# Der Ländliche Raum - Aspekte zur Diskussion

**Bernd Wolfgang Hawel**
Dipl.-Geogr. Stadtplaner SRL
**stadt & land gmbh**
Fleckeby (Schlei-Ostsee)

Interreg
Baltic Sea Region
EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND
mamba
mobility – accessibility – innovation

**Vortrag zur**
**MAMBA-Regionalkonferenz**
„Perspektive Ländlicher Raum“
**Kiel , 27. Feb. 2020**

## Hin-und hergerissen zwischen Stadt und Land

Der Beitrag beschäftigt sich mit der kulturgeschichtlich verankerten Wahrnehmung des ländlichen Raumes (S. 3-5). Angesichts einer veränderten Wirklichkeit städtischer und ländlicher Räume - sowohl in siedlungsstruktureller wie in gesellschaftlicher Hinsicht (S. 6-7) - ist ein Überdenken des traditionellen Stadt-Land-Gegensatzes erforderlich.

## WAS? und WO? ist der ländliche Raum

Neue Raumtypisierungen wie das „RegioStaR"-Modell (S. 8-9), tragen der weitgehenden Urbanisierung Deutschlands Rechnung. Auch RegioStaR unterscheidet „Stadtregionen" und „Ländliche Regionen", nimmt aber innerhalb dieser Hauptkategorien weitere Differenzierungen, insgesamt 17 Typen.

In unserem Kontext ist bedeutsam, dass „kleinstädtische, dörfliche Räume" auch im Umland der Großstädte verortet und von diesen geprägt sind. In den ländlichen Regionen werden die kleinstädtischen, dörflichen Räume noch danach unterschieden, ob sie „stadtregionsnah" oder „peripher" gelegen sind.

Die Gleichsetzung von „Dorf" und „ländlicher Raum" hat sich überlebt, und der Einfluss der „Metropolen" und „Regiopolen" auf den weiteren Raum wird deutlich. Auch auf europäischer Maßstabsebene zeigt sich diese Urbanisierung (S. 10).

Die Analyse „wachsender und schrumpfender Gemeinden" (S. 11-12) verdeutlicht, wie weit deren demographische und wirtschaftliche Entwicklungen vom städtischen oder ländlichen Regionstyp abgekoppelt sind.

### Ausstattung, Erreichbarkeit und Mobilität

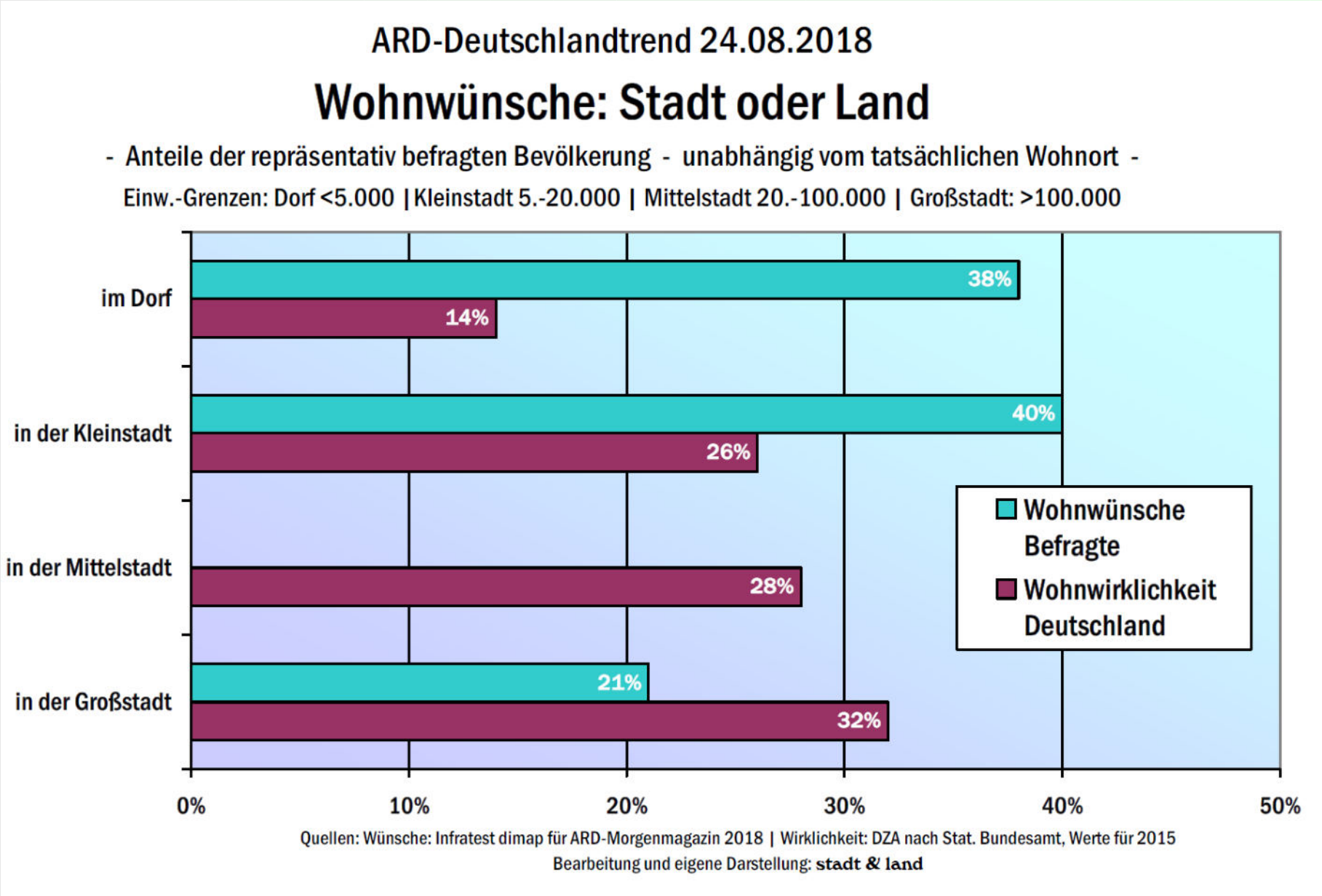
Bei aller sozialen Annäherung der Räume bestehen doch spürbare Unterschiede in der Erreichbarkeit der Daseinsvorsorge (S. 14-16), nicht nur zwischen den westdeutschen und Teilen der ostdeutschen Regionen, sondern auch innerhalb derer. Eine weitgehend gute Erreichbarkeit per Pkw bedeutet aber oft, dass diese fußläufig oder im ÖPNV nicht (zumutbar) gegeben ist.

Die Erhebung „Mobilität in Deutschland" (s. 17 ff.) zeigt die große Bandbreite des Verkehrsverhaltens. Während der mittlere tägliche Wegeaufwand für die Menschen in den meisten Stadt-Typen unter dem Bundesdurchschnitt von 39 km liegt, ist er im kleinstädtischen, dörflichen Raum mit jeweils 44 km am höchsten (S. 18). Gleichzeitig weisen diese Räume die höchsten Anteile des motorisierten Individualverkehrs auf (MIV als Fahrer oder Mitfahrer, S. 19). Im öffentlichen Verkehr (ÖV) erreichen nur die Großstädte Anteile über den bundesweiten 10%.

Anders als vielleicht zu erwarten, gleichen die ländlichen Regionen ihre Lage-Nachteile nicht durch mehr Home-Office oder Online-Shopping aus (S. 20). Es erscheint aber zu früh, um diese Zusammenhänge schon endgültig beurteilen zu können.

## Konflikte und Fragen

Aus den Befunden ergeben sich Fragen für die weitere Diskussion – zum möglichen Ausgleich fehlender Nahversorgung durch Mobilität und Digitalisierung (S. 21), zu den Grenzen des ÖPNV in einem Pkw-dominierten Umfeld (S. 22) und zu notwendigen Veränderungs-Perspektiven des Individualverkehrs (S. 23).




***78 % der Deutschen zieht es in Dorf und Kleinstadt … nur 40% leben dort tatsächlich***

Jungsteinzeitliches Dorf
(Stadtmuseum Wels OÖ)

***Die längste Zeit der Menschheitgeschichte gab es nur:***

◄ ***Land***

***Die Stadt - menschheitsgeschichtlich ein junges Phänomen***

▼

Wikingersiedlung Haithabu

**Ursache für unsere „Lust auf's Land“ ?**

# Idealbilder von „Stadt“ und „Land“ ...

- … als etwas fundamental Verschiedenes prägen bis heute unser Bewusstsein
- die *auch als Mythos noch sehr wirksame* ***Alte Stadt***
- und die *ebenfalls noch tief in unseren Träumen verankerte* ***Alte Kulturlandschaft***“

(Thomas Sieverts, Stadtplaner, „Zwischenstadt“,1997)

Frans Hogenberg: Magdeburg 1572

## „Verschwinden“ des Dorfes - soziale und digitale Urbanisierung ländlicher Räume

- lange anhaltender Strukturwandel
- Mechanisierung und Industrialisierung
- Automobilisierung
- Massenmedien
- Globalisierung
- digitale Revolution
- Bedeutungsverlust der Landwirtschaft sowie der Arbeit und Versorgung vor Ort
- Demographischer Wandel
- sinkende Affinität zu traditionellen Werten und Organisationen

**„... wenn das Dorf nicht mehr dörflich ist**
**und die Stadt nicht nur städtisch ...“**

(Martha Doehler-Behzadi, IBA Thüringen)

„... wenn das Dorf nicht mehr dörflich ist
**und die Stadt nicht nur städtisch ...“**

**... benötigen wir einen anderen Begriff von „Stadt“ und „Land“**

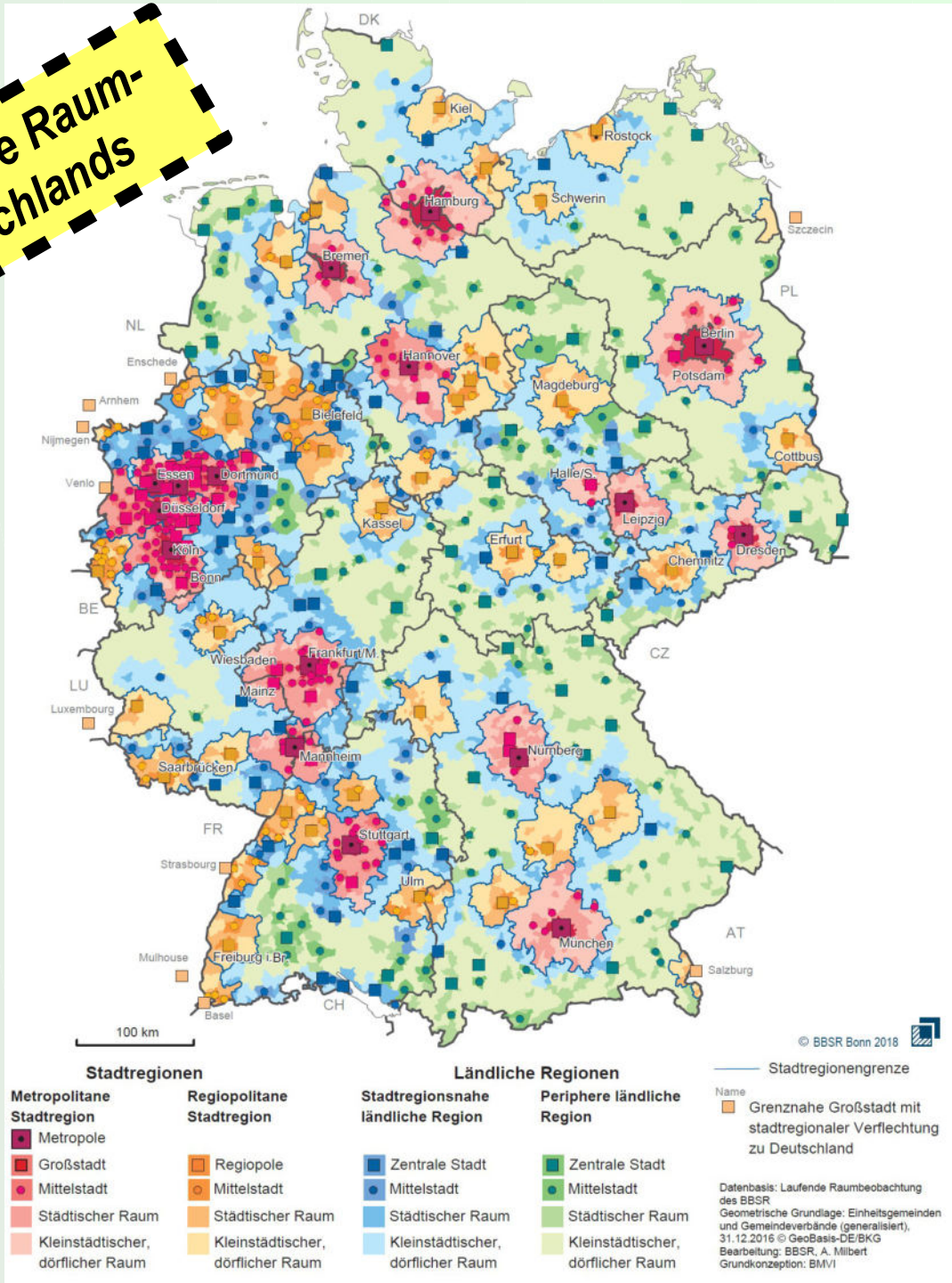
**Transformation der Städte - heute**

- De-Industrialisierung | Tertiärisierung | Internationalisierung | Kreativwirtschaft
- „Verlandschaftung“ von Flächen | Funktionswandel von Gebäuden
- neues Wachstum nach Schrumpfung | Wohnungsnot | sozialräumliche Ungleich-Entwicklung
- Revitalisierung von Zentren und Suburbanisierung | (ökologische) Krise der städtischen Mobilität
- Migration | demographischer Wandel | Entstehen quasi-dörflicher Strukturen und Nachbarschaften

# „RegioStaR 17“
# Regionalstatistische Raumtypen für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung

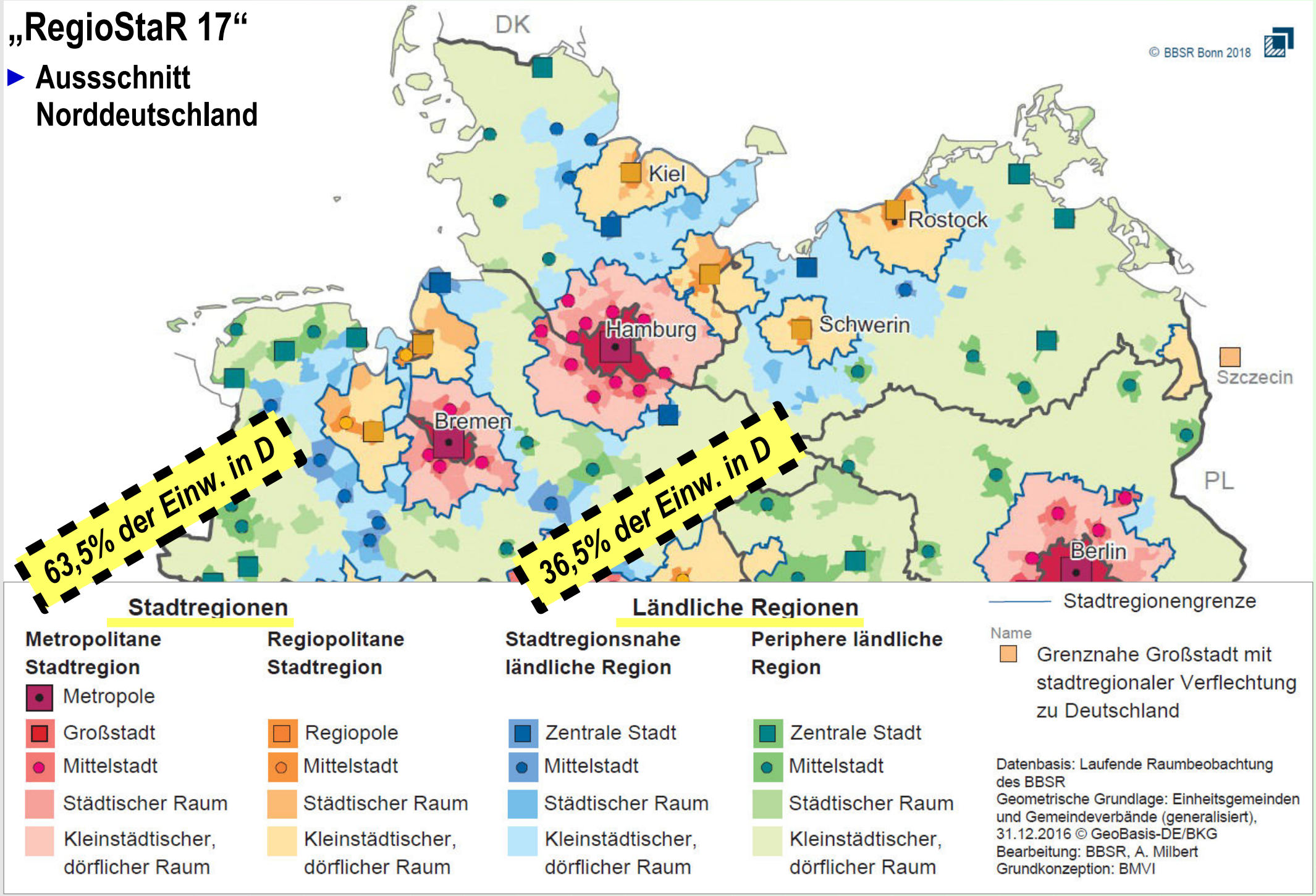
**neuer Ansatz für die Raumgliederung Deutschlands**

- **Ziel:** Abbildung der unterschiedlichen Lebenswelten in den Regionen Deutschlands
- **Raumtypen**
  - > Gruppen von Städten und Gemeinden
  - > unterhalb der Kreisebene
  - > hinreichend verschieden
  - > aber in sich vergleichbar nach Struktur-, Lage- und Verkehrseigenschaften
- **Kriterien**
  - > Bevölkerung: Anzahl und Dichte
  - > Lagebeziehungen: Distanzen, Fahrzeiten
  - > Verflechtungen: Pendlerbeziehungen, erreichbares „Bevölkerungspotenzial“ im Umkreis, Zentralität
- **RegioStaR 17,** weil 17 Gebietstypen ►►►



# „RegioStaR 17“

- **Aussschnitt Norddeutschland**






*WAS? und WO? ist der ländliche Raum*

Quelle: BMVI 2018 | Nachweis im Anhang

# Städtische und ländliche Regionstypen in Europa

***Fokus: MAMBA-Projektraum***

**Kriterien:**

> Bevölkerungsdichte

> Stadtgröße

> Nähe bzw. Distanz zu städt. Zentren

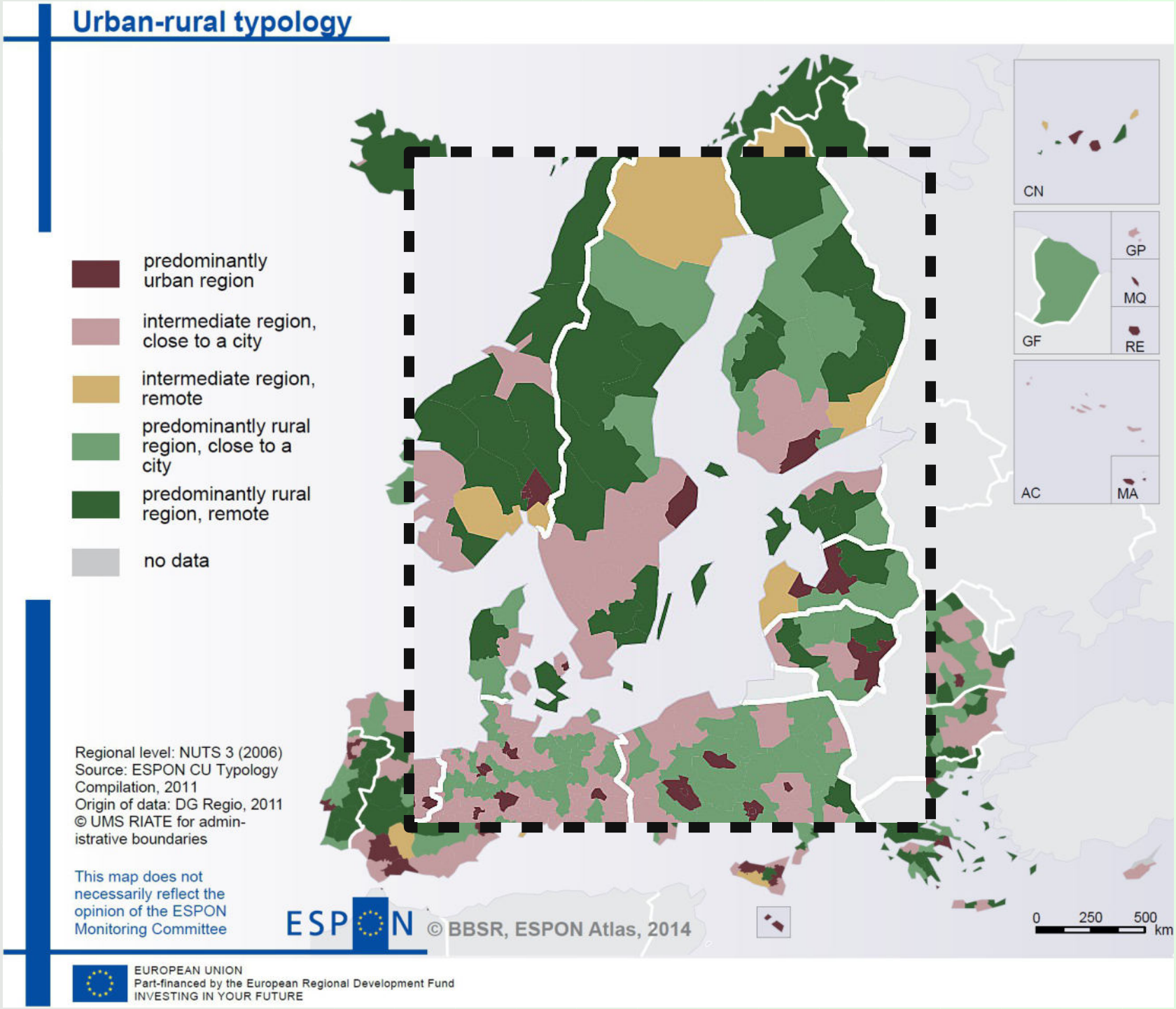
Gebietseinheiten:
NUTS-3 (in D = Kreise)

**in Deutschland:**

> keine abgelegenen ländlichen Räume

> ländliche und intermediäre Regionen nahe zu Städten

> urbane Räume





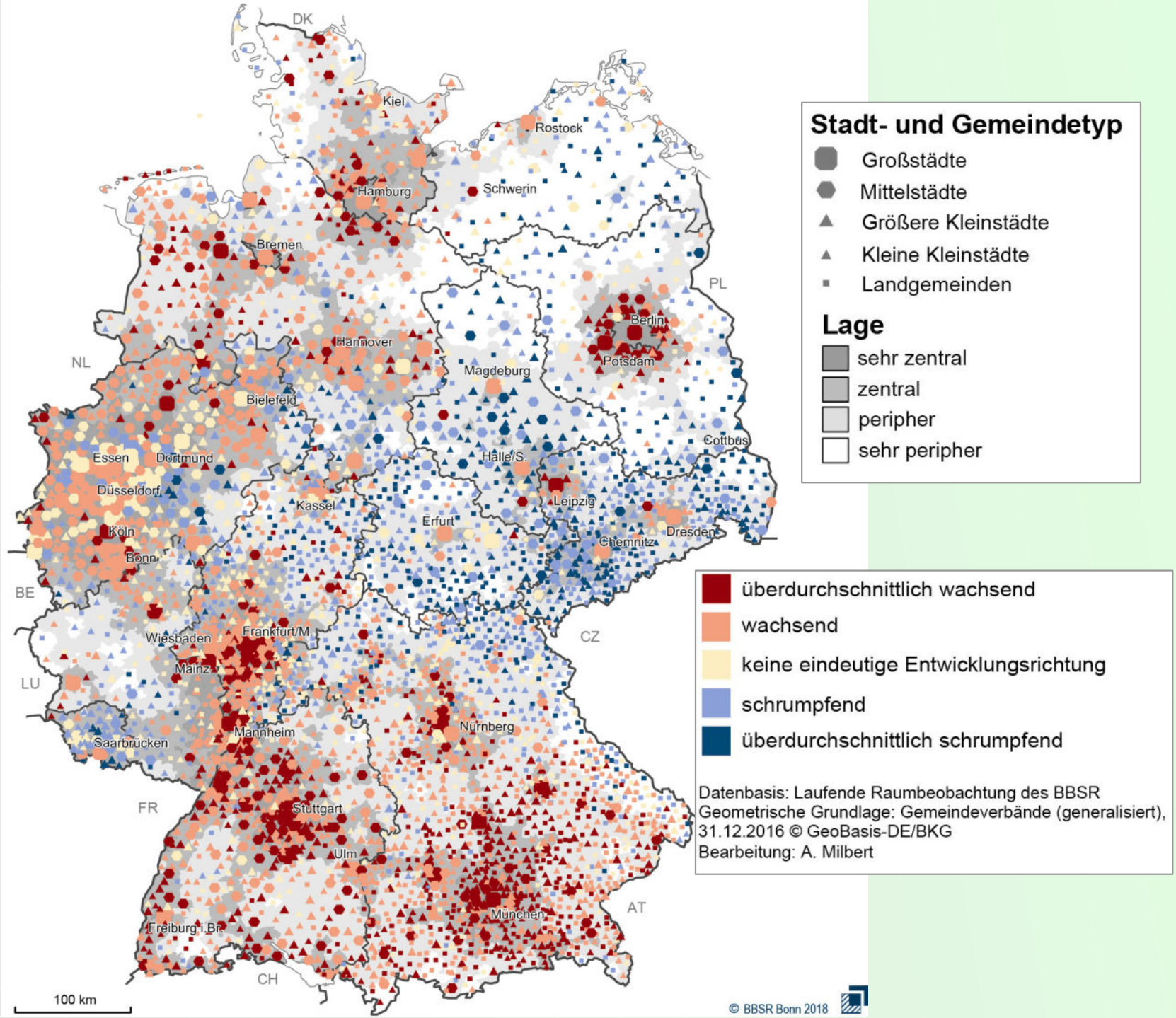

*WAS? und WO? ist der ländliche Raum*

Quellen: Nachweis im Anhang

# „Wachsende“ / „schrumpfende“ Gemeinden

- ► Indikatoren-Bündel „Zukunftsfähigkeit“
- > Bevölkerungs-entwicklung**
- > Gesamt-Wande-rungssaldo**
- > Entwicklung 20- bis 64-Jährige (Erwerbsfähige)**
- > Beschäftigten-entwicklung*
- > Entwicklung Arbeitslosenquote*
- > Entwicklung Gewer-besteuern je Einw.*
- > jeweils 2011-2016

* einfach gewichtet
** doppelt gewichtet



## „Wachsende“ / „schrumpfende“ Gemeinden

- Indikatoren-Bündel „Zukunftsfähigkeit“

> Bevölkerungs-entwicklung**

> Gesamt-Wande-rungssaldo**

> Entwicklung 20- bis 64-Jährige (Erwerbsfähige)**

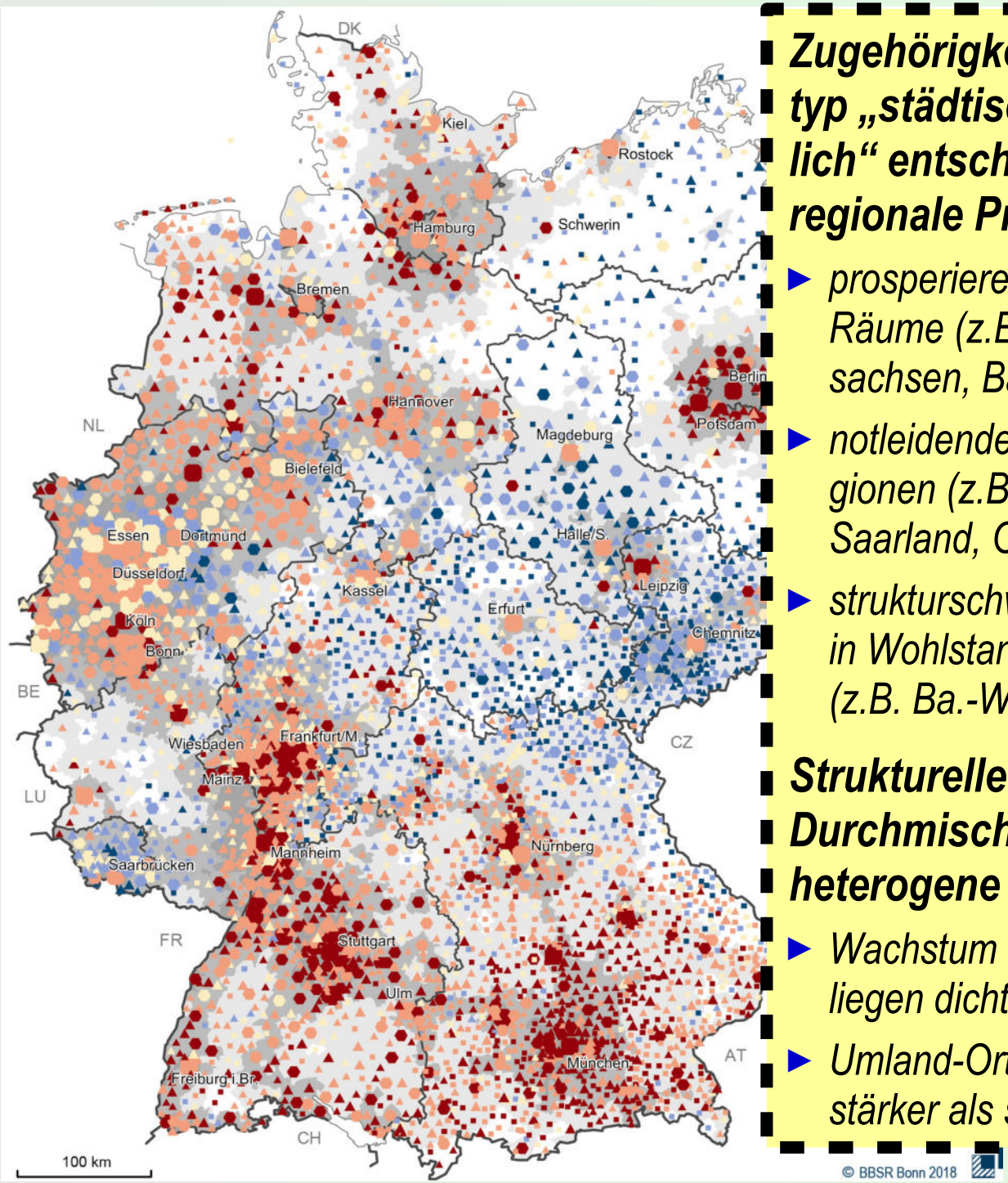
> Beschäftigten-entwicklung*

> Entwicklung Arbeitslosenquote*

> Entwicklung Gewer-besteuern je Einw.*

> jeweils 2011-2016

* einfach gewichtet
** doppelt gewichtet




***Zugehörigkeit zum Gebiets-typ „städtisch“ oder „länd-lich“ entscheidet nicht über regionale Prosperität:***

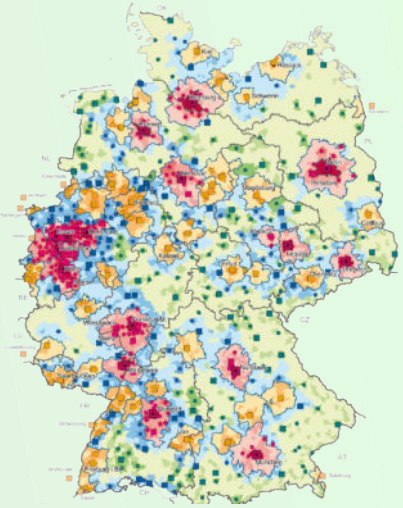
- *prosperierende ländliche Räume (z.B. Westnieder-sachsen, Bayern)*
- *notleidende Städte / Stadtre-gionen (z.B. Ruhrgebiet, Saarland, Ostdeutschland)*
- *strukturschwache Gemeinden in Wohlstandregionen (z.B. Ba.-Wü./Schwarzwald)*

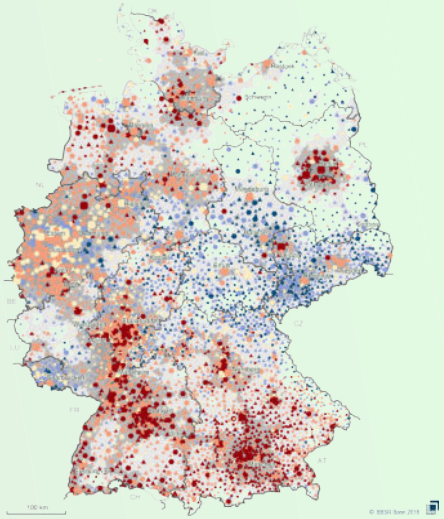
***Strukturelle Durchmischung - heterogene Nachbarn***

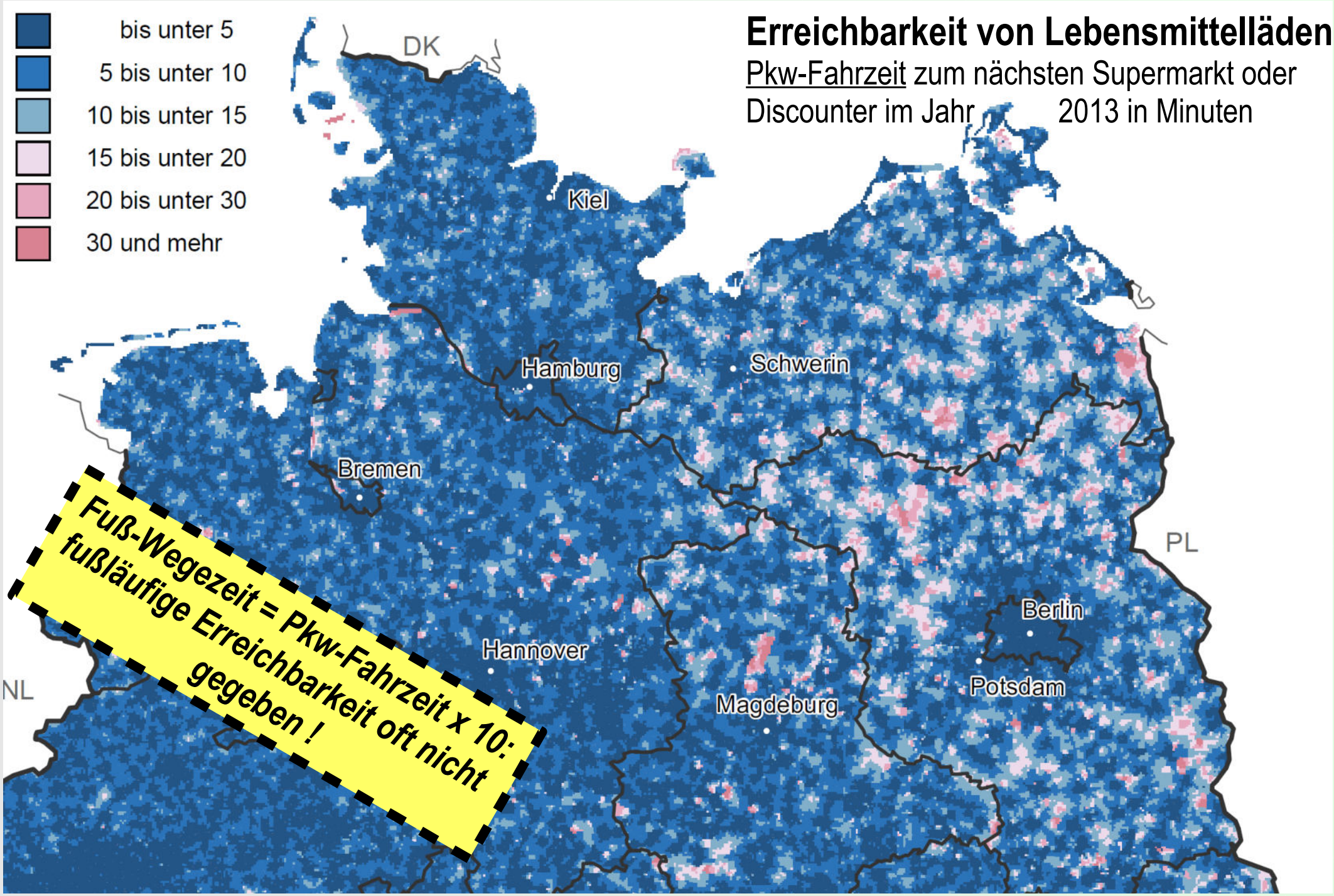
- *Wachstum und Schrumpfung liegen dicht beieinander*
- *Umland-Orte wachsen oft stärker als städtische Kerne*

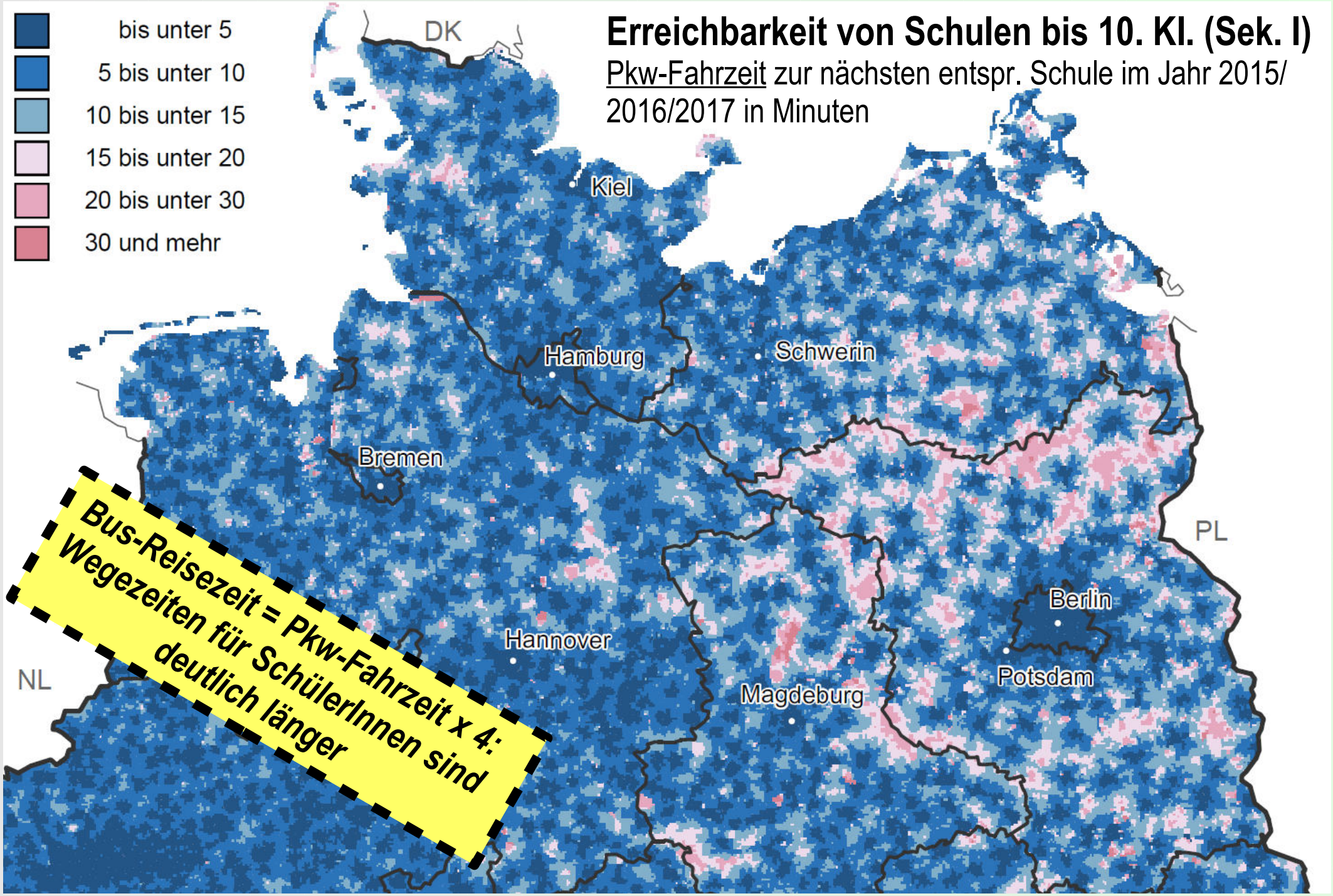
# Zwischenfazit

- **Ins „Grüne“:** Wer heute aus der (Groß-) Stadt ins suburbane „Grüne“ zieht, landet in Wirklichkeit in „... einer verstädterten Landschaft oder einer verlandschafteten Stadt“ - aber mitnichten *auf dem Lande* oder im *ländlichen Raum* (Zitate: Thomas Sieverts, Zwischenstadt, 1997)
- **Verstädtertes Deutschland –**
  es gibt weniger ländliche Räume und es wohnen weniger Menschen darin als vermutet (siedlungsstrukturelle Urbanisierung)
- **Es gibt nicht <u>den</u> ländlichen Raum -**
  ländliche Räume sind einander immer unähnlicher mit markant voneinander abweichender Sozialstruktur, Wirtschaftsform und auch kultureller Lebensweise (B. Vogel, Wohlstandskonflikte?!, 2015)
- **Die Zugehörigkeit zu einem Gebietstyp** „städtisch“ oder „ländlich“ entscheidet nicht über regionale Prosperität
- **Der Stadt-Land-Gegensatz …**
  hat nur noch wenig Aussagekraft für die Beschreibung und Bewertung regionaler Lebensverhältnisse
- **„Die Kategorisierung von ländlich und städtisch verdeckt den Blick auf die Vielfalt.“** (S. Beetz in: IzR 2.2016)

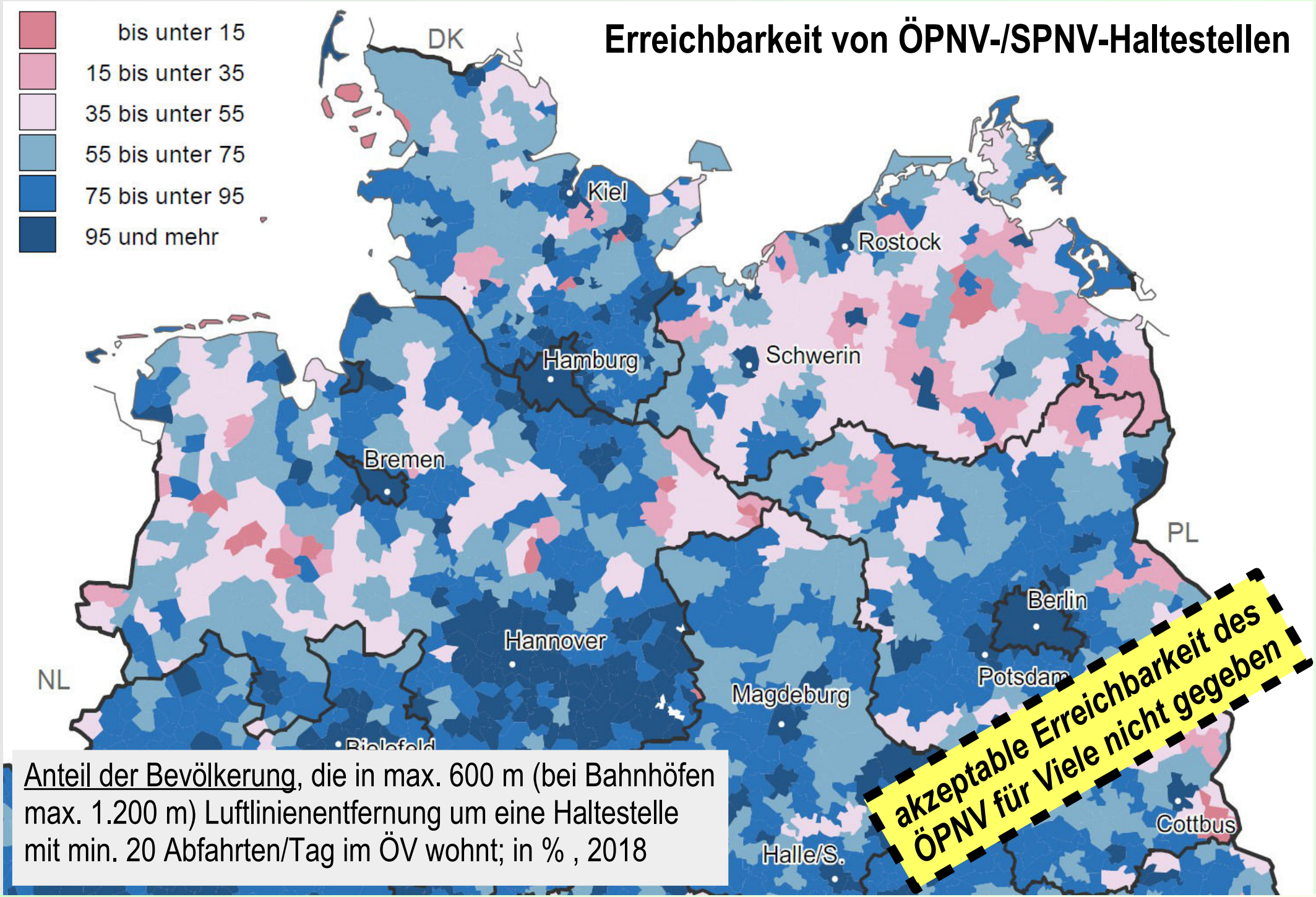





Erreichbarkeit von Lebensmittelläden
Pkw-Fahrzeit zum nächsten Supermarkt oder Discounter im Jahr 2013 in Minuten
bis unter 5
5 bis unter 10
10 bis unter 15
15 bis unter 20
20 bis unter 30
30 und mehr
DK
Kiel
Hamburg
Schwerin
Bremen
Hannover
Magdeburg
Berlin
Potsdam
PL
NL
Fuß-Wegezeit = Pkw-Fahrzeit x 10:
fußläufige Erreichbarkeit oft nicht
gegeben !


Erreichbarkeit von Schulen bis 10. Kl. (Sek. I)
Pkw-Fahrzeit zur nächsten entspr. Schule im Jahr 2015/ 2016/2017 in Minuten
bis unter 5
5 bis unter 10
10 bis unter 15
15 bis unter 20
20 bis unter 30
30 und mehr
DK
Kiel
Hamburg
Schwerin
Bremen
Hannover
Magdeburg
Berlin
Potsdam
PL
NL
Bus-Reisezeit = Pkw-Fahrzeit x 4:
Wegezeiten für SchülerInnen sind
deutlich länger

# Erreichbarkeit von ÖPNV-/SPNV-Haltestellen




Anteil der Bevölkerung, die in max. 600 m (bei Bahnhöfen max. 1.200 m) Luftlinienentfernung um eine Haltestelle mit min. 20 Abfahrten/Tag im ÖV wohnt; in % , 2018

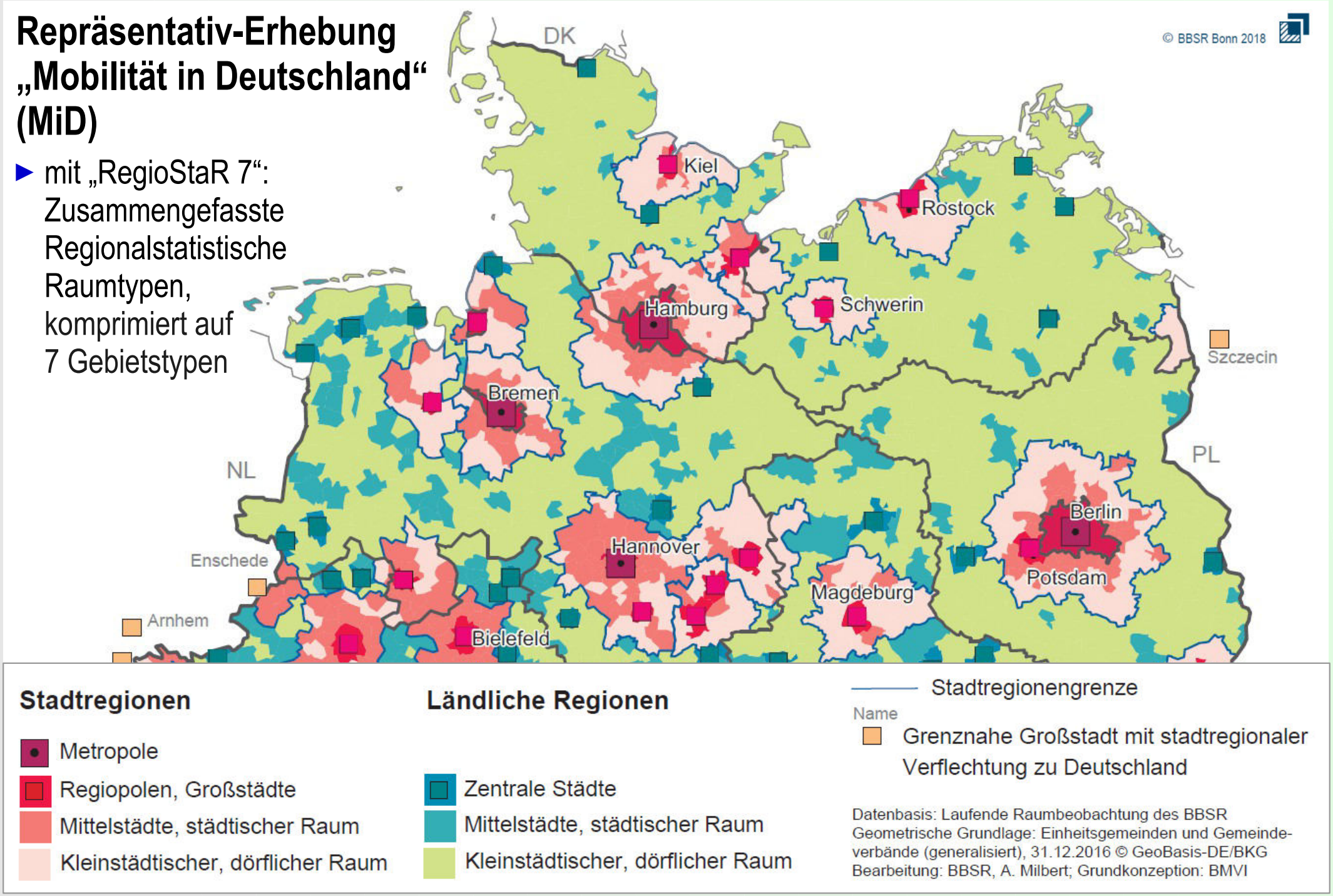




BMI u.a.: Deutschlandatlas 2019 | Nachweis im Anhang

# Repräsentativ-Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD)

- mit „RegioStaR 7“: Zusammengefasste Regionalstatistische Raumtypen, komprimiert auf 7 Gebietstypen



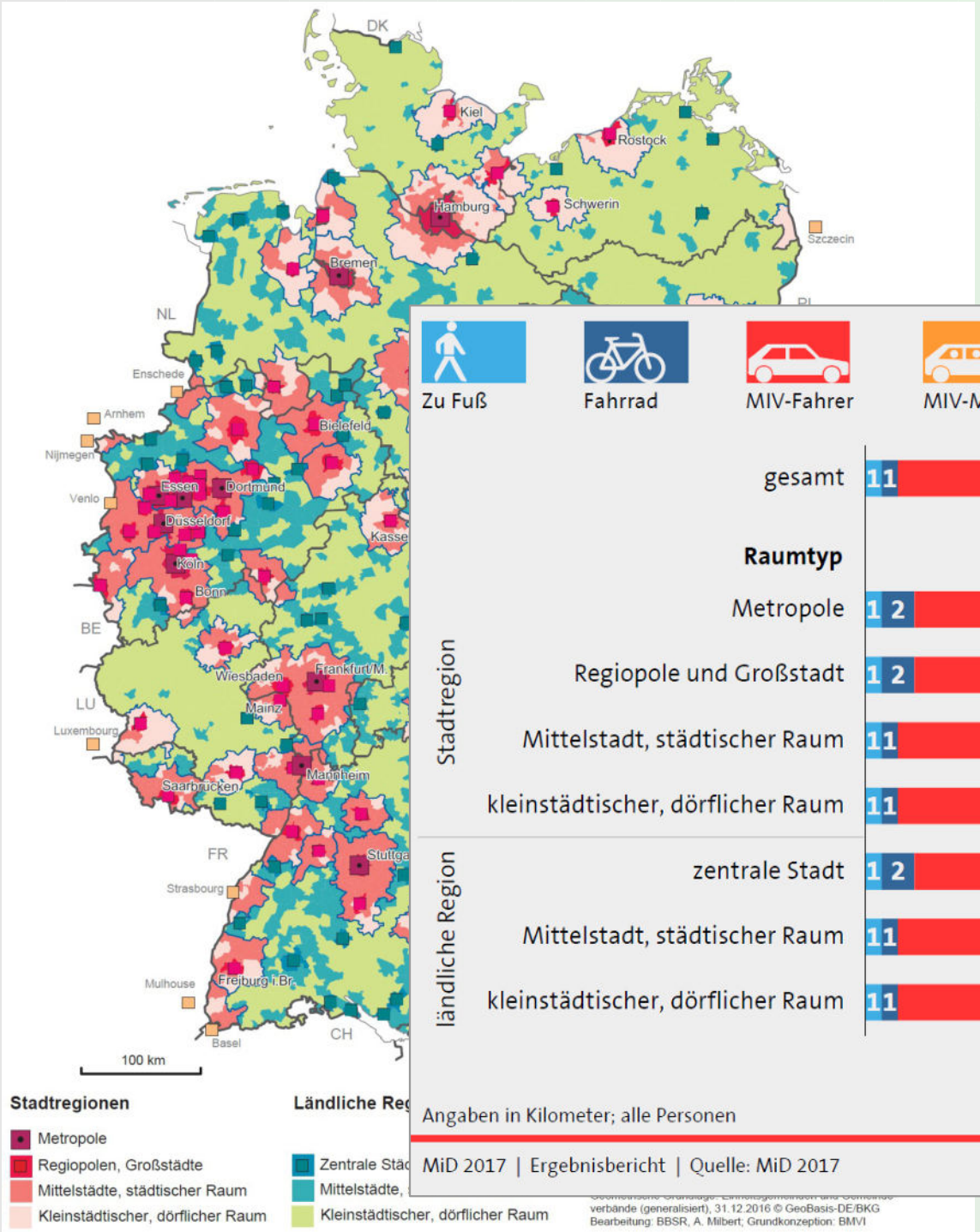


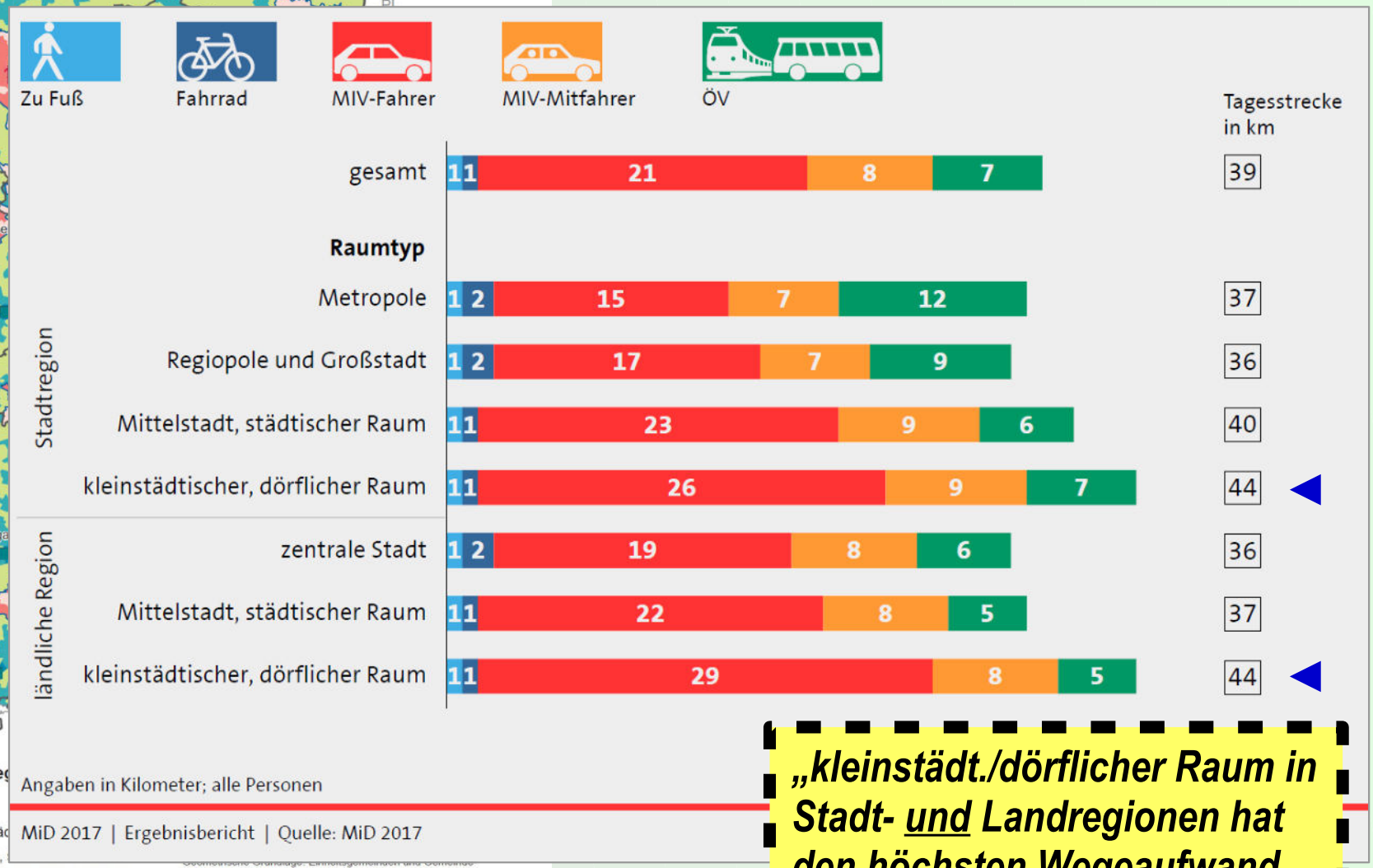



Quelle: BMVI 2018 | Nachweis im Anhang

# Tagesstrecke nach Verkehrsmittel und Raumtyp

Mobilität in Deutschland 2017, alle Personen
„RegioStar 7“ / Zusammengefasste regionalstatistische Raumtypen




***„kleinstädt./dörflicher Raum in Stadt- und Landregionen hat den höchsten Wegeaufwand***

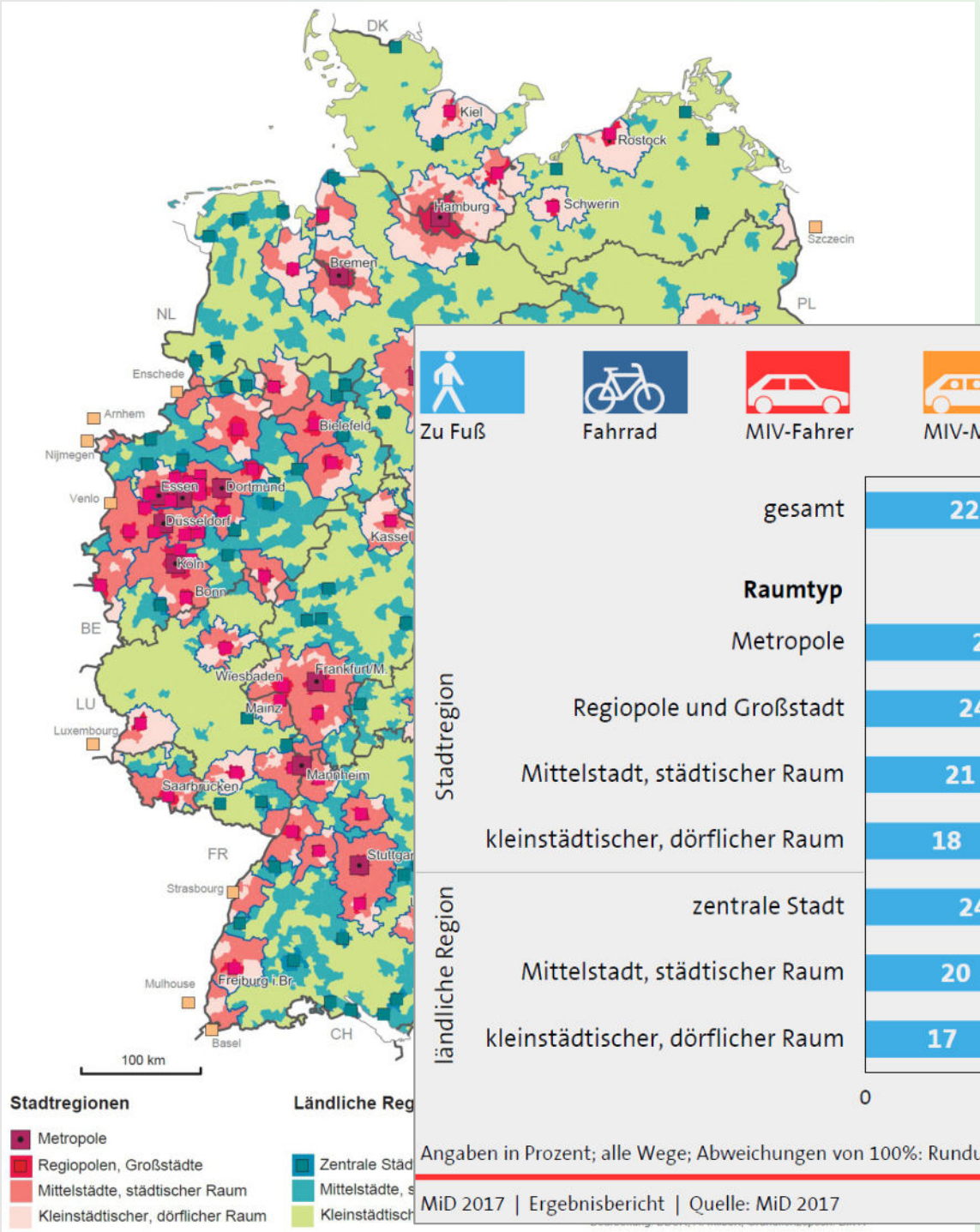


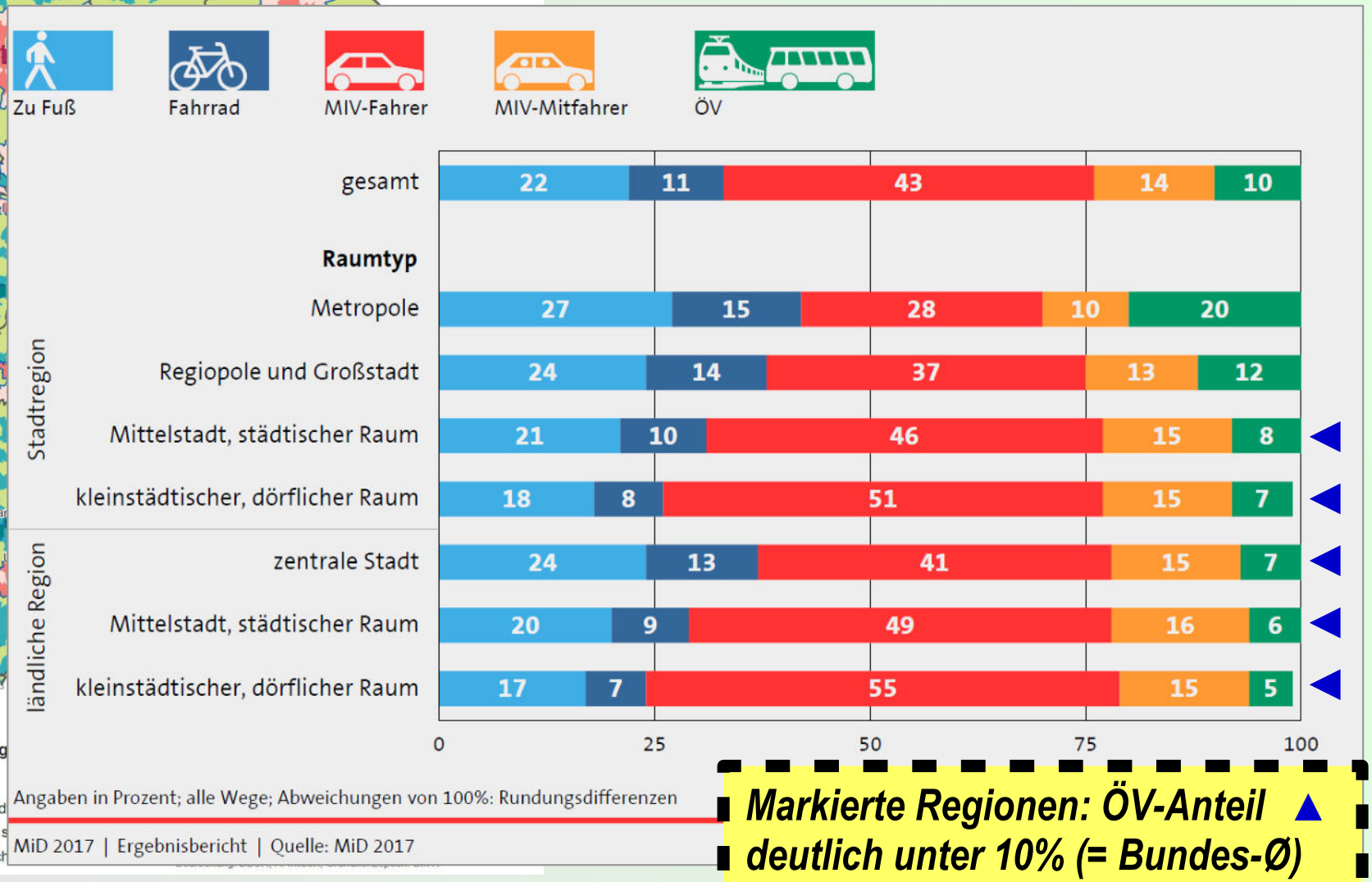


Quelle: BMVI 2018 u. 2019 | Nachweis im Anhang

# Modal Split des Verkehrsaufkommens nach Raumtyp

Mobilität in Deutschland 2017, alle Wege
„RegioStaR 7“ / Zusammengefasste regionalstatistische Raumtypen



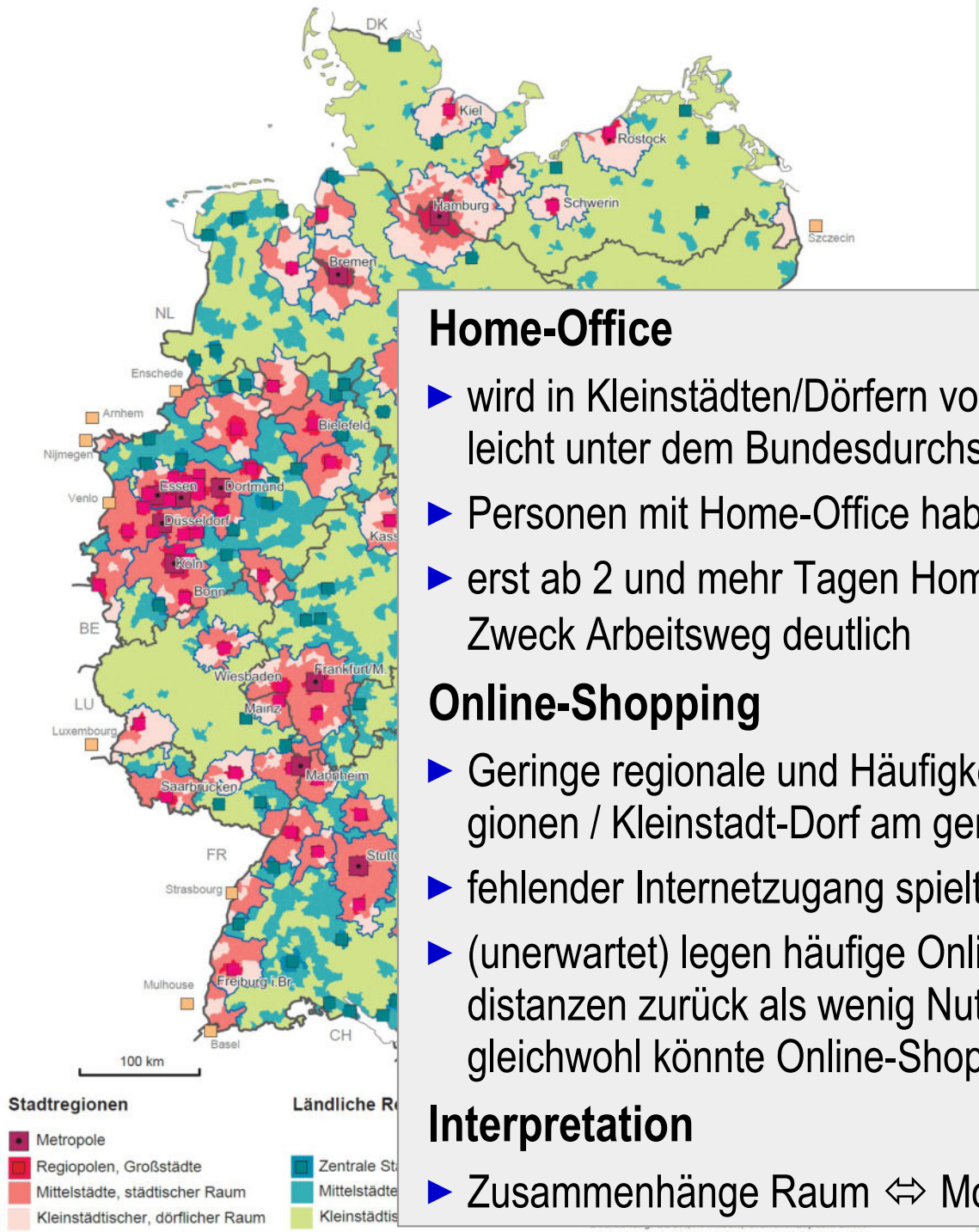




***Markierte Regionen: ÖV-Anteil ▲ deutlich unter 10% (= Bundes-Ø)***





Quelle: BMVI 2018 u. 2019 | Nachweis im Anhang




# Digitalisierung und Mobilität

Mobilität in Deutschland 2017
„RegioStar 7“ / Zusammengefasste regionalstatistische Raumtypen

## Home-Office

- wird in Kleinstädten/Dörfern von 12 % der Berufstätigen ab 16 J. genutzt, somit leicht unter dem Bundesdurchschnitt (13%); Maximalwert in Metropolen (16%)
- Personen mit Home-Office haben an Büro-Tagen längere Arbeitswege
- erst ab 2 und mehr Tagen Home-Office sinken die Gesamt-Tages-km für den Zweck Arbeitsweg deutlich

## Online-Shopping

- Geringe regionale und Häufigkeits-Unterschiede der Nutzung: in ländlichen Regionen / Kleinstadt-Dorf am geringsten (68%), im Mittel 71%, in Metropolen 74%
- fehlender Internetzugang spielt kaum eine Rolle (in allen Regionen 4–6%)
- (unerwartet) legen häufige Online-Shopper aller Altersklassen <u>weitere</u> Tagesdistanzen zurück als wenig Nutzende, oft sogar beim Zweck „Einkauf“; gleichwohl könnte Online-Shopping für gering Mobile eine Grundversorgung sein

## Interpretation

- Zusammenhänge Raum ⇔ Mobilität ⇔ Digitalisierung noch nicht zu beurteilen





Quelle: BMVI 2018 u. 2019 | Nachweis im Anhang

## Mobilität ersetzt Nahversorgung (?)

- Erreichbarkeit von Schulen, Gesundheit, öffentlichen/privaten Dienstleistungen, Freizeit, Kultur ...
  > fußläufig vor Ort nur noch selten gegeben
  > mit Pkw weitgehend problemlos zu leisten – Wegeaufwand ist offenbar akzeptiert
  > ungebrochene Baulandentwicklung in ÖPNV-seitig schlecht erschlossenen Gemeinden: „Verkehrssparsamkeit“ bleibt Lippenbekenntnis – längere Versorgungswege zu vermuten
- prekär für alle, die | nicht | noch nicht | nicht mehr | über ein Privatauto verfügen (d.h. Kinder und Jugendliche, Familien ohne 2.- und 3.-Auto, Mobilitätseingeschränkte, alte Menschen)
- Mobilitätssicherung für besonders Betroffene
  > Möglichkeiten?
  > *vgl. z.B. bedarfsgesteuerter ÖPNV MAMBA-Projekt „ALFA“ Kreis Plön*
- mobile Versorgung
  > Potenziale?
  > *vgl. z.B. MAMBA-Projekt Diakon. Werk Hallig Hooge*
- Digitalisierung
  > Chancen für wen?
- darüber die soziale Funktion eigener Mobilität und direkter Kommunikation nicht vergessen

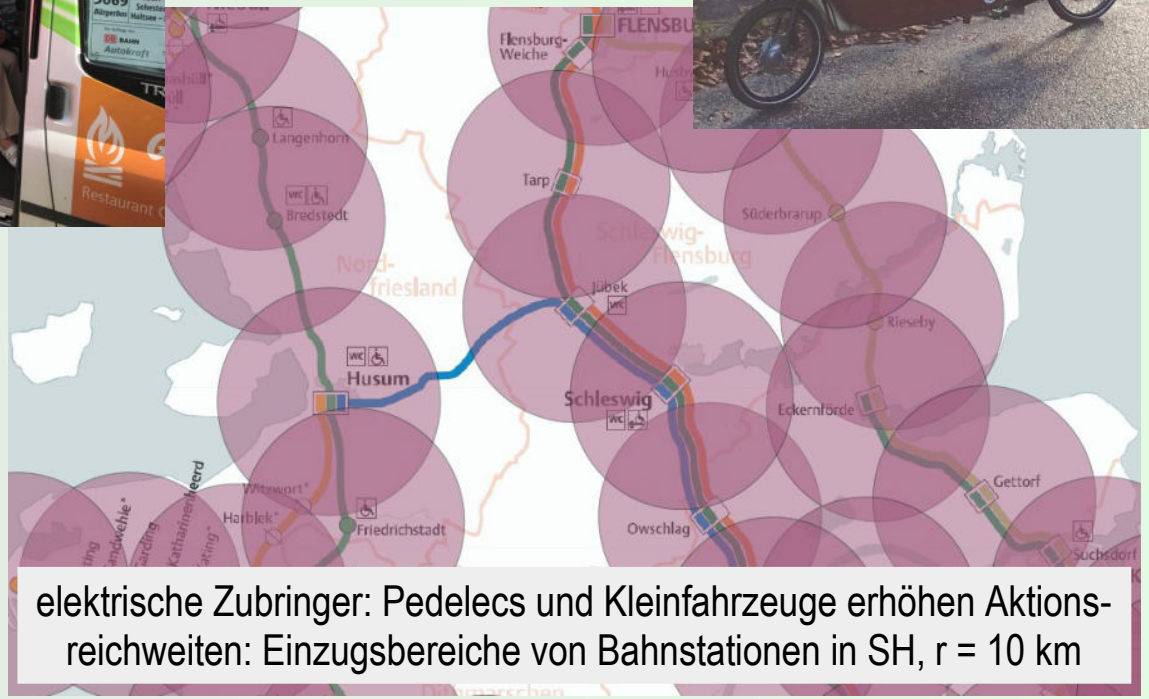
Bundesarchiv, B 145 Bild-F004445-0001
Foto: o.Ang. | 23. Mai 1957

## Welchen ÖPNV können wir wollen ?

- Status quo in ländlichen Regionen:
  > ÖPNV-Anteil (Modal Split) nur 5-7% aller Wege
  > Pkw mit bis zu 70% Nutzung dominierendes Verkehrsmittel
  > *vgl. Daten S. 18/19*
- Umsteuern wesentlicher Pkw-Anteile auf ÖPNV nicht realistisch:
  > Kosten- und Leidensdruck (Stau, Parkplatznot) beim ländlichen Autoverkehr gering
  > konkurrenzfähiges flächendeckendes und zeitlich dichtes ÖPNV-Angebot nicht bezahlbar
- Statt dessen: Elementare Erreichbarkeit mit Bahn & Bus als Daseinsvorsorge sicherstellen
  > ÖPNV-Grundnetz (Bahn & Bus) auf starken (Haupt-)Linien optimieren
  > Basisangebot einer Flächenerschließung z.B. durch bedarfsgesteuerte Systeme (vgl. Vorseite)

## Transformation des ländlichen Individualverkehrs ?

- Individualverkehr ...
  > bleibt auf Sicht der Haupt-Träger ländlicher Mobilität
  > muss sich aber technisch und sozial verändern
- technische Transformation
  > vollständige Umstellung auf klimaverträgliche Antriebe (Elektro, Wasserstoff, …)
- soziale Transformation
  > Bündelung von Mobilitätsbedürfnissen durch Mitnahmeverkehre über Online-Mitfahrplattformen
  > „öffentliches Auto“ - ländliche Mobilitätskultur der Zukunft
- „Selbermachen von Mobilität“ - zivilgesellschaftliche Lösungen als Ergänzung (nicht Ersatz) staatlicher Daseinsvorsorge
  > Bürgerbus
  > ehrenamtliche Fahrdienste
  > dörfliches Carsharing („Dörpsmobil“)
- *vgl. verschiedene MAMBA-Projekte*




elektrische Zubringer: Pedelecs und Kleinfahrzeuge erhöhen Aktionsreichweiten: Einzugsbereiche von Bahnstationen in SH, r = 10 km

# Quellennachweise

**S. 1** **Deckblatt**
eigenes Foto © Hawel

**S. 3** **Deutschlandtrend und Einwohnerzahlen**
https://www.tagesschau.de/inland/deutschlandtrend-1349.html, DZA https://www.gerostat.de, Abruf 07.03.20

**S. 4** **Jungsteinzeitliches Dorf**
Wels (Oberösterreich). Stadtmuseum – Minoritenkloster, https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0, Abruf 06.03.20, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:SMWM_-_Jungsteinzeitliches_Dorf_1.jpg, Wolfgang Sauber / CC BY-SA

**Haithabu**
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e0/2016haithabu_07.jpg, Ziko van Dijk / CC BY-SA (https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0), Abruf 06.03.20

**S. 5** **Magdeburg 1572**
Von Frans Hogenberg - http://www.zeno.org - Zenodot Verlagsgesellschaft mbH, Gemeinfrei, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=5497744, Abruf 06.03.20

**S. 6** **Dorf Kalchreuth 1511**
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Albrecht_D_Ansicht_des_Dorfes_Kalchreuth.jpg, Albrecht Dürer / Public domain, Abruf 06.03.20

**Zitat Dr. Marta Doehler-Behzadi**
(Geschäftsführerin der IBA Thüringen): STADTLAND. Eine IBA für Thüringen. Thesen und Berichte aus dem ländlichen Raum. Vortrag beim SRL-AK Ländlicher Raum, Erfurt 17.11.17

**S. 7** **Gelsenkirchen 2006**
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/26/Ruhrgebiet_gelsenkirchen_panorama.jpg, Hans-Jürgen Wiese / CC BY-SA (http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/), Abruf 06.03.20

**S. 8/9** **RegioStaR**
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): RegioStaR. Regionalstatistische Raumtypologie für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Berlin 2918. www.bmvi.de/regiostar (hier alle Karten und weitere Informationen), Abruf 24.02.20

**S. 10** **Urban-rural typology**
ESPON ATLAS. Mapping European Territorial Structures and Dynamics. November 2014, S. 10. https://apps.espon.eu/ESPON_Atlas/ © ESPON & BBSR, 2014. Zum Nachdruck freigegeben: Printing, reproduction or quotation is authorised provided the source is acknowledged and a copy is forwarded to the ESPON Coordination Unit in Luxembourg. Abruf 01.02.15

# Quellennachweise / 2

**S. 11/12** **Wachsende und schrumpfende Gemeinden**
https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/wachsend-schrumpfend-gemeinden/Wachs_Schrumpf_Gemeinden_node.html. (hier Karte und weitere Informationen). Abruf 26.02.20, Anordnung der Legenden verändert, © BBSR Bonn 2018 Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Wiedergabe mit Quellenangabe frei

**S. 13** **Stephan Beetz:** Der Landfluchtdiskurs – zum Umgang mit räumlichen Uneindeutigkeiten | **Berthold Vogel:** Wohlstandskonflikte?! Anmerkungen zu den Folgen des demographischen Wandels für Gemeinsinn und sozialen Zusammenhalt; in: Herbert Quandt-Stiftung (Hg.) Landflucht 3.0.. Welche Zukunft hat der ländliche Raum? Freiburg usw. 2015
**Abbildungen**: wie S. 8/9 und S. 11/12

**S. 14/15/16** **Deutschlandatlas**
Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat / Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft / Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend: Deutschlandatlas. Karten zu gleichwertigen Lebensverhältnissen. Berlin 2019. https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/topthemen/DE/topthema-deutschlandatlas/deutschlandatlas.html, Abruf 07.02.20, Anordnung der Legenden verändert

**S. 17** **RegioStaR** vgl. S. 8/9

**S. 18/19/20** **MiD**
infas u.a. im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland - MiD. Ergebnisbericht und Tabellenband. Berlin 2019. http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2017.html, Abruf 31.07.19

**S. 21** **Operationswagen der Chirurgischen Universitätsklinik Heidelberg, 1957**
Bundesarchiv, freigegeben unter B 145 Bild-F004445-0001 / CC-BY-SA 3.0 | https://commons.wikimedia.org /wiki/File:Bundesarchiv_B_145_Bild-F004445-0001,_Heidelberg,_fahrbarer_OP_der_Chirurg._Klinik.jpg?uselang=de

**S. 22/23** **Fotos**
„Hütti's Bürgerbus“ © Andrea Kaulmann, Amt Hüttener Berge; übrige Fotos © Hawel
**Karte Einzugsbereiche**
Eigene Darstellung (Hintergrundkarte: Bahnlinien 2011, Ausschnitt, mit Genehmigung der NAH.SH GmbH, Kiel)

**Anmerkungen** Dieser Beitrag verwendet Karten und Daten von Bundesbehörden; die damit untermauerten Argumentationen verantwortet der Autor
Für das Manuskript wurde der Vortrag überarbeitet und ergänzt; abgeschlossen am 15.03.20

**Autor** **Bernd Wolfgang Hawel**, Dipl.-Geogr. Stadtplaner SRL | Inhaber eines Büros für Orts-, Regional- und Verkehrsentwicklung
Sprecher des AK "Ländliche Räume im Wandel", SRL Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V.
**stadt & land gmbh** | Bramberg 12 | 24357 Fleckeby (Schlei-Ostsee) | www.stadt-u-land.de | mail@stadt-u-land.de | 043 54 / 99 65 11