangebote derzeit kaum Interesse. Fast jeder verfügt entweder über ein eigenes Auto oder hat, meist innerhalb der Familie, Zugriff darauf. Verkehr ist auf dem Lande hochgradig individuell organisiert.

Es stellt sich die Frage, worin die Motivation von Bürgern besteht, sich im Bereich der Mobilität zu engagieren. Im Verlauf des Projektes wurden in sieben Regionalworkshops mit Bürgern Schwerpunkte herausgearbeitet die zeigen, dass es in den Regionen durchaus Menschen gibt, die sich aus unterschiedlichen Motivationen damit beschäftigen, in ihrem Umfeld die Mobilitätsversorgung zu verbessern. Auch lassen sich einige Beispiele finden, wo Bürger eigene Modelle entwickelt haben, die sich teilweise bereits seit Jahren in der Praxis bewähren. Die Erkenntnisse aus diesen Erfahrungen lassen sich unter bestimmten Voraussetzungen auf andere Regionen übertragen. Um diese Voraussetzungen besser verstehen zu können, wurden in dem Projekt folgende drei Perspektiven miteinander verknüpft:

- Mobilitäts-Bedürfnisse der Zielgruppen
- geografische Lage
- soziales Milieu der Akteure

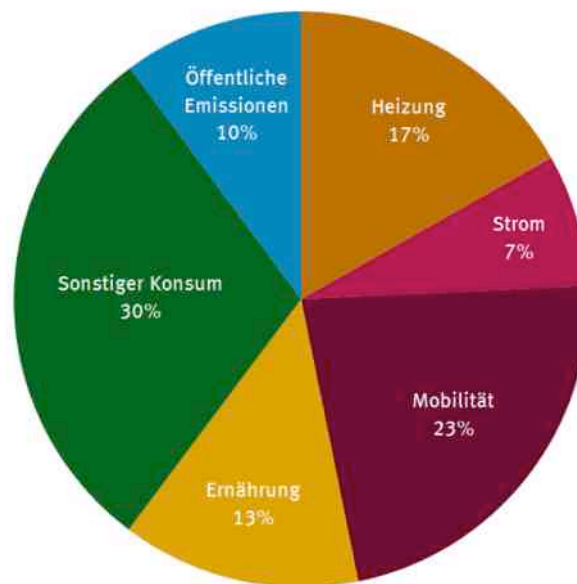
Im Ergebnis zeigt sich, welche Modelle in welchen geografischen Teilräumen mit welchem Typ von Akteuren die größten Chancen zur Umsetzung haben dürften.

1. Verringerung von Verkehr

1.1 Klimaschutz

Die Zielsetzung, Verkehr zu verringern, entstammt dem Wunsch, die vom Verkehr ausgehende Umweltbelastung zu reduzieren. Zur Umweltbelastung gehören Feinstaub, Lärm und umwelt-, bzw. klimaschädliche Verbrennungsrückstände. Im weiteren Sinne spielt der Ressourcenverbrauch bei der Produktion von Fahrzeugen eine Rolle. Motorisierter Individualverkehr mit Verbrennungsmotoren trägt jedenfalls ganz erheblich zur CO₂-Bilanz bei.

Treibhausgas-Ausstoß (CO₂-Äquivalente*) pro Kopf in Deutschland nach Konsumbereichen (2014)



Quelle: UBA-CO₂-Rechner (http://uba.klimaktiv-co2-rechner.de/de_DE/popup/)

* Emissionen anderer Treibhausgase als Kohlendioxid (CO₂) werden zur besseren Vergleichbarkeit entsprechend ihrem globalen Erwärmungspotenzial in CO₂-Äquivalente umgerechnet (CO₂ = 1).

Abb. 2: Aus dem Mobilitätssektor kommt in Deutschland fast ¼ des Treibhausgasausstoßes pro Kopf.

Es zeigt sich aber, dass nur sehr wenige Menschen aufgrund solcher Fakten bereit sind, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern.

1.2 Ökonomische Gründe

Neben den Gründen des Klimaschutzes sprechen ökonomische Gründe für eine Reduktion des Verkehrs. Das Kosten-Nutzenverhältnis von privaten PKW ist in den allermeisten Fällen schlecht. Die Fahrzeuge stehen die meiste Zeit herum und wenn sie genutzt werden, dann zu häufig von nur einer einzelnen Person. Oft sind Autos auch zu schwer, zu groß und sowohl in der Anschaffung als auch im Unterhalt zu teuer für den eigentlichen Bedarf. Kurzum, das Verhältnis zum Automobil ist auch aus ökonomischer Sicht meist nicht von Vernunft geprägt. Wir brauchen also nicht zu hoffen, dass sich viele Menschen primär durch rationale Argumentation zu einer Änderung ihres Mobilitätsverhaltens bewegen lassen. Trotzdem ist zu beobachten, dass sich in Städten bei bestimmten sozialen Milieus ein Trend herausbildet, der den Besitz eines eigenen Fahrzeugs weniger wichtig erscheinen lässt. Dieser Trend ist jedoch im ländlichen Raum bisher kaum auszumachen.

1.3. Mehr Mobilität bei weniger Verkehr?

Wie kann der Verkehr im ländlichen Raum reduziert werden ohne die Mobilität zu beeinträchtigen? Zur Beantwortung der Frage, wie Verkehrsbeeinträchtigungen reduziert werden können, muss genauer betrachtet werden, wo diese verstärkt auftreten, was die Anlässe des Verkehrs sind und durch wen die Beeinträchtigungen erzeugt werden.

1.3.1 Verringerung des Verkehrs durch Raumordnung

Die Entwicklung des ländlichen Raumes verläuft nicht zufällig. Sie wird mit Instrumenten der Raumordnung gesteuert. Der Ausbau von Verkehrswegen und auch die Versorgung mit ÖPNV-Angeboten richten sich nach der Siedlungsstruktur. Die Orte sind nach ihrer Versorgungsfunktion in Oberzentren, Mittel- und Grundzentren klassifiziert. Die Versorgung mit Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs sollte in **Grundzentren**, wie z.B. Siegbach oder Mittenaar, möglich sein. Dort sollte man einen Lebensmittelladen, eine Post und Bank sowie eine Grundschule etc. finden. Die Wege dorthin sind meist nicht weit. Allerdings verlagern sich derzeit bereits Versorgungsfunktionen der Grundzentren in größere Orte.

Wer auf eine weiterführende Schule geht, in ein Krankenhaus muss oder ins Kino gehen will, der muss in ein **Mittelzentrum** fahren. In unserem Beispiel ist dies Gladenbach. **Oberzentren**, wie Wetzlar oder Gießen bieten dann Spezialgeschäfte, Fachkliniken, meist auch ein Theater oder Museum und eine Hochschule sowie Regionalbehörden. Der Blick auf den Anlass sowie der geografischen Lage des jeweiligen Wohnortes lässt also Rückschlüsse auf den Verkehrsaufwand zu.

Um spezifische Handlungsansätze für die Vermeidung von Verkehr zu finden, wurden in dieser Studie fünf Raumkategorien gebildet:

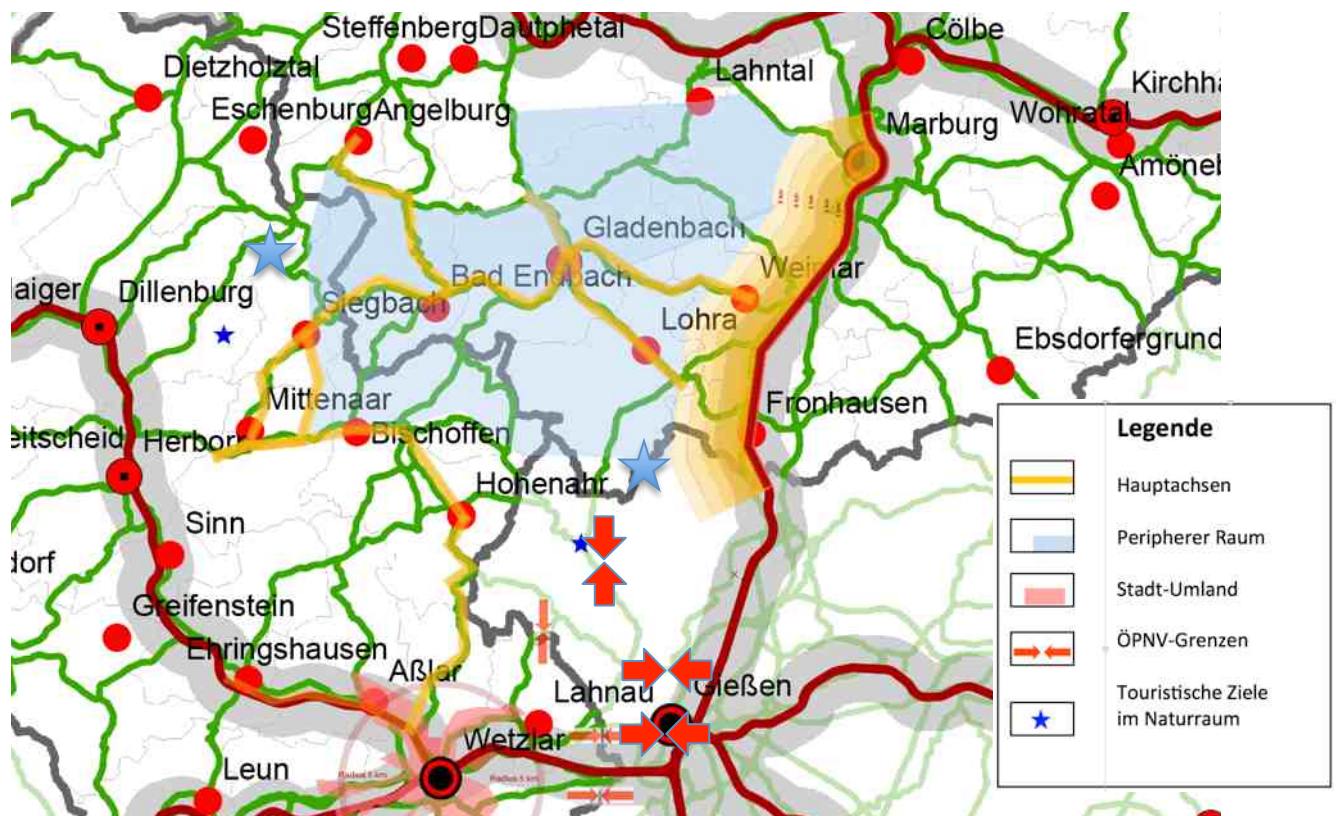


Abb3.: Karte Raumkategorien

Die Raumkategorien sind wie folgt charakterisiert:

Hauptachsen: Sie verbinden Grundzentren, wie Bad Endbach, Siegbach, Mittenaar oder Bischoffen miteinander und diese mit einem Mittelzentrum, wie Gladenbach, oder einem Oberzentrum, wie Herborn oder Wetzlar. Auf den Hauptachsen verkehren Busse an Wochentagen zwischen 6:00 und 18:00 Uhr mindestens im Zwei-Stunden Takt. Es herrscht, besonders zu Beginn und am Ende der üblichen Arbeitszeiten, ein reger Autoverkehr.

Peripherer Raum: Hier ist die Bevölkerungsdichte gering. Die kleinen Ortschaften werden an Werktagen weniger als 5 Mal mit einem Bus angefahren. Vor Ort gibt es in der Regel keine Läden, in denen Dinge des täglichen Bedarfs gekauft werden können.

Stadtumland: Die Bevölkerungsdichte ist mittel bis hoch. Dieser Raum verfügt über eine gute bis sehr gute Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Auch Taxis sind schnell vor Ort, wenn man sie ruft. Eine große Auswahl an Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen ist schnell und mit verschiedenen Verkehrsmitteln erreichbar.

ÖPNV-Grenzen: Orte, die an Zuständigkeitsgrenzen unterschiedlicher ÖPNV-Träger liegen sind manchmal nicht gut an Nachbarorte angeschlossen, die in einem anderen ÖPNV-Gebiet liegen. Durch das Projektgebiet verläuft z.B. die Grenze zwischen dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Auch die Landkreisgrenzen sind betroffen. Besonders stark tritt das Problem an der Grenze zu anderen Bundesländern auf.

Touristische Ziele im Naturraum: In dem oben gezeigten Kartenausschnitt sind zwischen Siegbach und Dillenburg die Grube Ypsilanta, ein historisches Eisenerzbergwerk, und, nördlich von Gießen, das keltische Oppidum Biebertal auf dem Dünsberg dargestellt. Solche, für Touristen interessante Orte sind mit dem ÖPNV mitunter gut zu erreichen. Gut ausgestattete Schnittstellen zwischen Bussen, Rad- und Wanderwegen kann sie für Menschen attraktiv machen, die in ihrer Freizeit ohne Auto unterwegs sein wollen.

1.3.2 Verringerung des Verkehrs durch bessere Auslastung Privatfahrzeugen

Auf **Hauptachsen** sind oft viele Menschen in ihren privaten PKWs zur gleichen Zeit in die gleiche Richtung unterwegs. Ihre Ausgangs- und Zielorte unterscheiden sich meist, sie kommen auf ihrem Weg aber an Orten vorbei, die Ausgangs- und Zielorte anderer sein können. Wenn man wüsste, wer wann wohin will, könnten einige Fahrten zusammengelegt und somit eine Verringerung des Verkehrs erreicht werden. Die Fahrzeuge wären besser ausgelastet. Dazu bräuchte es aber die Bereitschaft, jemand im eigenen Auto mitzunehmen genauso wie bei jemandem mitzufahren und das Verkehrsmittel zu wechseln. Diese Bereitschaft hängt von vielen Faktoren ab. Hervorzuheben sind Funktionalität, Verlässlichkeit und Vertrauen. In ein paar Regionen hat man Erfahrungen mit Mitfahrssystemen sammeln können, die tatsächlich in einem gewissen Umfang dazu beitragen, Verkehr zu vermeiden.

➤ Ansatz: Etablierung von Fahrgemeinschaften und Mitfahrssystemen

Ein weiterer Ansatz, Fahrzeuge besser auszulasten, ist das Teilen, das gemeinsame Besitzen, eines oder mehrerer Fahrzeuge. Wenn es sich dabei zusätzlich um Elektromobile handelt, die mit Ökostrom fahren, kann ein Teil der von Fahrzeugen ausgehenden Umweltbelastung reduziert werden. Wie ein Beispiel aus dem Projektgebiet zeigt, gehen bei dieser Entwicklung Menschen voran, die aus sozialen und ökologischen Motiven handeln und häufiger im **Stadtumland** oder *Ökodörfern* leben.

- Ansatz: Etablierung von Car-Sharing-Gemeinschaften

1.3.3. Verringerung des Verkehrs durch multimodalen Verkehr

Das Nutzen mehrerer Verkehrsmittel für einen Weg, das Z Fußgehen eingeschlossen, nennt man **multimodalen** oder **gebrochenen** Verkehr. Dies ermöglicht, vom Fahrrad oder Auto auf Bus oder Bahn umzusteigen. Dazu braucht es eine entsprechende Infrastruktur, die Sicherheit bietet. Auch das Zusteigen in ein privates Fahrzeug, wie bei Mitfahrssystemen, ist hier in die Planung mit einzubeziehen.

- Ansatz: Förderung des **multimodalen Verkehrs** durch Mobilitätsmanager, welche die verschiedenen Planungs- und Entscheidungsebenen und private, bzw. bürgerschaftliche Initiativen zusammen bringen.

Für einen kleinen Teil der Bevölkerung stellt das Fahrrad, zunehmend auch das E-Bike, auf kürzeren Strecken eine Alternative zur Fahrt mit dem eigenen Auto und damit ein Potenzial zur Verringerung der Verkehrsbelastung dar. Das ist auch für längere Strecken interessant, wenn das Rad z.B. dazu genutzt wird, zur nächsten Bushaltestelle und anschließend von dort wieder nach Hause zu kommen. Manche Menschen würden ihre Räder gerne auch im Bus mitnehmen. Hierzu gibt es im Projektgebiet Ansätze, die auch für Touristische Ziele im Naturraum interessant sein können. In der Region Kellerwald-Edersee z.B. werden Busse mit Fahrradanhängern eingesetzt.

- Ansatz: Maßnahmen zur Förderung des Rad-Verkehrs wie Mobilpunkte und Fahrradinfrastruktur für den Alltagsverkehr, Mitnahme/ Transportsysteme sowie Leihsysteme für touristischen Verkehr

2. Verbesserung der Mobilität

Vorweg sei gesagt: für den Großteil der Landbevölkerung –nämlich den Autofahrern– besteht aus ihrer Sicht kaum eine Notwendigkeit, ihre Mobilität zu verbessern. Auch Menschen die aus rechtlichen oder gesundheitlichen Gründen kein Auto fahren können, wie Kinder, Jugendliche oder auch Menschen mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen sind in den meisten Fällen gut versorgt, wenn sie Angehörige oder Freunde haben, die sie mitnehmen können.

2.1 Verbesserungsmöglichkeiten im ÖPNV-Angebot

Wer selbst kein eigenes Fahrzeug hat und nicht von jemandem im privaten PKW mitgenommen werden möchte oder kann, ist meist mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot relativ gut

versorgt. Der Versorgungsgrad mit öffentlichen Verkehrsangeboten ist allerdings abhängig von der geographischen Lage und der raumplanerischen Kategorie des Wohnortes und hat bei Taktung, Wohnortnähe, Infrastrukturausstattung u.a. z.T. spürbare Lücken bezüglich Komfort. Im Minimum kann man an einem Werktag mit einem Bus von seinem Wohnort in ein Versorgungszentrum und von dort wieder zurückkommen. In manchen Regionen wird zusätzlich ein Anruf-Sammel-Taxi (AST) angeboten, das Lücken im Linienverkehr bedarfsgerecht ergänzt. Wer damit nicht zufrieden ist, leistet sich in vielen Fällen ein Taxi –sofern er es sich leisten kann und will.

Obwohl die ÖPNV-Versorgung im ländlichen Raum für einen Großteil der Bevölkerung ausreichend ist, kann es aus der Sicht eines Einzelnen oder einer mehr oder weniger großen Gruppe durchaus punktuellen Verbesserungsbedarf geben. Wo dieser erkannt ist, sollte dies zunächst mit den ÖPNV-Gesellschaften besprochen werden. Dazu besteht grundsätzliche Bereitschaft und in vielen Fällen lassen sich Lösungen finden. Hier kann das Regionalmanagement im Einzelfall auch eine Vermittlerrolle einnehmen.

Trotz alledem sind dem ÖPNV in seinen Möglichkeiten seitens der Politik, welche die Budgets der Verkehrsgesellschaften zu verantworten hat, und auch aus strukturellen Gründen Grenzen gesetzt. Außerhalb dieser Möglichkeiten können aber durchaus Versorgungslücken bestehen, die für die Lebensqualität einzelner Menschen von elementarer Bedeutung sein können.

Die von Bürgern geäußerten Wünsche zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes sollen hier kurz zusammengefasst werden:

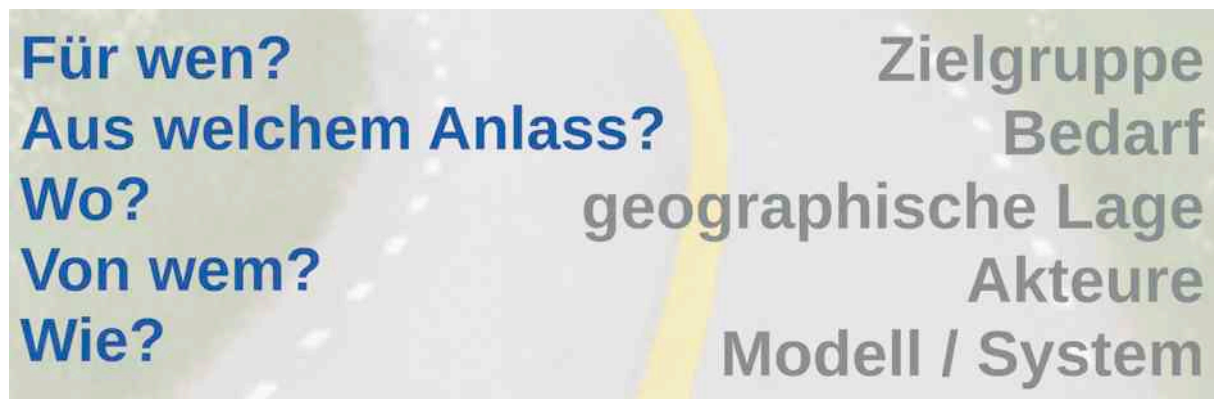
- Schließen von Angebotslücken
- Flexibilisierung von Angeboten
- Kommunikation und Motivation zur Nutzung der Angebote
- Abbau von Barrieren

Es ist generell zu bedenken, dass Verbesserungen der Verkehrsangebote nicht per se zu einer besseren Nutzung oder Steigerung der Auslastung führen. Der Wunsch nach individueller Flexibilität und die Annehmlichkeiten des Fahrens im eigenen Fahrzeug scheinen derzeit für viele so groß, dass sie kaum einen Anreiz sehen, auf Busse umzusteigen. Dennoch zeigen Erfahrungen, dass dort, wo eine attraktive ÖPNV-Verbindung besteht, diese von einem Teil der Bevölkerung als Alternative zur Fahrt mit dem eigenen Auto angenommen wird und Menschen bereit sind, auf längeren Fahrten das Verkehrsmittel zu wechseln.

2.3 Schließen von Angebotslücken

In dieser Studie soll sich, wie anfangs erwähnt, auf Verbesserungsmöglichkeiten konzentriert werden, die durch Regionalentwicklung bewirkt werden können. Ein vorrangiger Handlungsbedarf besteht im Schließen von Angebotslücken, die nicht durch Unternehmen oder politische Entscheidungen geschlossen werden (können).

Zielt man auf ein Schließen von Angebotslücken, sind folgende Fragen zu klären:



Werfen wir zunächst einen Blick auf die Zielgruppe die von Angebotslücken am Ehesten betroffen ist:

Menschen dieser Bevölkerungsgruppe wohnen in Orten, in denen Versorgungsmöglichkeiten für sie nicht ohne Fahrzeug erreichbar sind. Sie verfügt über kein eigenes Fahrzeug, bzw. können oder dürfen dieses nicht steuern. Sie haben keine Angehörigen und Freunde (mehr) bei denen sie regelmäßig genug mitfahren können oder wollen und sie verfügen nicht über genug Vermögen, sich häufige Taxifahrten oder einen privaten Fahrdienst leisten zu können. Zu der Gruppe gehören ferner Menschen, die aus gesundheitlichen Gründen, bzw. aufgrund körperlicher Beeinträchtigungen, nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren können. Für manche davon stellt der Weg zwischen Haustür und Haltestelle ein Hindernis dar.

Fazit:

Echte Not besteht bei einem zwar wachsenden, aber derzeit noch sehr kleinen Teil der Bevölkerung. Auch wenn es nur wenige betrifft, besteht hier dringender Handlungsbedarf! Besonders betroffen sind Menschen, die sozial isoliert leben:

- Arme, darunter mehr und mehr Rentner, Kinder und Jugendliche
- Alte, alleinstehende, oft verwitwete Menschen
- Körperlich oder psychisch Erkrankte bzw. gebrechliche Menschen
- Fremde, vor allem Flüchtlinge und Asylsuchende

Der Handlungsbedarf wird sich voraussichtlich in den kommenden Jahren verschärfen. Dafür spricht, dass sich die Versorgungsfunktion der zentralen Orte, insbesondere der Grundzentren verändert. Dienstleister, Banken, die Post und kleinere Nahversorgungsläden ziehen sich aus der Fläche zurück. Auch die ärztliche Versorgung wird stärker zentralisiert. Auf der anderen Seite nutzen immer mehr Menschen Einkaufsmöglichkeiten, die durch das Internet ermöglicht wurden und lassen sich beliefern oder auch auf diesem Wege beraten.

2.4 Soziale Entwicklung

Immer mehr Menschen im ländlichen Raum drohen zu vereinsamen. Traditionelle Sozialstrukturen, wie z.B. Familien, bei denen mehrere Angehörige im selben Ort wohnen, werden nicht schnell genug durch neue Formen des sozialen Zusammenhalts ersetzt. Besonders älteren Menschen kann es schwerfallen, neue stabile soziale Bindungen aufzubauen. Ebenso ist es für Fremde mitunter schwer, selbstverständlicher Teil einer Dorfgemeinschaft zu werden. Für Neuankömmlinge, zu denen derzeit auch Flüchtlinge gehören, ist es oft mit besonderen Hürden verbunden, sich ihre Mobilität selbst zu organisieren. Sie sind oft auf den ÖPNV angewiesen und, wo dessen Angeboten nicht bedarfsgerecht sind, auch auf die Hilfe ihrer Mitmenschen.

Am Thema der Mobilitätsversorgung wird deutlich: Wir stehen im ländlichen Raum vor einer großen sozialen Aufgabe!

2.5 Handlungsansatz zum Schließen von Angebotslücken

Es stellt sich die Frage nach dem Handlungsansatz. Einerseits ist zu klären, wie sich Menschen in einer Region finden lassen, die eine Bereitschaft und auch die Möglichkeiten zum Handeln mitbringen, andererseits muss ein geeignetes Modell oder System gefunden werden, um den betroffenen Menschen Hilfe anbieten zu können. Zum dritten braucht es die richtige Ansprache damit Menschen auch bereit sind angebotene Hilfe anzunehmen. Die Erfahrungen aus dem Projektgebiet zeigen, dass dies eine ganz wesentliche Gelingensbedingung ist. Oft besteht eine große Schamswelle, die Menschen davon abhält, sich auf Angebote einzulassen – seien sie auch noch so gut gemeint und gemacht.

2.6 Anlässe für Mobilitätsbedürfnisse

Um ein geeignetes Modell oder Verkehrsangebot zu finden, empfiehlt sich zunächst ein Blick auf den Bedarf der Zielgruppen.

Mobilitätsbedürfnisse entstehen aus verschiedenen Anlässen. Es ist zu klären, auf welche Anlässe ein Angebot zugeschnitten sein soll.

Grundsätzlich lässt sich unterscheiden zwischen termingebundenen und nicht termingebundenen Anlässen. Wer verlässlich und pünktlich zu einem bestimmten Termin kommen muss, verlangt, dass das Verkehrsmittel dies garantiert. Feste und regelmäßige Abfahrts- und Ankunftszeiten, wie sie z.B. eine Buslinie einhält, sind hier wichtig.

Für Anlässe, bei denen es nicht so darauf ankommt, wann man erscheint, oder wieder zu Hause ist oder bei denen einem eher spontanen Impuls gefolgt wird, kann man sich auch auf Verkehrssysteme einlassen, die zeitlich flexibel sind.

Beispiele für termingebundene Anlässe:

- Arbeit, Schule, Ausbildung
- Arztbesuche
- Dienstleitungen



- Kulturveranstaltungen, Kirchgänge
- Behördentermine
- Vereinsaktivitäten

Beispiele für weniger termingebundene Anlässe:

- Einkauf, z.B. von Lebensmitteln
- Besuch von Freunden oder Angehörigen
- Freizeit und Erholungsziele

2.7 Akteure für neue Verkehrsangebote

Eine Schlüsselfrage der Studie ist, mit welchen Akteuren sich neue Verkehrsangebote im ländlichen Raum realisieren lassen. Schließlich müssen Menschen gefunden werden, die als Träger von Projekten auftreten und die Arbeit nachhaltig leisten. Wie können diese angesprochen werden?

Was motiviert Menschen, anderen bei ihren Mobilitätsbedürfnissen Hilfe anzubieten?

2.8 Der Milieu-Ansatz

Um besser zu verstehen, aus welcher Motivation Akteure handeln, ist ein Blick auf das soziale Milieu interessant, dem sie jeweils zugerechnet werden können.

Die Studie orientiert sich an dem Modell der Sinus-Milieus¹, welches Zielgruppen in einer Kombination von sozialer Lage und grundlegender Werteorientierung definiert.

Die soziale Lage wird in Schichten gegliedert. Ob man zur Unter-, Mittel- oder Oberschicht gehört, entscheidet sich am Einkommen, aber auch am Bildungsniveau oder der gesellschaftlichen Anerkennung des ausgeübten Berufs. Da Menschen aus der Ober- und auch solche aus der Mittelschicht in der Regel über ein größeres Einkommen, bzw. Vermögen verfügen, können wir davon ausgehen, dass sie ihre Mobilität individuell organisieren. Angebotslücken betreffen besonders Menschen, die der Unterschicht zugerechnet werden.

Die Grundorientierung spannt sich in dem Feld zwischen konservativ und progressiv auf. Sie reicht also in mehreren Stufen von dem Wunsch, dass alles so bleiben soll, wie es ist (konservativ), bis zur Lust am Neuen und der Überwindung von Grenzen (progressiv). Die Grundorientierung ist maßgeblich dafür, welche Vorlieben ausgebildet werden und bestimmt mit darüber, ob ein Verkehrsangebot attraktiv erscheint, oder nicht.

Soziale Milieus sind nicht scharf voneinander abgegrenzt. Es bilden sich jeweils Schnittmengen zu benachbarten Milieus.

Aus soziologischer Sicht lassen sich milieu-spezifische Mobilitäts-Stile beschreiben, die auch die Wahl der Verkehrsmittel mitbestimmt. In geografischen Räumen unterscheidet sich die Gewichtung einzelner sozialer Milieus. So ist in großen Städten meist die Gruppe der Menschen, für die ein effizienter und moderner Lebensstil wichtig ist, größer als in einem Dorf. Dort ist häufig die Gruppe der pflichtbewussten und traditionell eingestellten größer. Auch das Alter spielt eine Rolle. Tendenziell sind jüngere Menschen meist progressiver als ältere. Für unsere Studie ist von Interesse, dass sich die Milieus auch hinsichtlich ihrer Art und Möglichkeit unterscheiden, ändern zu helfen.



Abb.4: Soziale Milieus nach Sinus

Um Menschen als Akteure für ein Projekt, aber auch zum Nutzen von Angeboten zu gewinnen spielt eine milieuspezifische Kommunikation eine Schlüsselrolle. Für unsere Fragestellung, wie wir Mobilität verbessern können, brauchen wir genauere Kenntnisse über das Mobilitätsverhalten unserer Zielgruppen. Hier kann uns ein Blick auf die Gewohnheiten der Milieus weiterhelfen. Im Rahmen dieser Studie soll hier eine Auswahl von Milieus beschrieben werden. Ein bemerkenswertes Forschungsprojekt dazu haben Jens S. Dangschat und René Mayr 2012 durchgeführt (weiterführende Informationen siehe: Quellenangaben).



Werte: Ökologische, soziale und globale Verantwortung,
Lebensstil: umweltbewusst, nachhaltig, alternativ orientiert
Mobilitätsorientierung: keine signifikanten Präferenzen
Ehrenamt: Hohe Engagement-Bereitschaft von lokal bis global,
 Sympathie für NGOs; Motiv: Die Welt verbessern, soziale Kontakte

Werte: Pflichterfüllung, Verlässlichkeit, Ordnung und Disziplin
Lebensstil: Familienmensch, Orientierung an Konventionen, Engagement in der Dorf-/Kirchengemeinschaft oder Lokalpolitik
Mobilitätsorientierung: Kostenersparnis und Umweltschonung bei täglichen Fahrten, überdurchschnittlich häufig Mobilitätseinschränkungen und gesundheitliche Probleme
Ehrenamt: kontinuierliches, langjähriges Engagement in festen Strukturen
Motiv: gebraucht werden, Anerkennung, Hilfsbereitschaft

Werte: Freie Entfaltung der Persönlichkeit, Ablehnung von Normen und Ideologien, offen gegenüber Globalisierung und Deregulierung
Lebensstil: intensives Leben, Suche nach Grenzerfahrungen und Herausforderungen in Arbeit und Freizeit, hohe Affinität zu elektronischen Geräten
Mobilitätsorientierung: Kosten und Umweltschonung eher unwichtig, nutzen viele verschiedene Verkehrsmittel
Ehrenamt: wenig Bereitschaft; Akzeptanz von „Feelgood“- Tätigkei-



Werte: Leistung, Zielstrebigkeit, selbstbewusstes Statusdenken, Führungs- und Gestaltungsbereitschaft, Machtbewusstsein
Lebensstil: Abgrenzung gegenüber anderen Milieus (statishomogener Freundeskreis), Hochkultur, teure Hobbies, Urlaube und Sportarten
Mobilitätsorientierung: keine signifikanten Präferenzen, gut informiert über P&R und Elektrofahrräder
Ehrenamt: Große Bereitschaft zu langjähriger Aktivität; Motiv: Verantwortung übernehmen, Affinität zu kirchlichen Einrichtungen

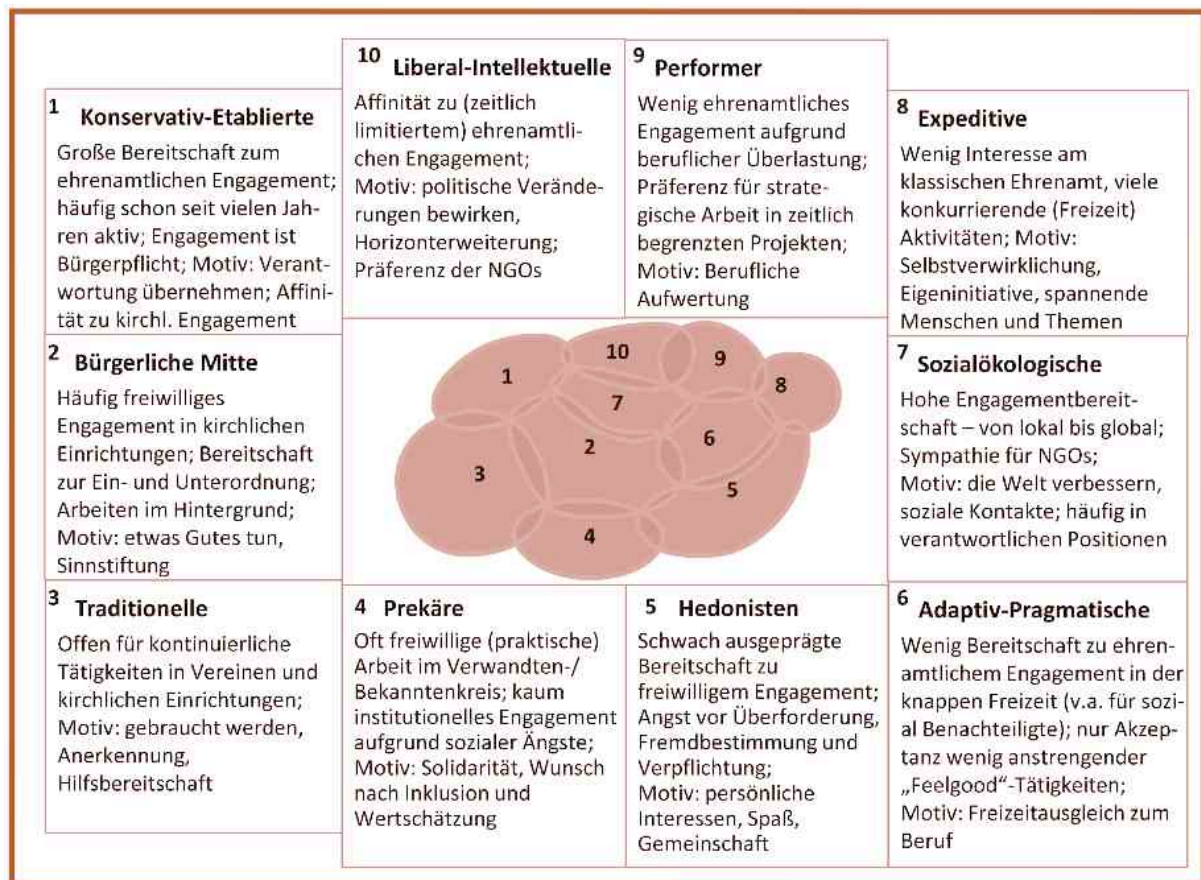


Abb. 5: Ehrenamtliches Engagement: das Milieu-Panorama²

2.9 Soziale Milieus und neue Verkehrsangebote

Von Bürgern getragene Initiativen zur Verbesserung oder Ergänzung von Verkehrsangeboten erwachsen in der Regel aus spezifischen sozialen Milieus.

- Bürgerbusse werden oft von Menschen initiiert, deren Grundwert das „Bewahren“ ist und die zur Mittelschicht gehören, also dem Traditionellen Milieu zugerechnet werden können.
- Online-Mitfahrssysteme werden gerne von Menschen genutzt und angeboten, für die das „Machen und Erleben“ wichtig sind und die ebenfalls zur Mittelschicht gehören,

sie werden nach Sinus als „Adaptive Pragmaten“ bezeichnet. Für die innovative Weiterentwicklung solcher Systeme lassen sich die „Expeditiven“ am schnellsten begeistern.

- E-Car-Sharing-Gemeinschaften werden häufig von Menschen gegründet, die zum sozialökologischen Milieu gehören, also „sein und verändern“ wollen und eher zur oberen Mittelschicht gehören.

2. Umsetzungsstrategien

Die größten Chancen zur bedarfsgerechten Umsetzung von Projekten mit regionalen Akteuren im Bereich des Verkehrs bestehen, wo die räumliche Lage und das soziale Milieu der Akteure zusammenwirken.



Abb. 6 Umsetzungsstrategie mit sozialen Milieus und Raumkategorien

Den größten Effekt auf das schließen von Lücken in den Verkehrsangeboten im peripheren Raum haben Nachbarschaftshilfen, ehrenamtliche Fahrdienste und Bürgerbusse. Das Milieu, das hierzu am ehesten Bereitschaft zeigt, hat tendenziell eine traditionelle, konservative Grundorientierung.

Auf den Hauptachsen verdichtet sich Verkehr. Hier fahren viele Menschen zur gleichen Zeit in die gleiche Richtung. Die schlechte Auslastung des motorisierten Individualverkehrs kann durch Mitfahrssysteme verbessert werden. Smartphones erlauben es, Angebot und Nachfrage spontan zusammen zu bringen und auch, nur eine Teilstrecke mitzufahren oder jemanden mitzunehmen. In Städten nutzen diesen Vorteil besonders gerne Menschen, die

eine progressive Grundhaltung habe und aufgeschlossen für technische Neuerungen sowie gut vernetzt sind. Dieses Milieu spielt bei der Einführung eines Mitfahrsystems die Schlüsselrolle. Die Kommunikationsmittel sollten zuvorderst diese Zielgruppe erreichen und auf ihr Mobilitätsverhalten zugeschnitten sein.

Damit möglichst vielen Menschen ein Mitfahrsystem nutzen, bedarf es Ergänzungen der baulichen Infrastruktur, die multimodalen Verkehr begünstigen. Dazu gehören Mobil-Punkte mit sicheren Abstellmöglichkeiten für Zweiräder (siehe 3.4 Mobil-Punkte, Seite 23).

3.1 Zusammenfassung von Empfehlungen zur Vernetzung von ÖV und privaten und ehrenamtlichen Verkehrsangeboten

Die in der Konzeptstudie vorgestellte Strategie kombiniert verkehrs-geographische mit soziologischen Ansätzen. Mit diesem innovativen Vorgehen können klassische Instrumente der Verkehrsplanung, die von der öffentlichen Hand finanziert werden, bedarfsgerecht mit Initiativen aus der Bürgerschaft kombiniert und besser auf spezifische Zielgruppen und geographische Teilräume zugeschnitten werden.

Bürgerbusse plus ÖPNV

Der Einsatz von Bürgerbussen empfiehlt sich besonders, um Periphere Räume besser an die Haupt-Verkehrsachsen anzubinden sowie den Weg von einer Haltestelle zur Haustür zu überbrücken. Außerdem kann ein Bürgerbus gut für Querverkehre auch über ÖPNV-Grenzen hinweg eingesetzt werden.

Mitfahrsysteme plus ÖPNV

Online-Mitfahrsysteme ermöglichen das Zusammenbringen von Fahrangeboten und Nachfrage in Echtzeit. Im ländlichen Raum empfiehlt sich die Erweiterung der Fahrangebote um den Öffentlichen Verkehr. So wird eine Kombination verschiedener Verkehrsmittel erleichtert und neue Zielgruppen für die Nutzung von Bussen gewonnen. Durch Umsteigepunkte, Mobil-Punkte, kann die Sicherheit und die Wahrnehmung im öffentlichen Raum gesteigert werden.

Mobilitätslotsen plus ÖPNV

Die besten Angebote nutzen nichts, wenn sie nicht wahrgenommen werden. Leider sind auch Busfahrpläne nicht immer und von jedem leicht zu verstehen. Hier können Mobilitätslotsen Abhilfe schaffen. Sie sprechen Menschen in ihrem Umfeld an und motivieren sie, gemeinsam mit ihnen, Angebote auszuprobieren, stehen Rede und Antwort und senken die Berührungängste. Mobilitätslotsen sollten aus verschiedenen Altersgruppen und sozialen Milieus kommen, aber innerhalb ihrer Peer group wirken. Besonders aus der Gruppe von Flüchtlingen sollten möglichst immer wieder neue Buslotsen gewonnen werden.

Barrierefreier ÖPNV

Auf technischer Seite wurde schon einiges unternommen, um Busse und Haltestellen für Menschen mit Beeinträchtigungen zugänglicher zu machen. Ein zusätzlicher Baustein kann in einer Kooperation mit Behinderteneinrichtungen geschaffen werden. Diese verfügen oft über eine Flotte von Spezialfahrzeugen, die meist mehrere Stunden am Tag still stehen und in dieser Zeit z.B. auch als Bürgerbusse einsetzbar wären.

Vorbilder

Eine Ausnahme stellen hier ein paar wenige Menschen dar, die aus Idealismus auf die Fahrt mit einem Auto verzichten. Hier könnten besonders Menschen mit gesellschaftlich hoher Stellung als „Opinion-Leader“ eine Vorbildfunktion ausüben. Der ein oder andere Bürgermeister fährt schon mit dem Gemeinde-E-Mobil oder dem Fahrrad zu seinen Terminen.

3.2 Handlungsansätze für ÖPNV-Grenzen

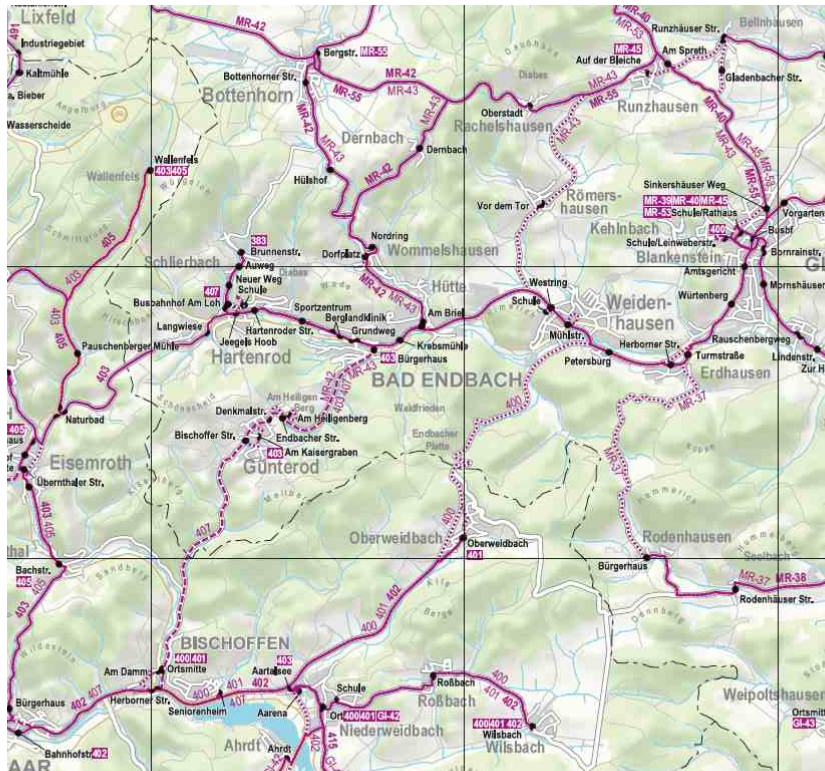
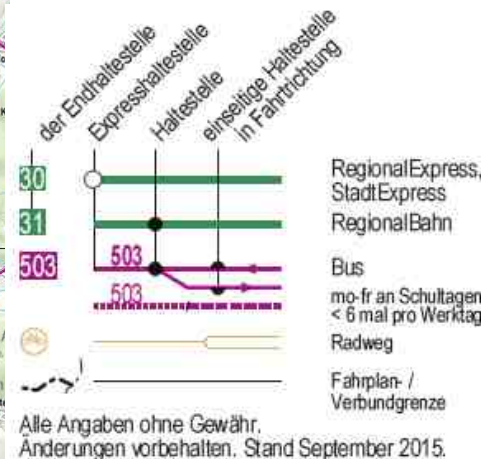


Abb.7: Karten-Ausschnitt Verkehrsangebote Lahn-Dill-Kreis / Marburg Biedenkopf



3-Ebenen-Modell der ÖV-Organisation

1. Politische Ebene („Aufgabenträger“)
 - Land > SPNV
 - Landkreis > Regionaler Busverkehr (LDK, MR, KB)
 - Städte > Stadtverkehr (Wetzlar, Gießen, Marburg ...)
2. Koordinierende Ebene („Verkehrsverbund“)
 - RMV, NVV
 - Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH, RNV
3. Ausführende Ebene („Leistungsersteller“)
 - DB AG, HLB
 - LDK/MR: ALV, VLDW, VGO, SWG, VWS, Weber
 - HOM:
 - Stadtwerke Marburg, Gießen; Wetzlarer Verkehrsbetriebe

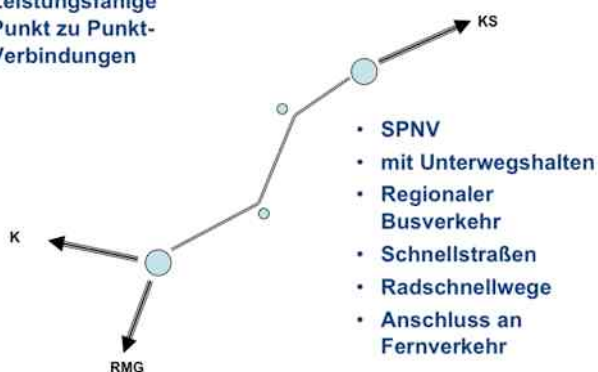
3.2.1 Schlussfolgerungen zur Situation an ÖV-Grenzen

1. Der ÖV in den 6 LEADER-Regionen ist nicht schlecht, aber oft an der Daseinsvorsorge orientiert; ein besonderes Problem besteht darüber hinaus an den Grenzen der Landkreise, die besonders im regionalen Busverkehr häufig Angebotsgrenzen darstellen.
2. Hintergrund dieser Angebotsgrenzen kann z.T. eine schwache Nachfrage sein; in jedem Falle stellen diese aber Grenzen der Aufgabenträger, teilweise der Verkehrsverbünde sowie der erfüllenden Verkehrsunternehmen dar.
3. Um diese Grenzen zu überwinden, sind zunächst die Aufgabenträger als politische Ebene gefordert. Impulse müssen hier von den Kreistagen oder Landräten ausgehen.
4. Mit einer solchen politischen Beschlusslage ist es anschließend Aufgabe der Verkehrsverbünde die Notwendigkeit und die Umsetzbarkeit von übergreifenden Verkehrsangeboten zu prüfen und zu beauftragen.

3.3 Hauptachsen im Regionalverkehr

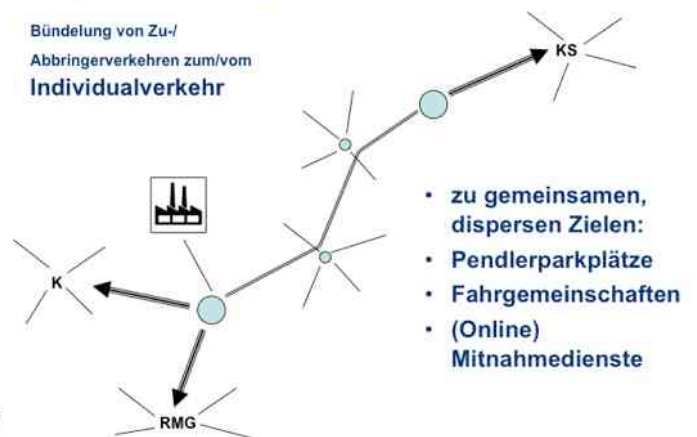
Hauptachsen im Regionalverkehr

Leistungsfähige
Punkt zu Punkt-
Verbindungen



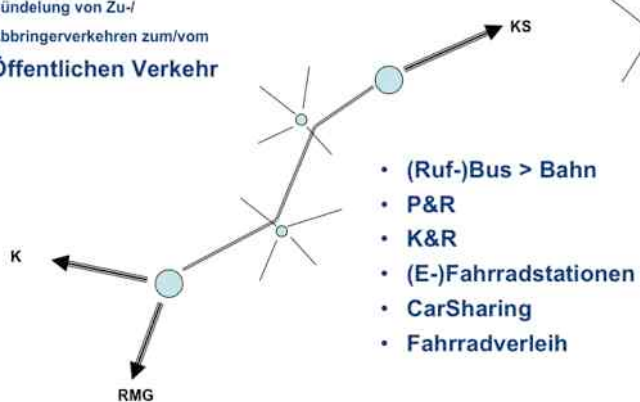
Hauptachsen im Regionalverkehr

Bündelung von Zu-/
Abbringerverkehren zum/vom
Individualverkehr



Hauptachsen im Regionalverkehr

Bündelung von Zu-/
Abbringerverkehren zum/vom
Öffentlichen Verkehr



3.3.1 Schlussfolgerungen für Hauptachsen

- Hauptachsen sind das Rückgrat im Öffentlichen Verkehr (ÖV)
- Sie verbinden zentrale Orte höherer Stufe mit leistungsfähigen und regelmäßigen Angeboten
- Unterwegshalte auf den Hauptachsen sind wichtige, oft intermodale Verknüpfungspunkte für die Flächenerschließung
- Hauptachsen sind auch das Rückgrat im motorisierten Individualverkehr (MIV). Jede Beschleunigung schwächt daher tendenziell den ÖV
- Trotzdem kann die Bündelung des MIV an Zugangspunkten zu Hauptachsen sinnvoll sein, wenn so in Fahrgemeinschaften disperse Ziele erreicht werden können

3.4 Mobil-Punkte

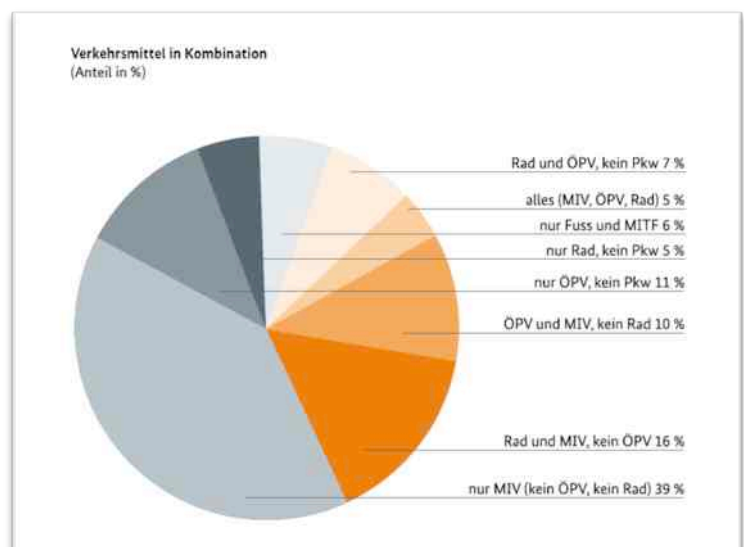
Funktionen von Mobilpunkten für multimodalen Verkehr

- Gute Zuwegung/ Verkehrssicherheit an der Mobilstation für alle Verkehrssysteme
- Ausstattung von Haltestellen in guter Qualität und Funktionalität (Mindeststandard zzgl. Empfehlungen der einschlägigen Schriften)
- Ausreichende Anzahl, hohe Qualität und Sicherheit der Fahrradabstellanlagen
- Ausreichende Anzahl Parkplätze in möglichst geringer Entfernung zur Mobilstation
- Nähe zu Bahnsteig/ Bushalt/ Mitnahmepunkt
- Einsehbarkeit/ Sicherheit wg. Diebstahl bzw. Vandalismus
- Corporated Design
- Differenzierte Ausgestaltung auf Basis eines übergeordneten Konzeptes

Zusatzfunktionen (perspektivisch):

- Verleih, Werkstatt
- Gastronomie, Infopoint Tourismus
- Weitere Dienstleister

Abb.: 8 Multimodaler Verkehr,
Verkehrsmittel in Kombination
Quelle: BMVBS, 2011



Anhang

Raumkategorie Hauptachsen

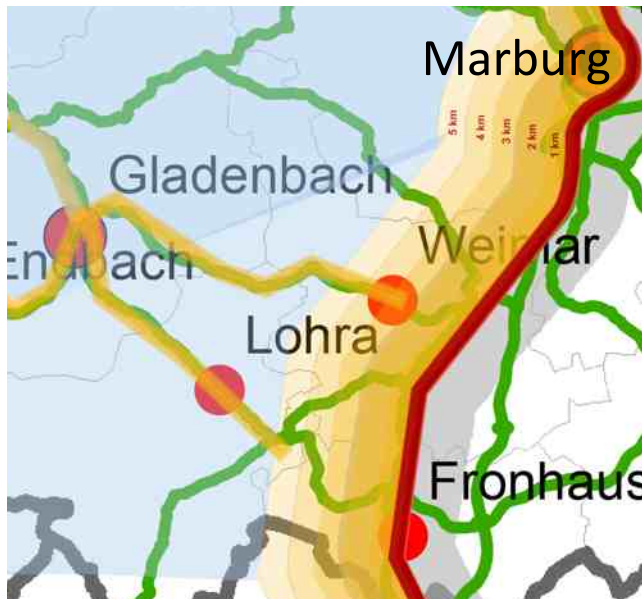


Abb. 9: Kartenausschnitt Hauptverkehrsachse (rot) zwischen Fronhausen und Marburg mit stufenweisem Übergang zum Peripheren Raum (blau)

Typisierung:

- Verbindungen zwischen zentralen Orten mit Bedeutung für mehrere Verkehrssysteme, teils als Korridore ausgebildet
- Je höher der Zentralitätsgrad der zentralen Orte, umso schneller sind i.d.R. die Verbindungen (Regionalbahn/ Intercity/ ICE bzw. Landesstrasse/ Bundesstraße/ Bundesautobahn)
- Verdichtungen, teils mit Gewerbe, mittlere Einwohnerdichte
- bestehend aus Linien und Knotenpunkten, an denen mehrere Verkehrssysteme miteinander verknüpft sind (Mobilitätspunkte)
- Angebote zur Multimodalität sind als Knotenpunkte für verschiedene Zubringersysteme in Teilen ausgeprägt (i.d.R. Park& Ride, Bike & Ride, Mitnahmesysteme).
- Mobilitätspunkte können weitere Funktionen bündeln: Sharing-Systeme, Leihsysteme, Reparatur, Gastronomie, Dienstleitungen, Handel, Kommunikationspunkte).

Raumkategorie Stadt-Umland

Typisierung:

- Mittelzentrum/ Oberzentrum im Nahbereich
- Verdichtungsraum, mittlere Einwohnerdichte, z.B. Aßlar 311 EW/ km² oder Cölbe mit 250 EW/ km²
- Alltägliche Wege für viele unter 5 km
- Mehrere Verkehrssysteme vorhanden (MIV, ÖPNV, Taxi, Mitnahme, Fahrrad, Fußgänger)
- Multi-/ Intermodalität ausgeprägt (Park& Ride, Bike& Ride etc.)
- Städtebaulich teils attraktive Ausprägungen von kleinen Nebenzentren/ Knotenpunkten gegeben

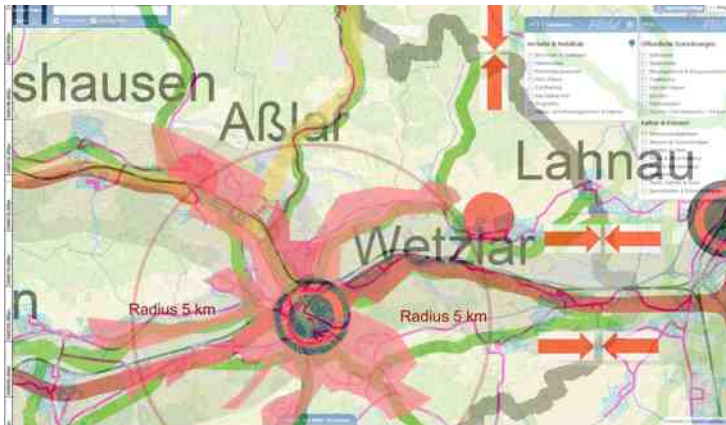


Abb. 10: Raumkategorie Stadt-Umland (hier Überlagerung)



Abb. 11: Raumkategorie Stadt-Umland
(hier die interaktiver Karte RMV: Buslinien und Fahrradnetz)

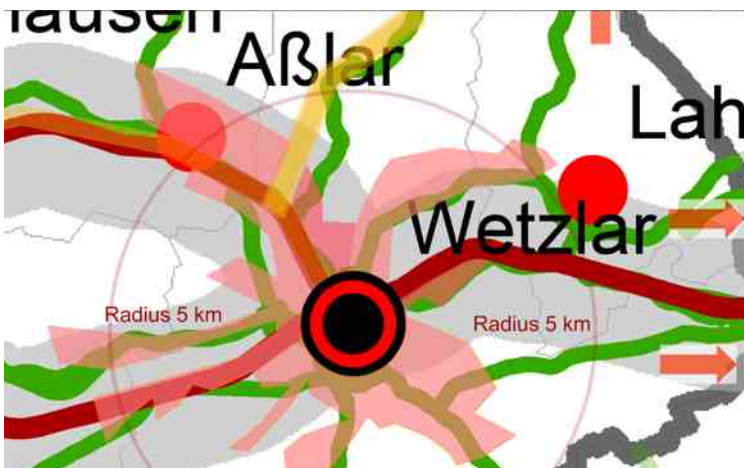


Abb. 12: Raumkategorie Stadt-Umland:
Ergebnis als Karte, wie sie in der Studie verwendet wird

Raumkategorie ländlicher (peripherer) Raum

Typisierung:

- Nächste zentrale Orte sind meist Grundzentren
- Geringe Einwohnerdichte, z.B. Bischoffen 95 EW/ km² oder Bad Endbach 204 EW/ km², insgesamt i.d.R. über 100 EW/ km²
- Alltägliche Wege für viele Nutzer deutlich über 5 km
- Verschiedene Verkehrssysteme vorhanden, jedoch Möglichkeiten der Daseinsvorsorge i.d.R. auf MIV/ ÖPNV reduziert, viele Ziele sind kaum zu Fuß erreichbar
- Multi-/ Intermodalität nur teilweise ausgeprägt (i.d.R. Park& Ride)
- Verbindungen ÖPNV außerhalb Schülerverkehr ausgedünnt
- In Teilen Nachbarschaftshilfestruckturen vorhanden, hier sind die Akteure, die in festen Strukturen Hilfe anbieten, meist Personen mit traditionell konservativer Grundeinstellung
- „Knotenpunkte“ sind i.d.R. in den Ortsmitten gegeben, deren Ausstattung jedoch stark unterschiedlich sein kann



Abb.13: Raumkategorie peripherer Raum, ländliche Hauptachsen zwischen Grundzentren

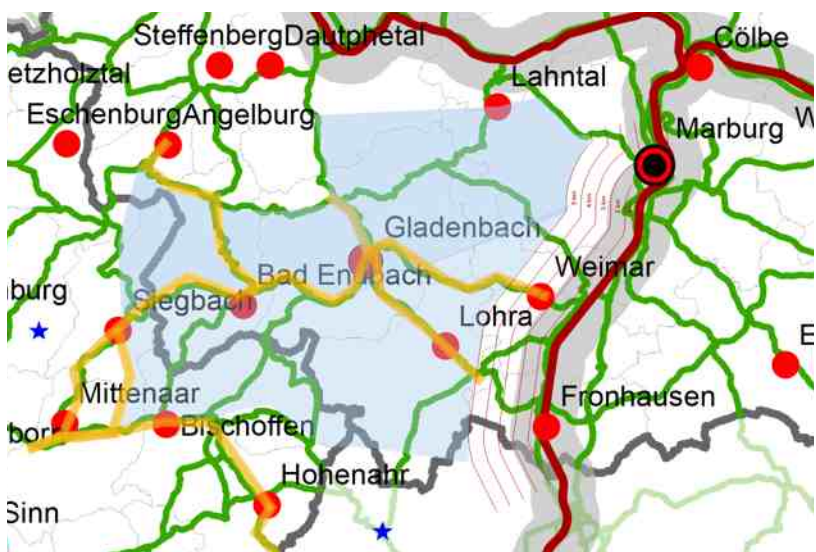


Abb.14: Raumkategorie peripherer Raum, Abstufung zur überregionalen Hauptachse

Quellenangabe:

1. *Der Begriff „Sinus-Milieu“ ist ein eingetragenes Warenzeichen der Sinus Sociovision GmbH, Heidelberg.*

2. Abbildung aus: **Wilfried Günther**, Die Kirche und ihre Caritas im Spiegel des Sinus-Milieus, MDG Medien- Dienstleistung GmbH, München. Internet: http://thema.erzbistum-koeln.de/export/sites/thema/kath-familienzentren/_galerien/download/Sinus-Studie_und_Caritas_2013.pdf

Jens S. Dangschat und Renè Mayr, Der Milieu-Ansatz in der Mobilitätsforschung, ausgewählte Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt mobility2know_4_ways2go, 2012

Abbildungsverzeichnis:

Alle Abbildungen und Karten sind, soweit nicht anders angegeben, Eigentum der Verfasser.

