

CONVENT GmbH  
Klaus Mensing  
18. Oktober 2006

## **Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung des Deutschen Bundestages Anhörung „Demographie und Infrastruktur“ am 25.10.2006**

### **Vorbemerkung**

Nachstehend werden vereinbarungsgemäß **ausgewählte Fragen** aus dem Fragenkatalog beantwortet – entsprechend der Kenntnisse und Projektfelder von Klaus Mensing bzw. CONVENT. Dabei wurden – um den Aufwand vertretbar zu halten und zudem abgestimmte Formulierungen aus der praxisnahen Politikberatung zu verwenden – Textbausteine übernommen aus Berichten und Publikationen des Autors oder solchen, an denen der Autor zumindest maßgeblich mitgearbeitet hat, ohne jedoch diese jeweils zu zitieren (vgl. die Übersicht der Quellen im Anhang).

### **Allgemeine Fragen**

#### **1. Wichtigste Herausforderungen**

→ zu einzelnen Bereichen vgl. Folgefragen

Die wichtigsten Herausforderungen sind

- Quantitative Veränderungen der Auslastung und Tragfähigkeit der Infrastruktur infolge abnehmender Bevölkerung / Nutzergruppen
- Die Anpassung der Infrastruktur an veränderte Nutzergruppen und Nachfragepräferenzen infolge Veränderungen in den Altersklassen.
- Das Nebeneinander und die Gleichzeitigkeit von Wachstum und Schrumpfung, wodurch differenzierte und kleinräumige Antworten notwendig sind und zudem „Ausgleichsmaßnahmen“ im Sinne regionaler Verantwortungsgemeinschaften wichtiger werden.

Die Gleichzeitigkeit unterschiedlicher Entwicklungen in einzelnen Teilregionen und Kommunen gilt tendenziell auch für die verursachenden Faktoren, die regionalwirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Raum- und Siedlungsentwicklung in Deutschland sind zudem nicht länger identisch sind mit Wachstum. Von Gesellschaft und Politik als Probleme erkannt und akzeptiert auch Stagnations- und Schrumpfungsprozesse. Dies bedeutet, zunehmend rückläufige Entwicklungen unter ökonomischen, sozialen und ökologischen Gesichtspunkten effizient, akzeptanzorientiert und nachhaltig zu gestalten. **„Umbau statt Zuwachs“ heißt sinngemäß das neue Paradigma.** Dies erfordert auch eine intensive Kommunikation. Im Vordergrund steht die Sicherung regionaler Lebens- und Versorgungsqualitäten.

## 2. Wichtigste Handlungsfelder

Der demographische Wandel hat grundsätzlich auf nahezu alle kommunalen und regionalen Handlungsfelder und Lebensbereiche Einfluss. Somit ist immer vor Ort – auf Grundlage fundierter Analysen – zu entscheiden, welche Wirtschafts- und Infrastrukturen betroffen sind und welche Strategien Erfolg versprechend sind. Die wichtigsten Handlungsfelder sind:

- Soziale Infrastruktur
- Technische Infrastruktur
- (wohnnah) Dienstleistungen, Einzelhandel
- Siedlungsstruktur
- Kommunikation

Unter dem Aspekt „Sicherung der Daseinsvorsorge“ weist das Handlungsfeld „Soziale Infrastruktur“ den größten Handlungsbedarf auf. Kernbereiche sind Bildungs- und Gesundheitsversorgung sowie ÖPNV und Telekommunikation (zur Sicherstellung der Erreichbarkeit).

Grundsätzlich stehen mehrere **Handlungsoptionen** zur Verfügung: Verbesserung der Erreichbarkeit, Verkleinerung, Dezentralisierung oder Zentralisierung sowie auch umfassende Neustrukturierungen durch Schaffung neuer Nutzungsmöglichkeiten für nicht mehr benötigte Infrastruktureinrichtungen sowie generelle Multifunktionalität neuer Infrastruktureinrichtungen, um spätere veränderte Nutzungen bereits bei der Planung zu berücksichtigen. Möglich sind darüber hinaus auch temporär-mobile Formen der Leistungserbringung.

Neben der kommunalen Ebene als wesentliche Handlungsebene steigt die Bedeutung regionaler Kooperationen und Verantwortungsgemeinschaften. Denn insbesondere kooperativ aufgestellte Regionen werden auch bei veränderten demographischen Vorzeichen in inner-regionaler Arbeitsteilung ein zukunftsfähiges Portfolio an Standortfaktoren sowie tragfähiger Infrastruktur mit qualitätsvollen Standards anbieten können. Daher erhöht sich der (auch finanzielle) Handlungsdruck für die effizientere Nutzung von Kooperationsmöglichkeiten bei Infrastruktureinrichtungen (z.B. Kommunen untereinander oder Kommunen mit Privaten).

Die Neugestaltung des Infrastrukturangebots ist somit eine wichtige Komponente einer raumplanerischen Strategie der Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung und der Standortsicherung (Wettbewerbsvorteile). Daraus ergibt sich eine hohe Relevanz für die Regionalplanung. Denn sie ist wirkungsvoller als die kommunale, die Landes- oder die Bundesebene in der Lage, langfristig tragfähige Versorgungskonzepte zu entwickeln und regionale Versorgungsqualitäten zu realisieren. Dabei sind neue Partnerschaften und Arbeitsteilungen zwischen Öffentlicher Hand, Unternehmen, Infrastrukturträgern und BürgerInnen zu etablieren.

Hierfür muss die Regionalplanung gestärkt werden. Sie braucht harte **Instrumentarien** und die Kompetenz, diese flexibel zu handhaben. Hinsichtlich der immer wichtiger werdenden **finanziellen Rahmenbedingungen**, die zunehmend Wünschenswertes von Machbarem trennen, ist auf eine konsequente Berücksichtigung der (Folge-)Kosten bei allen siedlungs- und infrastrukturellen Maßnahmen hinzuwirken.

### 3. Mindeststandards

Bestimmungsfaktoren für eine bedarfsorientierte und zugleich effiziente Sicherung der Daseinsvorsorge sind insbesondere:

- Auslastung und Wirtschaftlichkeit (aus Sicht der Träger / Betreiber)
- Versorgungsqualität, Erreichbarkeit und Kosten (aus Sicht der Nutzer)

Die Frage von Mindest- oder Basisstandards der Infrastrukturversorgung, im Sinne einer flächendeckenden Grundversorgung, ist **in Fachwelt und Politik ungeklärt oder zumindest umstritten** (vgl. die Aussagen des neuen Leitbildes der Raumentwicklung „Daseinsvorsorge sichern“ unter Frage 5.). Die Zukunftssicherung einer Region hängt gleichwohl stark vom – tatsächlichen oder „gefühlten“ – Zugang zu Einrichtungen der Daseinsvorsorge ab und damit von der Ausgestaltung eines vielfältigen, passgenauen und bezahlbaren Infrastrukturangebots.

Patentrezepte gibt es nicht. Fest steht jedoch, dass es im Zentrale-Orte-System mit seiner „abgestuften Versorgung“ regional ganz unterschiedlicher Standardsetzungen bedarf. Versorgungsstandards für einzelne Einrichtungen sind nur begrenzt übertragbar. Eine wichtige Aufgabe ist daher, regionsbezogene Orientierungswerte zu definieren.

Leistungen und Qualitäten müssen – so dezentral wie möglich und so zentral wie nötig – für und mit Bürgern und Trägern gemeinsam entwickelt werden. Die Qualität der einzelnen Angebote aus Sicht der Nutzer rückt stärker in den Vordergrund, unabhängig von der Frage, ob sie von bestehenden oder neuen, stationären oder mobilen Einrichtungen erbracht wird. Es wird stärker in Leistungen als in Einrichtungen gedacht.

Insbesondere in dünn besiedelten Teilregionen ist es darüber hinaus notwendig, die „klassischen“ (öffentlichen) Angebotsformen der Daseinsvorsorge durch neue Angebotsstrukturen mit Privaten sowie vermehrtem bürgerschaftlichen Engagement zu ergänzen.

### 5. Konsequenzen für das Leitbild gleichwertiger Lebensverhältnisse

Die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) hat am 30. Juni 2006 neue Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland beschlossen. Das **Leitbild 2 „Daseinsvorsorge sichern“** unterstützt die Neuausrichtung von Strategien, Standards und Instrumenten der Raumordnung, um auch künftig in allen Teilräumen Deutschlands gleichwertige Lebensverhältnisse bei der Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der öffentlichen Daseinsvorsorge zu gewährleisten. Dazu gehören vor allem die Zugänglichkeit und öffentliche Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen. In allen Teilräumen, vor allem aber in den von den Auswirkungen des Bevölkerungsrückgangs und der Alterung besonders betroffenen Regionen, ist auch künftig eine angemessene Grundversorgung mit Leistungen der Daseinsvorsorge insbesondere in den Bereichen Gesundheit, Bildung und öffentlicher Verkehr sicherzustellen.

Die Sicherung regionaler Versorgungsqualitäten erfordert in diesem Zusammenhang auch die Überprüfung und ggf. Modifizierung notwendiger öffentlicher Leistungen und Ausstattungsstandards sowie vorhandener Funktionszuweisungen für die unterschiedlichen Stufen des zentralörtlichen Systems. Dieses bleibt als regional und landesspezifisch angepasstes Standortsystem der öffentlichen Daseinsvorsorge auch weiterhin das Rückgrat einer effizienten räumlichen Bündelung von Einrichtungen und Dienstleistungen. Dabei ergeben sich – regional differenziert – bereits kurz- bis mittelfristig Handlungserfordernisse. Angesichts der genannten Herausforderungen stehen auch lokale und regionale Verwaltungsstrukturen auf dem Prüfstand.

Die raumordnerischen Rahmenbedingungen bzw. ganz allgemein das Staatsverständnis tendieren somit hin zu einer Gewährleistungsverantwortung sowie einem **Paradigmenwechsel vom gesteuerten Wachstum zum gestaltenden Umbau**. Der Raumordnungspolitik kommt somit stärker die Funktion zu, die regionalen und lokalen Stärken zu stützen, so dass Ausgleichs- und Wachstumsziele zusammen zu sehen sind.

Das Leitbild „Daseinsvorsorge sichern“ geht bezüglich der o.g. anbieter- und nachfragerseitigen Bestimmungsfaktoren davon aus, dass die **Tragfähigkeit von Infrastruktureinrichtungen in zentralen Orten** von bestimmten Nachfragepotenzialen / Einwohnerwerten ihrer Einzugsbereiche abhängt (z. B. 300.000 EW in oberzentralen und 35.000 EW in mittelzentralen Versorgungsbereichen) und ihrer Erreichbarkeit. Zugrunde gelegt werden Mindeststandards von 30 Minuten PKW-Fahrzeit zur Erreichung des nächsten Mittelzentrums und / oder 60 Minuten PKW-Fahrzeit zur Erreichung des nächsten Oberzentrums.

Analysen u.a. des BBR zur Tragfähigkeit entsprechend den o. a. Einwohnerwerten zeigen, dass die künftige demographische Entwicklung für eine Vielzahl von Mittel- und Oberzentren zu einer Gefährdung ihrer Tragfähigkeit führt bzw. eine Vergrößerung / Zusammenlegung von Versorgungsbereichen verlangt. Dies betrifft insbesondere sehr dünn besiedelte Regionen mit starkem Bevölkerungsrückgang. Was die Erreichbarkeit betrifft, erfüllt das derzeitige Zentrale-Orte-System weitgehend die bei den Analysen bundesweit einheitlich zugrunde gelegten Mindeststandards.

## Raum- und Städteplanung

### 6. Versorgungseinrichtungen wieder stärker wohnungsnah?

Auf jeden Fall! Denn einerseits werden Bevölkerungsdichten, Tragfähigkeiten und Folgekosten für Versorgungseinrichtungen angesichts der Bevölkerungsabnahme immer wichtiger. Andererseits nimmt die Mobilität aufgrund der zunehmenden Alterung ab.

Beide Trends sprechen – im Einklang mit den Zielen einer nachhaltigen, insbesondere flächensparenden Siedlungsflächenentwicklung – grundsätzlich für eine wohnortnahe Ausrichtung der Versorgungseinrichtungen.

Allerdings sind wirtschaftliche und in der Folge raumwirksame Trends der Anbieter zu berücksichtigen, die – etwa beim Einzelhandel, aber auch bei privaten Dienstleistern wie Post etc. – zu immer größeren Einzugsbereichen führen. Die Einrichtungen der (wohnnahen) Grundversorgung geraten angesichts **abnehmender Bevölkerung und geringerer Auslastungszahlen** weiter unter Druck, wobei bestehende Trends im Einzelhandel (Standortkonzentration und Flächenwachstum bzw. „mehr Fläche bei weniger Läden“) verstärkend wirken. Die Zunahme älterer Menschen bietet demgegenüber neue Nachfragestrukturen und -potenziale. Standortabhängig können Versorgungsnetze von MigrantInnen Angebote schaffen.

Insofern ist die „Sicherung der wohnungsnahen Grundversorgung“ nicht flächendeckend zu realisieren. Bei Neubauvorhaben sollte somit – unter Betrachtung der Infrastrukturfolgekosten – abgewogen werden zwischen Nähe zum Wohnort (je nach zentralörtlicher Stufe) und Erreichbarkeit möglichst vieler Nutzer / Orte.

In ländlichen Regionen und städtischen Quartieren mit begrenzten Marktpotenzialen sollten gemeinsam mit Betreibern und Großhandel (Lieferlogistik) attraktive, auf die lokale Versorgungssituation zugeschnittene, Kleinflächenkonzepte (Kompetenzen: Service, Frische, regionale Produkte) geprüft werden. Handlungsfelder für die Kommunen sind etwa die Bereitstellung günstiger (Bestands-) Immobilien.

Zur Sicherung der Grundversorgung im Ländlichen Raum ist die **Funktionsbündelung durch Kooperation der Grund- und Mittelzentren** ein wichtiges Ziel, um marktgängige Einzugsgebiete und Nachfragepotenziale zu realisieren.

## 8. Wie sollen regionale Anpassungsstrategien entwickelt werden?

Da die demographischen Entwicklungstrends und ihre Auswirkungen auf der kleinräumigen Ebene (Kreis / Landkreis, Kommune) unterschiedlich verlaufen können, lassen sich hier nur generalisierende Antworten geben, zumal sich einzelne Teilräume durchaus auch in ihrer infrastrukturellen Ausstattung voneinander unterscheiden. Detaillierte Untersuchungen zur demographischen und infrastrukturellen Ausgangssituation sind somit unerlässlich, um spezifische Handlungsstrategien erarbeiten zu können. Darauf aufbauend sind frühzeitig Strategien zu entwickeln, um den demographischen Veränderungen zu begegnen.

Im Sinne einer **Doppelstrategie** geht es dabei nicht nur um Anpassungsstrategien für die öffentliche Daseinsvorsorge, sondern in besonderem Maße auch um Strategien zur Veränderung demographischer Entwicklungen (Strategie des Gegensteuerns) – unter Berücksichtigung der einzelnen Zielgruppen wie Kinder und Jugendliche, Familien, Ältere Menschen, Menschen mit Migrationshintergrund, Arbeitskräfte / Erwerbstätige. Zudem sind positive Visionen und Leitbilder des demographischen Wandels zu kommunizieren.

Die Strategieformulierung sollte berücksichtigen, dass auch andere Regionen und Kommunen auf ähnliche Konzepte setzen: etwa die Verbesserung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf oder – angesichts des zunehmenden innerregionalen Wettbewerbs um Bevölkerung –

die Ausweisung neuer Baugebiete für junge Familien. Allerdings sind die Potenziale neuer Bewohner begrenzt, und ruinöse Konkurrenz bindet knappe kommunale Mittel für Infrastrukturfolgekosten. Insofern muss eine individuelle und passgenaue Strategie entwickelt werden, die über die „Hausaufgaben“ (= notwendige Anforderungen an die Infrastruktur wie Familienfreundlichkeit, Flexibilität etc.) hinaus die **individuellen Standortstärken und Lebensqualitäten** im Sinne von Alleinstellungsmerkmalen in den Mittelpunkt stellt, die letztlich das regionale und kommunale Profil ausmachen und im Standortwettbewerb zählen.

Die Umsetzung muss sich auf die regional beeinflussbaren Wettbewerbsbedingungen konzentrieren. Notwendig hierfür sind Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung sowie Vernetzung der Unternehmen, Kommunen und Infrastrukturträger.

Dabei spielen der **Aufbau einer effizienten, grenz- und ressortübergreifenden Arbeitsteilung bei Infrastruktur- und Standortangeboten und interkommunale Kooperation bei der Baulandentwicklung** eine zunehmende Rolle. Das Thema „Demographie“ muss als Querschnittsaufgabe bei allen zukünftigen Planungsprozessen etabliert werden, insbesondere im Rahmen der Bauleitplanung (generelle Prüfung des Demographiebezuges von Maßnahmen). Hierfür sind Kommunikationskonzepte zur Sensibilisierung der regionalen und kommunalen Entscheidungs- und Handlungsträger zu erarbeiten.

Darüber hinaus sind die Menschen und ihr bürgerschaftliches Engagement aktiv einzubeziehen. Denn eine bedarfsgerechte und bezahlbare öffentliche Infrastrukturversorgung wird zunehmend auch die Bürgerinnen und Bürger einbeziehen müssen, insbesondere im Zuge der Aktivierung der Potenziale älterer, beruflich und gesellschaftlich erfahrener Menschen. Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung Vernetzung der regionalen Akteure / Träger bleibt somit eine Daueraufgabe.

## **10. Räumliche und soziale Integration verschiedener Bevölkerungs- und Altersgruppen angesichts zunehmender Heterogenisierung**

„Der Mix macht´s“. Diese Erkenntnis aus der Belegungspolitik von Wohnungsunternehmen, gerade in sozial schwachen Quartieren, ist grundsätzlich übertragbar. Neben dem Ziel der besseren Integration hat ein „gesunde Mischung“ auch positive Effekte auf Versorgungseinrichtungen, wohnungsorientierte Dienstleistungen sowie lokale Ökonomien / Arbeitsmärkte.

Die zunehmende Alterung erfordert **die Entwicklung (quartiersbezogener) Konzepte für altersgerechtes Wohnen** mit kleinräumiger Verknüpfung unterschiedlicher Wohn-, Betreuungs- und Pflegeangebote (z.B. Wohnformen und Wohndienstleistungen) (vgl. Frage 13).

Dies trifft insbesondere auf die zunehmende Alterung sowie „In-die-Jahre-Kommen“ einzelner Wohngebiete bzw. ganzer Kommunen zu, die seinerzeit durch zuziehende junge Familien belegt worden sind (Problematik der sog. „altershomogenen Siedlungen“). Offen bleibt, ob die älteren Menschen wohnen bleiben oder fortziehen (und wenn ja, wohin), mit entsprechenden Konsequenzen für das Steueraufkommen sowie die kommunale Infrastruktur.



## Bauen und Wohnen

### 11. Veränderte Herausforderungen für den Wohnungsmarkt

Die Nachfrage nach Wohnungen hängt von Zahl und Struktur der Haushalte ab. Daher kann auch bei einer abnehmenden Bevölkerung die Zahl der Haushalte noch eine Zeit lang wachsen. Hinzu kommt, dass die zunehmende Alterung und die gestiegene Lebenserwartung zu einer deutlichen Zunahme von Einpersonenhaushalten mit über 60-Jährigen führt. „Eine alternde Gesellschaft nimmt sich Platz“, lässt sich dieser Trend plakativ benennen. Auf der anderen Seite ist bundesweit ein Rückgang „großer“ Wohnungen zu beobachten. Der „fehlende Nachschub“ aufgrund des Rückgangs der „jungen Familie mit Kindern“ macht sich auch auf dem Wohnungsmarkt bemerkbar.

Die demographischen **Effekte auf den Wohnungsmarkt stellen sich räumlich differenziert** ein – in Abhängigkeit von Alterung / Bevölkerungsstruktur, Standortqualitäten der Kommune und des Quartiers, der (lage- und altersbedingten) Attraktivität der Bestände sowie der Wohnansprüche, zunehmend auch bezogen auf Barrierefreiheit und Wohndienstleistungen. Insofern ist eine kleinräumige Wohnungsmarktbeobachtung notwendig.

Aufgrund des Rückgangs der „Häuslebauer“, neuer Ökonomien, flexibleren Beschäftigungsverhältnissen und gestiegenen Mobilitätsanforderungen kommt es zu einer Ausdifferenzierung der Lebensstile und Wohnwünsche und – regional unterschiedlich – zu einer Verlangsamung der Stadt-Umland-Wanderung. Neue Dienstleistungsökonomien in der Kernstadt mit entsprechenden Beschäftigtenprofilen sowie im Übrigen die zunehmende Alterung unterstützen eine Rückwanderung in die Kernstadt.

**Zukunftsfähige Wohnstandorte** für Erwerbstätige, Familien und die wachsende Zahl älterer Menschen sind ein **zentraler Standortfaktor** im demographischen Wandel. Aufgrund der Abhängigkeit des Wohnungsmarktes von den demographisch bedingten Faktoren wie Bevölkerungsstruktur, Standortqualitäten und anderen markt- und standortseitigen Faktoren sind kleinräumige Strategien notwendig, auf Grundlage kleinräumiger Wohnungsmarktbeobachtungssysteme in Verbindung mit Wohnraumversorgungskonzepten.

Ein Schwerpunkt liegt auf dem zielgruppenspezifischen Um- und Ausbau des **Wohnungsbestands**. Dies betrifft sowohl die relativ homogenen Einfamilienhaus-Bestände, als auch den Geschosswohnungsbau im Rahmen des Stadtumbaus. Die (Förder-)Mittel sind entsprechend unterstützend einzusetzen.

Bei Flächenausweisungen für **neue Wohngebiete** ist standortsensibel und flächensparend vorzugehen, unter stärkerer Berücksichtigung der Marktgängigkeit, der Erstellungskosten, der langfristigen Infrastrukturfolgekosten sowie der Freiraumansprüche und Lebensqualität. Dabei ist der „flächenpolitische Spagat“ zu leisten, die Wohnwünsche der (potenziellen) Einwohner mit Flächensparen in Einklang zu bringen und ein marktgängiges Verhältnis von Qualität und Dichte architektonisch und städtebaulich zu realisieren.

### 13. Gestaltung altengerechter Wohnformen

Zahl und Anteil älterer Menschen nehmen erheblich zu; gleiches gilt unter Status quo-Bedingungen für die Zunahme der Pflegebedürftigen und entsprechend der Zahl der Pflegeplätze. In der Konsequenz wird die bisherige Infrastruktur den steigenden Bedarf an Betreuung und Pflege nicht abdecken können. Und es scheint ebenso wenig sinnvoll (und erst recht nicht wirtschaftlich darstellbar), hierauf ausschließlich mit dem intensiven Neubau von Pflegeheimen zu reagieren. Es ist somit aus sozialen und ökonomischen Gründen zwingend **notwendig, neue Konzepte für altersgerechtes Wohnen zu entwickeln**, die stärker in Richtung selbstbestimmten Wohnens gehen.

Da viele ältere Menschen möglichst lange in ihren eigenen vier Wänden wohnen möchten, ist es wichtig, nicht nur entsprechende Wohnangebote, sondern ergänzend auch Betreuungs- und Pflegeangebote auf Quartiersebene (z.B. Wohnungen in Verbindung mit Wohndienstleistungen) zu schaffen. Neue Formen (z.B. Mehrgenerationen-Wohnen) und Trägerschaften (z.B. Baugemeinschaften) sind zu fördern. Auch die heutige Ausweisung neuer Wohngebiete bzw. der Erwerb von Wohneigentum auch jüngerer Altersgruppen sollte baulich sowie bezüglich Verkehrsanbindung und Infrastrukturausstattung im Umfeld bereits auf ein Wohnen im Alter ausgerichtet sein.

Neben der Notwendigkeit, (neue) Angebote für alter(n)sgerechtes Wohnen zu entwickeln und vorzuhalten, sind die **Siedlungs- und Versorgungsstrukturen zu stabilisieren**. Hierzu ist grundsätzlich eine Bündelung möglichst vieler Nachfrager / Einwohner und Nutzungen im Ortszentrum notwendig, man muss „enger zusammenrücken“. Strategisches Ziel ist hier die Schaffung **zentrumstnaher Wohnangebote** für Jung und Alt. Dieses Thema wird insbesondere angesichts des „kontrollierten Rückzugs“ aus dünn besiedelten Gebieten zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Während in Beständen größerer Wohnungsunternehmen der Wohnungstausch im Sinne eines Umzugsmanagements (unterschiedliche Wohnungstypen und Folgemietler) gängig ist, gibt es für ein **Management des Umzugs älterer Menschen** – insbesondere im Ländlichen Raum – nach derzeitigem Kenntnisstand bislang noch keine übertragbaren Beispiele. Zudem dürften die meisten Kommunen für dieses Thema noch nicht sensibilisiert sein sind. Hier sind übertragbare Lösungen zu erarbeiten, um die Siedlungs- und Versorgungsstrukturen zu stabilisieren, auch durch generationsübergreifende Ansätze.

## Mobilität

### 14. Grundsätzliche Veränderungen des Mobilitätsverhaltens und Konsequenzen

Die Auswirkungen des demographischen Wandels lassen Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage im Personenverkehr (Öffentlicher Personennahverkehr / ÖPNV sowie Motorisierter Individualverkehr / MIV) erwarten. Wesentlich sein dürften **Bevölkerungsstruktureffekte** (veränderte Verkehrsnachfrage im Hinblick auf Aktivitäten, Wege und Zeiten infolge des steigenden Anteils nicht mehr erwerbstätiger älterer Menschen) und **Kohorteneffekte** (Über-



nahme von Verkehrsverhalten aus früheren Lebensphasen). Bezüglich des Volumens der Verkehrsnachfrage geht die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen auf lange Sicht von einer Nachfragestagnation bis hin zu einem Rückgang aus, wobei teils räumlich zwischen wachsenden und schrumpfenden Räumen zu unterscheiden ist. Verkehrsnachfragespitzen werden durch den geringeren Anteil Erwerbstätiger abgebaut. Aufgrund zeitlich versetzter Anpassungsprozesse bei der Verkehrsinfrastruktur (d.h. auch weiterhin Straßenbau) ist tendenziell von ungünstigeren Kostenstrukturen auszugehen.

Beim **MIV** ist – ceteris paribus – davon auszugehen, dass trotz Rückgang und Alterung der Bevölkerung zumindest mittelfristig das Verkehrsaufkommen weiter wachsen wird, da die Verkehrsleistung pro Person weiter steigen wird. Ein Indikator ist die Zunahme des Pkw-Besitzes insbesondere von älteren Frauen. Zudem dürften die zukünftigen Alten ihr in jungen Jahren „gelebtes Fahrvergnügen“ länger beibehalten als vorherige Generationen. Nicht zu vernachlässigen sind gesundheitliche Umstände, die dafür sprechen, dass im Alter vielmals der Pkw Gehschwächen ausgleicht und die "Von-Tür-zur-Tür-Fahrten" eine Voraussetzung für eine selbstständige Lebensführung sind. Diese Vorzüge wird der ÖPNV selbst in Kombination mit flexibleren und ergänzenden Bedienungsformen nicht bieten können. In Verdichtungsräumen und gut vom ÖPNV erschlossenen Kernstädten dürfte die Verkehrsmittelwahl insbesondere älterer, nicht mehr mobiler, Menschen stärker zugunsten des ÖPNV ausfallen.

Für den Straßenverkehr bedeutet dies, dass die Anforderungen an die Verkehrsabwicklung – insbesondere durch den zunehmenden Anteil älterer AutofahrerInnen – steigen werden und mit zusätzlichen Anpassungskosten zu rechnen ist. Verkehrsentlastungen können somit – wie bisher – nur durch Maßnahmen erreicht werden, die auf den Pkw-Gebrauch reduzierend einwirken und damit auf das Mobilitätsverhalten insgesamt ausgerichtet sind. Maßnahmen, die zusätzliche Anreize für den MIV setzen, erhöhen die Kostenbelastung und gehen zudem zu Lasten des ÖPNV.

Der **ÖPNV** wird durch mehrere Faktoren direkt negativ beeinflusst werden: Zurückgehende Schülerzahlen und die zunehmende Motorisierung der Senioren werden den wirtschaftlichen Betrieb weiter erschweren. Bei gleich bleibender Siedlungsstruktur bzw. gleich bleibender räumlicher Verteilung einer sich ausdünnenden Bevölkerung und sinkender Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen führt diese Entwicklung insbesondere in dünn besiedelten ländlichen Räumen zwangsläufig zu geringeren Deckungsbeiträgen der Nutzer zu den ÖPNV-Kosten und somit zu höheren Deckungslücken.

Zur **Gewährleistung der Zugänglichkeit und Erreichbarkeit** (nicht nur von Einrichtungen der Daseinsvorsorge) ist eine Grundversorgung mit ÖV-Angeboten zu erhalten. Ein Verzicht hätte Standortnachteile zur Folge und würde diese Regionen im Wettbewerb um die verbleibenden Bevölkerungspotenziale benachteiligen. Die Ausgestaltung des ÖPNV, von Bedienungsangeboten, hängt dabei ganz wesentlich von der regionalen Siedlungsstruktur ab. Je kleinteiliger und verstreuter die zu erschließenden Siedlungen in der Fläche verteilt sind und je geringer die Siedlungsdichte ausfällt, desto geringer ist das Potenzial für ein wirtschaftliches Angebot im klassischen Linienverkehr. In ländlichen Räumen ist deshalb aufgrund veränderter Nachfragen der ÖPNV in der gewohnten Form auf Dauer nicht mehr zu bezahlen.

Die Kommunen und Regionen sollten andererseits Maßnahmen vermeiden, die zu einer weiteren dispersen Verteilung von Angeboten und Nachfragern im Raum führen. Vorhandene Potenziale (z. B. zur Innenentwicklung) sollten konsequent genutzt werden.

Parellel dazu muss der ÖV einen Qualitätsstandard aufweisen, der (auch für Personen mit Pkw-Verfügbarkeit) eine bedarfsgerechte Mobilität in den Räumen mit begrenzten Tragfähigkeiten gewährleistet und hinreichend attraktiv wird. Dies ist ein kostspieliges Vorhaben.

Bisher häufig erfolgte Maßnahmen einer rein quantitativen Angebotsanpassung „nach unten“ wie Reduzierung der Taktzeiten, Verkleinerung des Liniennetzes usw. verschlechtern die Versorgung. Am Bedarf orientierte, **flexible Angebotsformen** wie Rufbusse und Sammeltaxen – oder auch von der Bevölkerung mitgetragene Modelle wie Bürgerbus – sind die bessere Alternative bzw. Ergänzung zum Linienerverkehr und können zudem die Fläche besser erreichen und erschließen. Verknüpfungen mit öffentlichen Grundleistungen unter Einbezug des Schülerverkehrs sind zu prüfen. PPP-Projekte können dazu beitragen, dass das Fahrplanangebot verbessert wird, ohne dass gleichzeitig die Betriebskosten steigen.

## Ver- und Entsorgung

→ vgl. auch Antwort auf Frage 23

## 18. Erkenntnisse über Folgekosten öffentlicher Infrastruktur

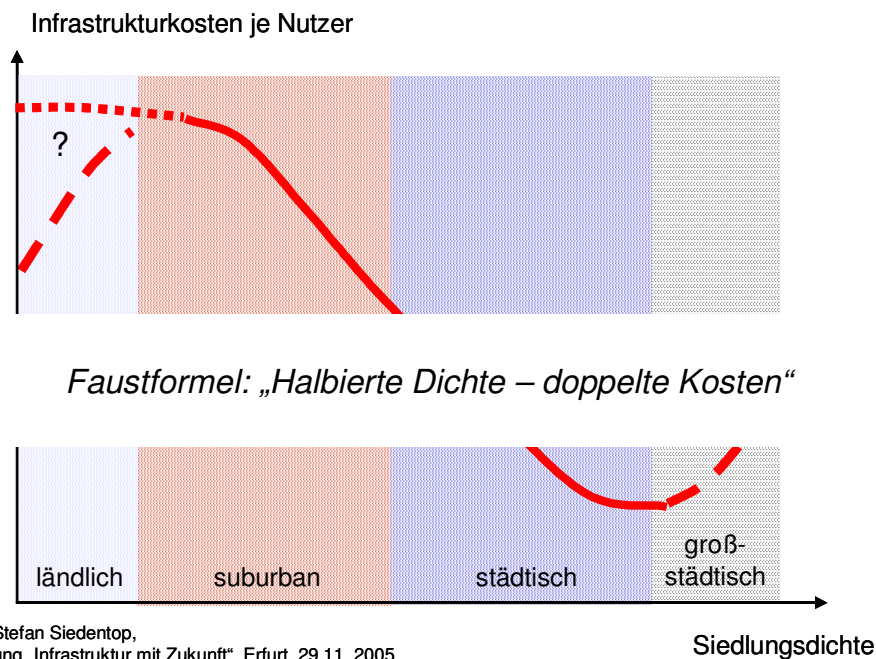
Eine rückläufige Bevölkerung führt bei technischen Infrastrukturen wie Energieversorgung, Wasser und Abwasser sowie Verkehr grundsätzlich zu einer **Umverteilung steigender Kosten auf immer weniger Kunden**. In vielen Infrastrukturbereichen sind dabei die Kosten für Unterhalt und Betrieb nicht in gleichem Maße und / oder im gleichen Zeitraum pro Kopf reduzierbar sind (Problem der sog. „Kostenremanenz“). Zusätzlich zu betrachten sind die – angesichts knapper Kassen der Kommunen unterschiedlich ausgeprägten – Instandsetzungsbedarfe oder Investitionsstaus, die die Problematik weiter verschärfen können. Unterauslastung erfordert betriebliche Maßnahmen (z.B. das Spülen von Wasserleitungen), z.T. auch bauliche Maßnahmen (z.B. Rückbau): Abwasserentsorgung / Fernwärme ab 20–30% Unterauslastung; Trinkwasser- / Stromversorgung ab 50–60 % Unterauslastung. Die Folge sind entsprechend höhere Betriebskosten und Investitionserfordernisse für den Umbau bzw. Rückbau. **Der demographische Wandel verstärkt somit den siedlungsstrukturellen Einfluss** und führt zu höheren Infrastruktur(folge)kosten:

Aus Sicht der Versorgungsunternehmen notwendig ist dabei die differenzierte Betrachtung der einzelnen Versorgungsleistungen (z.B. Wasser, ÖPNV oder Elektrizität / Gas) sowie der Struktur der Finanzierung, etwa struktur- oder mengenabhängige Entgelte bei den Netzkosten oder der direkten – und damit pro-Kopf-abhängigen – Finanzierung von Leistungen durch Gebühren. Beim ÖPNV spielt zusätzlich die Übernahme von Fehlbeträgen durch die öffentliche Hand eine Rolle – mithin der auch politische Stellenwert der Sicherung der Daseinsvorsorge.

Die „Abwälzung“ steigender Kosten aufgrund sinkender Nutzerzahlen auf immer weniger Verbraucher führt zudem letztlich zu einer sinkenden Akzeptanz bei den „Verbliebenen“ für kostenorientierte Entgelte angesichts des Wunsches, Lebensqualitäten im Versorgungsbe- reich langfristig aufrecht zu erhalten.

Aktuelle Studien, u.a. des Instituts für ökologische Raumentwicklung Dresden, dokumentie- ren die **Bedeutung der Siedlungsstruktur für die Infrastrukturfolgekosten**: Einsparpo- tenzials von ca. 30 bis 50 % bei der Technischen sowie ca. 10 % bei der Sozialen Infrastruk- tur sind durchaus realisierbar (bei Zugrundlegung der Durchschnittskosten und in Abhängig- keit der Größe der Kommune, der Siedlungs- und Bevölkerungsdichte sowie dem jeweiligen Standort (Anschlussmöglichkeiten)). Als Faustformel kann gelten: Halbierte Dichte = doppel- te Kosten (vgl. nachstehende Abb.).

**Abb.: Einfluss der Siedlungsdichte auf Infrastrukturkosten**



Insofern ist es notwendig, eine **Infrastrukturkostenbilanzierung** als Entscheidungsgrundla- ge bei Neuausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten durchzuführen. Eine effiziente Inf- rastrukturversorgung hat somit sowohl infrastrukturseitige als auch siedlungsstrukturseitige Aspekte, die entsprechend gemeinsam betrachtet werden müssen.

## Lösungsansätze und Vergleichsmöglichkeiten

### 23. Langfristige Folgenabschätzungsinstrumente von Infrastruktur

→ vgl. auch Antwort auf Frage 18

Von der Erkenntnis, etwas tun zu müssen, bis zu sichtbaren Ergebnissen ist es ein langer Weg. Demographische Trends, gebaute Infrastrukturen, gewidmete Flächennutzungen, Infrastrukturfolgekosten – sie alle haben vergleichsweise lange „Halbwertszeiten“. Insofern ist eine Langfristorientierung geboten.

Komplexen **Folgenabschätzungen** kommt daher in der Raumordnungsplanung eine zentrale Bedeutung zu. Gehört die Abschätzung der Umweltfolgen alternativer Entwicklungsvarianten bereits schon zur akzeptierten Kernaufgabe der Regionalplanung, wird die Notwendigkeit einer Abschätzung von Kostenfolgen – insbesondere im Bereich der infrastrukturellen Daseinsvorsorge – erst in jüngster Zeit zu den vordringlichen Aufgaben der Regionalplanung gezählt.

Eine zentrale Voraussetzung für ein kostensensibles Flächenmanagement sind Werkzeuge zur Kostenfolgenabschätzung. Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen des vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) betreuten **Aufbau-Ost-Vorhabens „Siedlungsentwicklung und Infrastrukturfolgekosten – Bilanzierung und Strategieentwicklung“** eine Methodik zur Abschätzung von Infrastrukturfolgekosten für die Regionalplanung entwickelt und in der Brandenburgischen Planungsregion Havelland-Fläming einer Pilotanwendung unterzogen.

Aktuell hat das BBR in der Reihe Werkstatt: Praxis einen **Leitfaden „Infrastrukturkostenrechnung in der Regionalplanung“** veröffentlicht. Er soll die Raumordnungspraxis bei der Bewältigung von Abwägungskonflikten unterstützen. Die Studie belegt ein beachtliches infrastrukturelles Kosteneinsparpotenzial durch eine geschickte raumplanerische Steuerung der Siedlungsentwicklung (vgl. Frage 18).

Was für die Infrastrukturanpassung auf regionaler Ebene gilt, gilt auch für die städtische Ebene, den Stadtumbau. Auch hierzu hat das BBR jüngst in der Reihe Werkstatt: Praxis eine Studie **„Stadtumbau Ost – Anpassung der technischen Infrastruktur“** veröffentlicht, die belegt, dass ein disperser Stadtumbau die teuerste Variante des Stadtumbaus ist. Auf der Quartiersebene sollte eher der flächige als der disperse Stadtumbau Vorrang haben. Dennoch muss davon ausgegangen werden, dass die Kosten für die Systeme der technischen Infrastruktur steigen werden, durch eine konsequente Strategie jedoch die Möglichkeit der nachhaltigen Begrenzung der Folgekosten gegeben ist. Zur Vermeidung unerwünschter Folgekosten wird deshalb empfohlen, die Einbindung von Aspekten der technischen Infrastrukturanpassung durch eine Ergänzung der Fördervoraussetzungen zu verbessern, z. B. im Rahmen der Verwaltungsvereinbarung zur Städtebauförderung.

## 28. Wettbewerb der Kommunen: Mehr Nachhaltigkeit durch Kooperation

Der demographische Wandel wirkt sich sowohl auf die Einnahmen- als auch die Ausgaben- seite der kommunalen Haushalte aus. Weniger Einwohner bedeuten für die Kommunen in der Regel weniger Steuereinnahmen und weniger Zuweisungen aus dem kommunalen Finanzausgleich. Gleichzeitig steigen die Kosten der Infrastruktur, die für diese Einwohner bereitgestellt werden (auch aufgrund der Ausgabenremanenz bei rückläufiger Bevölkerung), die Ausgaben pro Kopf wegen der Effekte der demographischen Strukturwandlungen (Alterung, Heterogenisierung) sowie nicht zuletzt die Zusatzausgaben einer „übermäßigen“ Attraktivitätspolitik bei einer „ruinösen“ Konkurrenz um Einwohner.

Im Vordergrund stehen die **Investitionen und Folgekosten für die Infrastruktur**. Dabei stehen sowohl wachsende als auch schrumpfende Kommunen vor Problemen: Während wachsende Kommunen noch in Infrastruktur investieren müssen, auch wenn die Nutzerzahl in absehbarer Zeit rückläufig sein wird, sind schrumpfende Kommunen bereits heute von den Remanenzeffekten betroffen. Kommunen mit stagnierender Bevölkerungsentwicklung haben derzeit noch eine vergleichsweise günstige Kostensituation; hier steht die Stabilisierung im Vordergrund.

Die **effiziente und bedarfsgerechte Organisation der Daseinsvorsorge** gewinnt insofern schon aufgrund zunehmend knapper finanzieller Handlungsspielräume und neuer Prioritätensetzung an Bedeutung. Gleichwohl: Der Wettbewerb um Bevölkerung nimmt zu und begünstigt das „Kirchturmdenken“. Diesem gesunden Wettbewerb ist grundsätzlich zuzustimmen, sofern und solange die Kommunen sich diesen aus eigener Kraft leisten können.

Gäbe es noch keine **interkommunale Kooperation**, müsste sie angesichts der Herausforderungen des demographischen Wandels neu erfunden werden. Denn die Auslastung von Infrastruktur bzw. die Sicherung von Tragfähigkeiten macht Kooperation in immer stärkerem Maße notwendig. Dies belegen nicht nur die Erfahrungen und Erkenntnisse aus den Modellvorhaben der Raumordnung.

Der Schlüssel liegt in der **Kommunikation der Kostenfolgen** der Flächen- und Infrastrukturentwicklung. Hierzu ist der erste Schritt die Gegenüberstellung der Flächenpotenziale und Flächenbedarfe. Insbesondere die dadurch gewonnene Erkenntnis, all das gar nicht vermarkten zu können, was man optimistisch gerne ausweisen würde, ist eine der wichtigsten Triebfedern für ein „Umdenken“, auch in Richtung eines regionalen Flächenmanagements. Werden ergänzend die gesamten finanziellen Folgen einer expansiven Siedlungs- und Infrastrukturtätigkeit aufgezeigt, befördert dies – angesichts der knappen Kassen – einen Politikwechsel in Richtung nachhaltige Siedlungsentwicklung.

Die Notwendigkeit einer Abschätzung von Kostenfolgen, insbesondere im Bereich der infrastrukturellen Daseinsvorsorge, gehört daher zu den vordringlichen Aufgaben.

Insofern sind Investitionen in Einrichtungen der Daseinsvorsorge angesichts der Infrastrukturfolgekosten sowie möglicher „Doppelstrukturen“ frühzeitig aufeinander abzustimmen (z.B. im Rahmen raumordnerischer Standortprüfungen), um im regionalen Zusammenhang doppelte Ausgaben bzw. Belastungen zu vermeiden (Infrastrukturmanagement). Durch Schaffung kosten sparender Siedlungsstrukturen und effizienter Infrastruktureinrichtungen lassen sich durchaus nennenswerte Kostenreduzierungen erreichen (vgl. auch die Hinweise zur Technischen Infrastruktur in Frage 18). Zur Stabilisierung des Systems ist ergänzend eine stärkere landesplanerische und fiskalische Ausgleichs- und Lenkungs politik erforderlich.

Interkommunale Kooperationen sind meistens mit Konflikten verbunden, insbesondere wenn es Gewinner und Verlierer gibt, weil eine gemeinsame Entwicklung in der Region ja auch immer bedeutet, dass einzelne Gemeinden auf Entwicklungen auf eigenem Gebiet und damit auch auf direkt zurechenbare Arbeitsplätze und Steuereinnahmen verzichten müssen. Hier sind **Kompensationsregeln** unverzichtbar.

Diese können unterschiedlich ausgestaltet sein: direkte finanzielle Zahlungen und umfassende Paketlösungen stellen zwei mögliche Kompensationsformen dar. In ersterem Fall beruht der regionale Lastenausgleich auf dem Prinzip der Teilung von Kosten und Erträgen. Im zweiten Fall wird der Kompensationsbereich über das Handlungsfeld Fläche und Infrastruktur ausgeweitet – Kompensationen finden dann etwa in den Bereichen Verkehr und Bildung statt. Gerade solche Paketlösungen vergrößern die Verhandlungsmasse für den regionalen Interessenausgleich und schaffen neue Optionen, erbrachte Leistungen durch entsprechende Gegenleistungen und ohne größere zeitliche Verzögerungen zu kompensieren.

Generell gilt: Es darf sich keine Kommune benachteiligt fühlen – Verlierer darf es nicht geben! Die konkrete Ausgestaltung von Poolösungen oder finanziellen Interessenausgleichen und die sich daraus ergebenden Verteilungsschlüssel führen nur dann zu nicht unüberwindbaren Widerständen, wenn keine der beteiligten Kommunen benachteiligt wird. Ohne Konsens in dieser zentralen Frage werden die interkommunalen Kooperationen scheitern.

Grundsätzlich ist auch der **kommunale Finanzausgleich** einer Prüfung zu unterziehen, da dieser in seiner heutigen Form bei abnehmender Bevölkerung, aber gleichbleibenden Infrastrukturausgaben, die kommunalen Spielräume weiter verengt. Alleine hierauf zu verweisen (und somit auf „den Gesetzgeber“) greift jedoch zu kurz. Ein großer Teil der Problemlösung, was die o.g. Ausgaben für die Infrastruktur betrifft, liegt sicher bei den Kommunen selbst.



## Exkurs: Wirtschaftliche und gesellschaftliche Potenziale des Alter(n)s

Neben der Sicherung der Daseinsvorsorge stellt die Aktivierung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Potenziale einer alternden Gesellschaft eine wichtige Herausforderung und eine große Chance im demographischen Wandel dar. Auch wenn unter dem Schlagwort „Demographischer Wandel“, je nach regionalem Blickwinkel, die Wahrnehmung einer Bedrohung durch schrumpfende Städte und entleerte Regionen zu überwiegen scheint, reift in vielen Kommunen und Regionen zunehmend die Erkenntnis, dass die Zukunft durch Alter(n) geprägt sein wird. Zu diesem Prozess gibt es keine historischen Erfahrungen.

Die Alterung der Gesellschaft ist mittlerweile zu einem zentralen Thema avanciert, trotz Notwendigkeit einer kinder- und familienfreundlichen Politik. Die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie sowie der fünfte Altenbericht der Bundesregierung nehmen das **Thema „Potenziale älterer Menschen“ als neues Handlungsfeld** auf. Die Chancen der zunehmenden Zahl älterer, wirtschaftlich und gesellschaftlich erfahrener Menschen rücken stärker ins Bewusstsein.

Jenseits des „Jugendwahns“ kann diese „Wirtschaftskraft Alter“ Impulse für Produkte und Dienstleistungen für mehr Lebensqualität im Alter und damit für neue Arbeitsplätze (auch für junge Menschen) geben, die Lebensqualität aller (Jung und Alt) steigern und Regionen als attraktive Zukunftsregion profilieren.



Neben den Modellvorhaben der Raumordnung im Themenfeld „Infrastruktur und demographischer Wandel“ zeigen auch die Ergebnisse eines zeitparallel durchgeführten Ressortforschungsprojekts von BMVBS / BBR **„Regionale und kommunale Strategien zur Aktivierung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Potenziale einer alternden Gesellschaft“** auf, welche positiven Entwicklungschancen sich aus der wachsenden Zahl älterer Menschen für Kommunen und Regionen generieren lassen.

Die aktive Altersgruppe der 60- bis unter 80-Jährigen ist bereits von 1990 bis 2004 um ca. 4 Mio. auf 17 Mio. angewachsen. Bis 2020 ist mit einer weiteren Zunahme um mehr als 1 Mio. zu rechnen. Dieses Potenzial kann als Nachfragegruppe aktiviert werden für:

- Seniorenwirtschaft, z.B. Wohnen im Alter, Wellness, Gesundheit, Tourismus, Freizeitsport, Bildung, neue Medien und Telekommunikation sowie Einzelhandel
- Freiwilliges gesellschaftliches Engagement älterer Menschen im Sinne des Generationenzusammenhalts und der Unterstützung öffentlicher Daseinsvorsorge
- Potenziale des Alters in der Berufs- und Arbeitswelt
- Teilhabe am gesellschaftlichen und politischen Leben, am kulturellen und technischen Fortschritt.

Dabei ist nach Altersklassen und Lebensstilen zu differenzieren.

Diesen Herausforderungen hat sich die Technologie-Region K.E.R.N. von 2003 bis 2006 mit fachlicher Unterstützung von CONVENT in dem **Modellvorhaben der Raumordnung** unter dem Titel „**Seniorenorientierter Wirtschaftsraum**“ gestellt.

Das strategische Ziel des Modellvorhabens lautet: „Lebensqualität ein Leben lang – Wirtschaftsentwicklung und Infrastrukturanpassung unter neuen demographischen Vorzeichen“. Es geht um ein Fit machen der K.E.R.N.-Region: von Unternehmen, Kommunen und Infrastrukturtägern durch strategische Positionierung und Schaffung von Wettbewerbsvorteilen. Gemeinsam mit zahlreichen Akteuren aus Wirtschaft, Verwaltung, Politik und Infrastruktur wurden relevante Handlungsfelder und Branchen identifiziert sowie Handlungsempfehlungen formuliert, wie sich Wirtschaft und Gesellschaft auf die Chancen des demographischen Wandels einstellen können.

**Was wollen die Menschen in Zukunft?** Eine im Sommer 2005 mit Unterstützung der Kieler Nachrichten und anderer Akteure der K.E.R.N.-Region durchgeführte **Umfrage bei der Generation 50plus „Wie leben und arbeiten wir zukünftig in der K.E.R.N.-Region“** hat mit über 1.100 Rückläufen eindrucksvoll das Interesse der Menschen an diesem Thema dokumentiert.<sup>1</sup> Deren zukünftiges Verhalten ist als die Summe individueller Entscheidungen letztlich prägend für demographische Trends – insbesondere die Zu- und Abwanderung als Entscheidung für oder gegen die Lebensqualität in einer Region. Insofern ist eine solche „Marktforschung“ notwendig, um das Profil der K.E.R.N.-Region zu schärfen und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an den Präferenzen der Zielgruppe auszurichten.

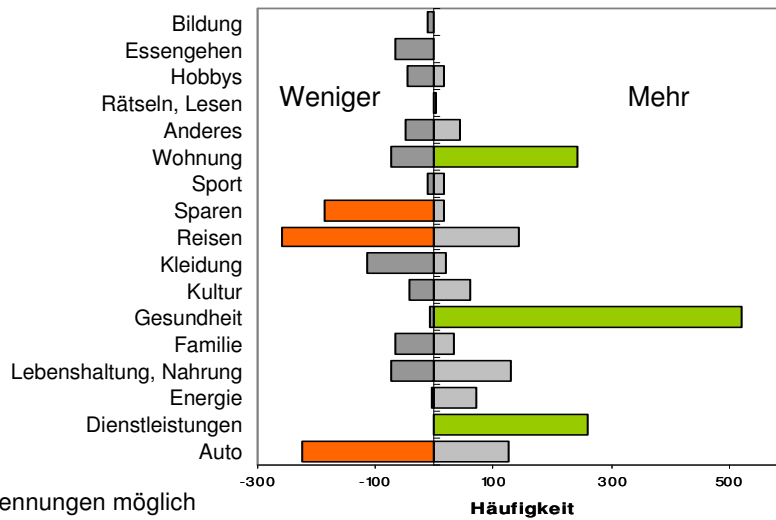
Zu den wichtigsten Ergebnissen: Knapp zwei Drittel sind nicht mehr erwerbstätig. Das durchschnittliche Haushaltseinkommen liegt zwischen 2.000 und 2.500 €. Über 20 % sind seit 1990 in die K.E.R.N.-Region zugezogen (die meisten aus Nordrhein-Westfalen, gefolgt von Niedersachsen und Hamburg). Dies signalisiert Chancen für die aktive Förderung von Zuwanderungen älterer Menschen. Nur knapp 23% der Befragten würden nach ihrer subjektiven Einschätzung ihre Wohnung als „altengerecht“ bezeichnen. Verbunden mit dem deutlichen Wunsch, möglichst lange in den „eigenen vier Wänden“ zu leben und sich durch Zukauf von Dienstleistungen zu versorgen, deuten sich hier Potenziale für Wohndienstleistungen an.

Die Befragten sind sich über steigende Kosten z.B. für die gesundheitliche Versorgung im Alter und damit auch die Inanspruchnahme von mehr Dienstleistungen bewusst (vgl. nachstehende Abbildung). Ferner werden Basisfunktionen wie z.B. das Wohnen mit anteilmäßig größeren Ausgaben geschätzt. Die Anmerkungen zu den Fragen lassen erkennen, dass die erhöhten Kosten für die Basisfunktionen durch Ausgabenreduzierung in anderen Bereichen substituiert werden (z.B. Auto, Reisen, Sparen). Dabei ist zu berücksichtigen, dass gewisse Aktivitäten wie z.B. Autofahren im hohen Alter ohnehin reduziert werden.

---

<sup>1</sup> Das Durchschnittsalter der Befragten liegt bei 65,2 Jahren; drei Viertel der Teilnehmer liegt in den Altersgruppen 50 bis 75 Jahre. Die durchschnittliche Haushaltsgröße liegt bei 1,84 Personen. Eine Kurzfassung der Befragungsergebnisse ist als Download unter [www.kern.de](http://www.kern.de) verfügbar.

**Abb.: Zu- und Abnahme ausgewählter Ausgaben in der Zukunft**



Mehrfachnennungen möglich

Quelle: MORO K.E.R.N., CONVENT GmbH

Der **Standortfaktor Demographie** gewinnt somit an Bedeutung: Vor allem regional und lokal orientierte Anbieter von Produkten und Dienstleistungen werden vom demographischen Wandel betroffen sein – positiv und negativ. Im Ergebnis lassen sich „**Gewinner-Branchen**“ im demographischen Wandel ermitteln.

**Abb. Branchenbezogene Potenziale der Alterung**

**BRUNNEN 2008 FOCUS**  
**K·E·R·N**  
WIRTSCHAFTSRAUM K·E·R·N

**Branchen: Wer profitiert von der Alterung?**

- Wohnungs- / haushaltsorientierte Dienste (einfach + hochwertig)
- Gesundheitswirtschaft / Medizintechnik / Life Sciences
- Lebensmittel + Kosmetik
- Handwerk
- Bildung / Medien / Telekommunikation
- Freizeit / Tourismus / Kultur
- Sport / Fitness / Wellness
- Transport / Mobilität / Bringdienste
- Möbel, Haushaltswaren (Bedienung)
- Sicherheitsdienstleistungen
- Finanzdienstleistungen, Altersvorsorge
- Immobilienwirtschaft (regional diff.)
- ...

CONVENT  
Planung und Beratung GmbH

Lebensqualität ein Leben lang – Seniorenorientierter Wirtschaftsraum K.E.R.N.

Quelle: Div. Untersuchungen und Gutachten, Zusammenstellung CONVENT GmbH

## ► VERWENDETE QUELLEN

- Leitprojekt „Demographie und Daseinsvorsorge“ der Metropolregion Hamburg: Status quo-Bericht zu demographischen Trends, Strategien und Aktivitäten, Handlungsempfehlungen und Öffentlichkeitsarbeit (laufend)
- Forschungsassistenz „Modellvorhaben der Raumordnung 2003 - 2006“ für das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: fachliche Begleitung von sechs Regionen im Themenfeld „Infrastruktur und demographischer Wandel, Organisation und Moderation von Werkstätten und Fachtagungen sowie Ergebnistransfer (laufend)  
Mitautor der Publikation „Umbau statt Zuwachs in der Siedlungsentwicklung. Erprobung von Anpassungs- und Entwicklungsstrategien in Modellvorhaben der Raumordnung“, Hrsg. BMVBW / BBR, Berlin, Bonn (erscheint Ende 2006)
- Zukunft der ländlichen Nahversorgung: Moderation von Planerwerkstätten im Landkreis Osnabrück zum Thema „Demographischer Wandel: Folgen für die Kommunen und Handlungsmöglichkeiten im Bereich der Nahversorgung“ (laufend)
- „Seniorenorientierter Wirtschaftsraum Technologie-Region K.E.R.N.“  
Projektdokumentation des Modellvorhabens (2006)
- „Wie wohnen und leben wir zukünftig in der K.E.R.N.-Region?“ Befragung der 50plus-Generation (n = 1.124) im Rahmen des MORO K.E.R.N. zu Nachfrageverhalten und Präferenzen angesichts einer älter werden Gesellschaft, Erarbeitung von Handlungsempfehlungen
- Mitautor der Publikation „Konsequenzen der demographischen Entwicklung für Regionen in Nordwestdeutschland“, Hrsg. H.-J. Back (= Arbeitsmaterial der ARL, Räumliche Konsequenzen des demographischen Wandels, Teil 7), Hannover 2006
- Projekt „Modellkommunen / -regionen“ im Rahmen des MORO K.E.R.N.: Erarbeitung von Datengrundlagen (Daten-Set Demographischer Wandel), Szenarien und Handlungsempfehlungen sowie Praxishilfe für Kommunen zur Steuerung der Wirtschafts- und Infrastrukturentwicklung im demographischen Wandel auf kommunaler und regionale Ebene
- Gatzweiler, Mensing: Innovative Projekte zur Regionalentwicklung. Ein MORO-Forschungsfeld trägt erste Früchte, in: Raumforschung und Raumordnung, Heft 1.2006, S. 49 – 55.
- Vortrag Klaus Mensing auf dem Workshop der Fachministerkonferenzen im Oktober 2004 in Berlin „Demographischer Wandel und Regionalwirtschaft – einführende Thesen zum Handlungsbedarf aus Sicht der Raumordnung“
- Vortrag Klaus Mensing bei der Enquete-Kommission „Demographischer Wandel“ des Niedersächsischen Landtags im April 2006
- Vortrag Klaus Mensing zu wirtschaftlichen Potenzialen älterer Menschen auf dem Fachkongress „Mehr Lebensqualität im Alter – Neue Chancen für die Wirtschaft“ am 30. Juni 2006 im Emsland

## ► KURZVITA KLAUS MENSING

Jahrgang 1957, Geschäftsführer und Partner (Gesellschafter) der CONVENT Planung und Beratung GmbH in Hamburg

- Studium der Geographie, Soziologie / Stadtforschung, Volkswirtschaft / Regionalökonomie an der Universität Hamburg sowie Städtebau / Stadtplanung an der Hochschule für Bildende Künste, Hamburg
- Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der TU Hamburg-Harburg (Arbeitsbereich Stadtplanung / Stadtökonomie, Prof. Dr. Erika Spiegel / Prof. Dr. Dieter Läßle)
- Seit 1992 bei der CONVENT Planung und Beratung GmbH, Hamburg, zunächst als Projektleiter, seit 1993 als Geschäftsführer-Gesellschafter
- 1997 - 2001 Vorsitzender des Deutschen Verbands für Angewandte Geographie e.V. (DVAG); seitdem Ehrenmitglied und Vorstandsbeauftragter
- Lehrbeauftragter an der Universität Kiel, Korrespondierendes Mitglied der Akademie für Raumforschung und Landesplanung

## ► FACHLICHE SCHWERPUNKTE

CONVENT ist seit 1992 am Markt und bietet Ihnen ein abgestimmtes Leistungspaket für Ihre Stadt- und Regionalentwicklung: Von der Analyse über die Planung bis zur Umsetzung – einschließlich Projektmanagement und Marketing. Wir arbeiten für Kommunen und Regionen sowie für private Akteure und kennen somit „beide Seiten der Medaille“. Dadurch bieten wir praxisorientierte Lösungen, die Trends der Stadt- und Regionalentwicklung mit aktuellen Marktkennntnissen verbinden.

Fachliche Schwerpunkte Klaus Mensing:

- Regionalmanagement und Interkommunale Flächenentwicklung
- Trends und Handlungsansätze im demographischen Wandel
- (Regionale) Einzelhandels- und Zentrenkonzepte, Stadtmarketing
- Standort- und Marktanalysen
- Prozessmanagement, Durchführung und Moderation von Fachtagungen und Workshops

## ► PROJEKTREFERENZEN UND INFORMATIONEN

CONVENT Planung und Beratung GmbH  
Haubachstraße 74, 22765 Hamburg  
Dipl.-Geogr. Klaus Mensing (Geschäftsführer)  
Tel. +49 / (0)40 / 38 99 64 - 13  
[mensing@convent-hamburg.de](mailto:mensing@convent-hamburg.de)  
[www.convent-hamburg.de](http://www.convent-hamburg.de)