

Älter, weniger, weiter weg -

Demografischer Wandel als
Gestaltungsaufgabe für den
Umweltschutz

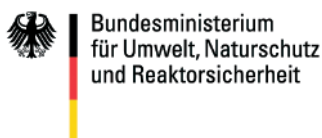


Dokumentation der Konferenz
vom 8. November 2006 in Berlin

Impressum

Hrsg.:	Deutscher Naturschutzring e.V. Am Michaelshof 8-10 53117 Bonn
Verantwortlich:	Helga Inden-Heinrich
Inhaltliche Bearbeitung:	Maria Elander (NABU) Annette Littmeier (DNR) Christine Wenzl (BUND)
Protokoll:	Anna Voigt
Fotonachweis:	Umschlagseite: oben links: PHOTOCASE/phlap unten links: VISUM/H.Weitzel rechts: NABU/M. Gloger
Layout:	A.Malzahn, DAVIS BONN GmbH
Druck:	Druckerei Eberwein, Bonn

Das Projekt „Nachhaltigkeit im Kontext sich verändernder gesellschafts-politischer Rahmenbedingungen“ wurde gefördert vom Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt. Die Förderer übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben in dieser Dokumentation, sowie für die privaten Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen der Förderer übereinstimmen.



Inhaltsverzeichnis

1. Programm der Konferenz	2
2. Einleitung	4
3. Zusammenfassung	5
4. Begrüßung	8
5. Demografischer Wandel und Umweltwirkungen	10
6. Demografischer Wandel als Gestaltungsaufgabe für den Umweltschutz	13
7. Soziodemografischer Wandel in Städten und Regionen – Entwicklungsstrategien aus Umweltsicht	20
8. Arbeitsgruppe 1 – Neue Leitbilder für schrumpfende Regionen am Beispiel der Verkehrsinfrastruktur	23
9. Arbeitsgruppe 2 – Konsum und Bedürfnisse älterer Menschen – Chancen für den Umweltschutz?	29
10. Arbeitsgruppe 3 – Demografischer Wandel und Flächenverbrauch – Rahmenbedingungen für nachhaltige Stadtplanung zwischen Wachstum und Schrumpfung	33
11. Arbeitsgruppe 4 – Soziodemografischer Wandel – Herausforderung für Ehrenamt und Freiwilligenarbeit	39
12. Schlusswort	45
13. Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer	46
14. Kontakte	49

1. Programm der Konferenz

Älter, weniger, weiter weg - Demografischer Wandel als Gestaltungsaufgabe für den Umweltschutz

Konferenz am 8. November 2006, Berlin

- 9.30 Anmeldung
- 10.00 Begrüßung: **Helga Inden-Heinrich**, stellv. Generalsekretärin Deutscher Naturschutzring e.V.
- 10.20 **Umweltrelevante Folgen des demografischen Wandels**
Dr. Thomas Holzmann, Vizepräsident des Umweltbundesamtes
- 10.45 **Demografischer Wandel – Gestaltungsaufgabe für den Umweltschutz - Podiumsdiskussion**
Dr. Angelika Zahrnt, Vorsitzende des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
Prof. Dr. Stefan Heiland, Technische Universität Berlin, Fachgebiet Landschaftsplanung
Dr. Günter Krings, MdB (CDU), Vorsitzender des Parlamentarischen Beirats für Nachhaltige Entwicklung
Frank Segebade, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) Brandenburg
- 12.15 Zusammenfassung des Vormittags
- 12.30 Mittagspause
- 13.45 **Ausblick auf die Ergebnisse des UBA F&E-Vorhabens: „Sozio-demografischer Wandel in Städten und Regionen – Empfehlungen aus Umweltsicht“**
Wulf Hülsmann, Umweltbundesamt
Dr. Monika Meyer-Künzel, Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung (IÖR) e.V.
- 14.15 **Arbeitsgruppen**
- AG 1 Neue Leitbilder für schrumpfende Regionen am Beispiel der Verkehrsinfrastruktur**
Moderation: **Peter Hettlich**, MdB (Bündnis 90/Die Grünen)
- Impulsreferat: **Petra-Juliane Wagner**, Verkehrsverbund Berlin Brandenburg
- AG 2 Konsum und Bedürfnisse älterer Menschen – Chancen für den Umweltschutz?**
Moderation und Impulsreferat: **Sylvia Lorek**, Sustainable Europe Research Institute
- AG 3 Demografischer Wandel und Flächenverbrauch – Rahmenbedingungen für nachhaltige Stadtplanung zwischen Wachstum und Schrumpfung**
Moderation: **Prof. Dr. Siegfried Bauer**, Justus-Liebig-Universität Gießen, BUND
- Impulsreferat 1: **Prof. Dr. Stefan Heiland**, Technische Universität Berlin
Impulsreferat 2: **Prof. Dr. Matthias Koziol**, Technische Universität Cottbus

AG 4 Sozio-demografischer Wandel – Herausforderung für Ehrenamt und Freiwilligenarbeit

Moderation: [Erik Rahn](#), Bundesnetzwerk Bürgerschaftliches Engagement

Impulsreferat 1: [Thomas Kegel](#), Akademie für Ehrenamtlichkeit

Impulsreferat 2: [Hilmar Ransch](#), Seniorenbüro Berlin

16.20 Berichte aus den Arbeitsgruppen

16.45 Schlusswort

[Maria Elander](#), Naturschutzbund Deutschland e.V.

Tagesmoderation: [Susanne Bergius](#), Freie Journalistin

2. Einleitung

Die Debatte über den demografischen Wandel und darüber wie ihm zu begegnen ist, hat Konjunktur. In der allgemeinen Aufregung über die Probleme der sozialen Sicherungssysteme werden umweltpolitische Fragestellungen allerdings nur als Randthema wahrgenommen. Ziel der Konferenz war es, den Blick für die umweltrelevanten Aspekte des demografischen Wandels zu öffnen.

Bevölkerungsrückgang in ländlichen Regionen, Bevölkerungszuwachs in suburbanen Räumen sowie eine insgesamt alternde Gesellschaft fordern eine Anpassung vorhandener Ziele und Strategien in vielen Bereichen. Wie können z.B. Fehlinvestitionen in Verkehrsinfrastrukturen verhindert werden, indem die Folgen des demografischen Wandels im Rahmen der vorhandenen Planungs- und Förderungsinstrumente besser berücksichtigt werden? Wie können Städte pa-

rallel ablaufende Wachstums- und Schrumpfungsprozesse trotz zunehmend knapper Kassen ökologisch und ökonomisch sinnvoll gestalten? Die veränderte Bevölkerungsstruktur kann sich auch im Konsumverhalten der Gesamtbevölkerung niederschlagen. Wie sind diese Veränderungen aus Umweltsicht zu bewerten? Ältere Menschen haben eine große Bereitschaft sich ehrenamtlich zu engagieren. Wie können Umweltverbände dieses größer werdende Potential besser nutzen und wie kann die Politik hierbei Unterstützung bieten?

Da sich der demografische Wandel in vielen umweltrelevanten Bereichen niederschlägt, ist eine bessere Abstimmung der Sektorpolitiken dringend geboten. Welche Rolle kommt hier der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie als „Leitlinie langfristiger Politik“ zu?

3. Zusammenfassung

Die öffentliche Debatte, die sich in der Regel um den Bevölkerungsrückgang, die sinkende Anzahl der Steuer- und Rentenbeitragszahler und eine verschlechterte Grundversorgung drehe, greife viel zu kurz, legt Helga Inden-Heinrich vom Deutschen Naturschutzring in ihrer Begrüßungsrede dar. Die alleinige Betrachtung sinkender Geburtenraten und steigender Lebenserwartung, ohne Berücksichtigung der sich verändernden Geschlechterrollen und der Diversität von Lebensstilen und Erwerbsabläufen, werde der Komplexität des menschlichen Lebens und somit den Umweltauswirkungen nicht gerecht. Die Hoffnung, dass mit einer sinkenden Bevölkerungszahl auch der Ressourcenverbrauch und die Umweltauswirkungen zurückgehen würden, sei trügerisch. Erforderlich sei stattdessen eine interdisziplinäre Diskussion über die umweltrelevanten Folgen des demografischen Wandels.

Dr. Thomas Holzmann vom Umweltbundesamt stellt seinem Vortrag die These voran, dass die Umweltbelastungen, die unsere Generation verursache, mit dem Altern der Gesellschaft nicht deutlich abnehmen würden. Es sei denn, wir änderten unser Verhalten, z.B. durch den Bezug einer kleineren energiesparend umgerüsteten und verkehrsgünstig gelegenen Wohnung im Alter. Alterung sei jedoch nur eines der Probleme, das im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel auftrete; in vielen Regionen gebe es heute darüber hinaus das Problem der Abwanderung. Hier sei die Politik, insbesondere der Länder, gefragt, um Fehlinvestitionen in Schrumpfsregionen zu vermeiden zu helfen – sei es durch eine Koordination der Aktivitäten der Kommunen mittels der Raumordnung oder durch eine veränderte Vergabe öffentlicher Gelder.

Regionen die von einem starken Bevölkerungsrückgang betroffen seien, würden die Notwendigkeit, nicht nur die sozialen Sicherungssysteme anzupassen, sondern auch Infrastruktur, Mobilitätsangebote, Förderinstrumente und die Landesplanung, allmählich

erkennen. Die Podiumsteilnehmer/innen Dr. Angelika Zahrt vom BUND, Prof. Dr. Stefan Heiland von der Technischen Universität Berlin, der Bundestagsabgeordnete Dr. Günter Krings und Frank Segebade vom Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung sind sich allerdings einig, dass Umweltaspekte dabei aber nach wie vor eine geringe Rolle spielten. Anpassungsmaßnahmen wie der Rückbau bestehender Infrastruktur, die Streichung der Eigenheimzulage und die Reduzierung der Pendlerpauschale würden sich zwar mit umweltpolitischen Forderungen decken. Andere Maßnahmen wie eine Reduzierung des öffentlichen Nahverkehrs in Regionen mit schrumpfender Bevölkerung stünden jedoch umweltpolitischen Zielsetzungen entgegen und seien in sozialer Hinsicht problematisch. Das Wissen über die raumrelevanten und somit umweltrelevanten Auswirkungen des demografischen Wandels – vor allem im ländlichen Raum – sei noch nicht ausreichend und die Entwicklung von Lösungsansätzen dementsprechend nicht sehr fortgeschritten. Die Rechnung „Weniger Menschen gleich weniger Ressourcenverbrauch und mehr Naturschutz“ gehe nicht auf, da der Bevölkerungsrückgang allein noch keine Umweltentlastung bringe. Es komme vielmehr auf das Zusammenspiel mehrerer Faktoren an: Wie wird geplant, wie werden steuerliche Anreize gesetzt, wie entwickeln sich unsere Lebensstile. Natur- und Umweltschutz bleibe auch unter veränderten demografischen Bedingungen eine Gestaltungsaufgabe.

Wulf Hülsmann vom Umweltbundesamt und Dr. Monika Meyer-Künzel vom Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung stellen in einem Vortrag das Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „Soziodemografischer Wandel in Städten und Regionen – Entwicklungsstrategien aus Umweltsicht“ des Umweltbundesamtes vor. Ziel des Vorhabens sei es gewesen, die Wirkungen des soziodemografischen Wandels auf verschiedene Bereiche der öffentlichen Daseinsvorsorge (Siedlung, Verkehr, Infrastruktur) unter Umweltaspekten zu analysieren und entsprechende

Handlungsempfehlungen zu entwickeln. Trotz großer Lücken in der empirischen Erkenntnisgrundlage belegt die Studie die Notwendigkeit einer politischen und planerischen Begleitung des demografischen Wandels, da er die effiziente Verwendung von Ressourcen beeinträchtigen und infrastrukturelle Tragfähigkeitsprobleme verschärfen könne. Alle Programme und Strategien der öffentlichen Daseinsvorsorge müssten auf ihre Vereinbarkeit mit der zu erwartenden demografischen Entwicklung überprüft werden.

Der Bundestagsabgeordnete Peter Hettlich betont in seinem Eingangsstatement in der Arbeitsgruppe „Neue Leitbilder für schrumpfende Regionen am Beispiel der Verkehrsinfrastruktur“, dass die Herausforderungen des demografischen Wandels für die Raum- und Verkehrsentwicklung von widersprüchlichen Tendenzen geprägt seien. „Boomtown“ stehe „Schrumpfhäusern“, automobiler Verkehrswohlstand Mobilitäts-Armut gegenüber. Regionen und Kommunen müssten differenziert auf ihre besonderen Herausforderungen reagieren. Die notwendigen Anpassungs- und Gestaltungsprozesse für eine zukunfts-taugliche Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erforderten Mut zum Paradigmenwechsel. Petra-Juliane Wagner vom Verkehrsverbund Berlin Brandenburg weist in ihrem Impulsreferat darauf hin, dass traditioneller Nahverkehr zur Mobilitätssicherung in dünn besiedelten Räumen oder außerhalb der Hauptverkehrszeiten oft kaum finanzierbar sei. Stattdessen müssten Lösungen in alternativen und besser integrierten Verkehrssystemen gesucht werden. Die anschließende Diskussion kommt zu dem Ergebnis, dass Mobilitätsbedürfnisse von der vorhandenen Siedlungsstruktur vorgegeben würden. Dementsprechend könnten Siedlungs- und Verkehrspolitik nicht getrennt gesehen und geplant werden. Auch wenn ehrenamtliches Engagement vor Ort entscheidend sein könne, stellten Bürgerbusse keinen Ersatz für Linienbusse dar. Der Erhalt und Finanzierung eines Grundnetzes des öffentlichen Personennahverkehrs sei unbedingt notwendig.

Sylvia Lorek von Sustainable Europe Research Institute gibt in der Arbeitsgruppe „Konsum und Bedürfnisse älterer Menschen – Chancen für den Umweltschutz?“ einen Überblick über das Konsumverhalten älterer Menschen. Sie seien anspruchsvolle Kunden mit einer hohen Kaufkraft. Sie erwarteten sehr guten Service und eine individuelle Ansprache. Den größten Teil ihres Einkommens gäben Ältere für den Bereich Wohnen aus; zukünftig sei mit einem steigenden Wohnflächenbedarf zu rechnen. Mit zunehmendem Alter steige der Anspruch an die Qualität der Nahrung und viele Ältere würden deshalb auf Biolebensmittel umsteigen. Zukünftig sei mit einer höheren Motorisierung und einer stärkeren Reiseaktivität der Altengeneration zu rechnen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer diskutieren, ob zuverlässige Aussagen über das Konsumverhalten zukünftiger Generationen getroffen werden könnten. Grundsätzlich würden Konsummuster im Alter beibehalten, d.h. die jüngeren Generationen nehmen ihr jetziges Konsumverhalten mit ins Rentenalter. Allgemeine Veränderungen wie steigender Technisierungs- und Mobilitätsgrad würden sich also in einem veränderten Konsumverhalten der Senioren niederschlagen. Andererseits werde das Konsumverhalten stark vom Einkommen und entsprechend von kaum vorhersagbaren Faktoren wie dem tatsächlichen Renteneintrittsalter und der Rentenhöhe bestimmt. Konkrete Anknüpfungspunkte für den Umweltschutz ergäben sich aus dem Bedürfnis der Älteren nach ortsnahen Dienstleistungen – dies decke sich mit dem von Umweltverbänden geforderten Leitbild „Stadt der kurzen Wege“. Vor allem der Wunsch nach Beratung und das Qualitätsbewusstsein der älteren Bevölkerung böten Chancen für umweltgerechte Angebote.

Prof. Dr. Stefan Heiland von der Technischen Universität Berlin erläutert im Rahmen seines Impulsreferates in der Arbeitsgruppe „Demografischer Wandel und Flächenverbrauch – Rahmenbedingungen für nachhaltige Stadtplanung zwischen Wachstum und Schrumpfung“, dass trotz des Bevölkerungsrück-

gangs von einem Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche auszugehen sei. Der Flächenverbrauch pro Kopf steige, und zudem gebe es zwar Regionen mit starker Abwanderung, zugleich aber andere mit Zuwanderung. In den Schrumpfungsregionen würden vielfach Brachflächen und leer stehende Gebäude nicht rückgebaut. Auch das Verkehrsaufkommen werde eher steigen. Der zweite Vortragende, Prof. Dr. Matthias Koziol vom Institut für Städtebau und Landschaftsplanung, stellt am Beispiel der Stadt Cottbus dar, wie schwierig und kostenintensiv sich der Rückbau schrumpfender Gebiete gestalte. Problematisch erweise sich vor allem der Rückbau der technischen Infrastruktur, wie z.B. der Wasserversorgung. Die anschließende Diskussion widmet sich vor allem der Frage, mit welchen planungsrechtlichen und steuerlichen Instrumenten eine nachhaltige Flächenpolitik befördert werden könne. Außerdem sollten kreative Konzepte und Pilotprojekte wie Mehrgenerationenhäuser stärker gefördert und publik gemacht werden.

In der Arbeitsgruppe „Soziodemografischer Wandel – Herausforderung für Ehrenamt und Freiwilligenarbeit“ stellt Erik Rahn vom Bundesnetzwerk Bürgerschaftliches Engagement einleitend einige Schlüsselergebnisse des aktuellen Freiwilligensurvey der Bundesregierung vor. Thomas Kegel von der Akademie für Ehrenamtlichkeit stellt in seinem Impulsreferat fest, dass das bürgerschaftliche Engagement zunehme und dass ein parteiübergreifender Konsens zur Förderung des bürgerschaftlichen Engagements in der Politik herrsche. Er betont die Bedeutung für Umweltverbände, Strategien für Freiwilligenmanagement und gene-

rationsübergreifende Freiwilligendienste zu entwickeln. Hilmar Ransch vom Seniorenbüro Berlin hebt im zweiten Impulsreferat die große Herausforderung für die Umweltverbände hervor, Engagierte zu finden, zu halten und die anfallenden Aufgaben an deren Alter und Bedürfnisse anzupassen. Er betont auch die Bedeutung der Zusammenarbeit zwischen Umweltverbänden und Freiwilligenagenturen bzw. Seniorenbüros. Anschließend wird die Rolle der Altersverschiebung in den Umweltverbänden für die Art der Aufgaben und Zusammenarbeit diskutiert. Zu entscheiden sei, welche Rolle das freiwillige Engagement haben sollte und welche Ansprüche an das freiwillige Engagement gestellt werden könnten. Neue Formen der Zusammenarbeit erforderten neue Qualifikationen und Arten der Freiwilligenarbeit. Einer gezielten und bedürfnisorientierten Aus- und Weiterbildung der Freiwilligen komme eine große Bedeutung zu.

Abschließend hebt Maria Elander vom Naturschutzbund NABU noch einmal die Bedeutung der umweltpolitischen Dimension neben den öfter thematisierten sozialen und wirtschaftlichen Dimensionen des demografischen Wandels hervor. Die Folgen des demografischen Wandels würden viele Fragen und große Herausforderungen aufwerfen, aber als Gestaltungsaufgabe für den Umweltschutz auch Chancen. Der demografische Wandel sei ein langfristiges Querschnittsthema und müsse als solches eine zentrale Rolle in der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie spielen. Die Bundesregierung müsse ihrer Willenserklärung, die Nachhaltigkeitsstrategie in diesem Sinne weiterzuentwickeln, konkrete Taten folgen lassen.

4. Begrüßung

Helga Inden-Heinrich, stellv. Generalsekretärin Deutscher Naturschutzring (DNR) e.V.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich freue mich, Sie auf unserer Konferenz „Älter, weniger, weiter weg – Demografischer Wandel als Gestaltungsaufgabe für den Umweltschutz“ begrüßen zu können. Vielen Dank für Ihr Kommen.

Im Jahr 2003 konnten ca. 52 % der Bevölkerung noch nichts mit dem Begriff Demografischer Wandel anfangen.

Der demografische Wandel ist gewiss kein klassisches Thema der Umweltverbände. Zwar wurde es am Rande schon mal mit artikuliert, aber eine intensivere Auseinandersetzung mit dem Thema findet auch in den Umweltverbänden erst seit kurzem statt. Und so ist es nur verständlich, dass diese Auseinandersetzung zurzeit mehr Fragen aufwirft als sie Antworten geben kann. Eins steht allerdings fest: die öffentliche Debatte, die sich nur mit der Sicherung der Sozialsysteme befasst, greift viel zu kurz: die alleinige Betrachtung sinkender Geburtenraten und steigender Lebenserwartung ohne Berücksichtigung der sich verändernden Geschlechterrollen, der Diversität von Lebensstilen und Erwerbsabläufen, wird der Komplexität des menschlichen Lebens und somit den Umweltauswirkungen nicht gerecht.

Auch in der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurde der demografische Wandel zunächst nicht in ökologischen Zusammenhängen thematisiert. Erst im Wegweiser 2005 hat der Rat für Nachhaltige Entwicklung angesichts der Auswirkungen auf Gesellschaft und Umwelt den demografischen Wandel als „Schlüsselthema der Generationenbilanz Nachhaltigkeit“ bezeichnet. Die neue Bundesregierung ist also aufgefordert, den Blick auf die Umweltauswirkungen nicht wieder hinten an zu stellen.

In den nachfolgenden Vorträgen und Diskussionen werden die umweltrelevanten Aspekte des demografischen Wandels sicher anhand vieler Beispiele deut-

lich. Ich will hier nur auf zwei grundsätzliche Probleme eingehen.

Die Hoffnung, dass mit einer sinkenden Bevölkerungszahl auch der Ressourcenverbrauch und die Umweltschäden zurückgehen, ist trügerisch. Denn auch wenn v.a. im ländlichen Raum weniger Menschen leben werden, so müssen immer noch Kinder ihre Schule erreichen, Berufstätige zum Arbeitsplatz, alte Menschen ihre sozialen Kontakte pflegen. Die Menschen müssen sich mit Lebensmitteln versorgen, zum Arzt fahren und sie wollen Kultur erleben. Es ist absehbar, dass sie hierfür zukünftig größere Strecken zurücklegen müssen. Wie bringen wir also die Sicherung der Daseinsvorsorge mit umweltpolitischen Notwendigkeiten wie dem Klimaschutz in Einklang? Umweltfreundliche Mobilitätsangebote sind hier gefragt.

Und wie sollen wir jenen Städten und Gemeinden begegnen, die zur Stabilisierung ihrer Bevölkerungszahlen junge Familien in neu gebaute Eigenheimsiedlungen locken, während in den Innenstädten und Dörfern Wohnräume leer stehen und verfallen. Bevölkerungsstabilisierung versus Flächenschutz – wird das ein Streitpunkt der Zukunft sein? Oder sind mehr Freiflächen in der Stadt auch eine Chance? Wie gehen wir mit großen Brachflächen in der Landschaft um? Kann z.B. der Wildnis mehr Raum gegeben werden? Hier wird die Notwendigkeit nach differenzierten Strategien im Natur- und Umweltschutz deutlich.

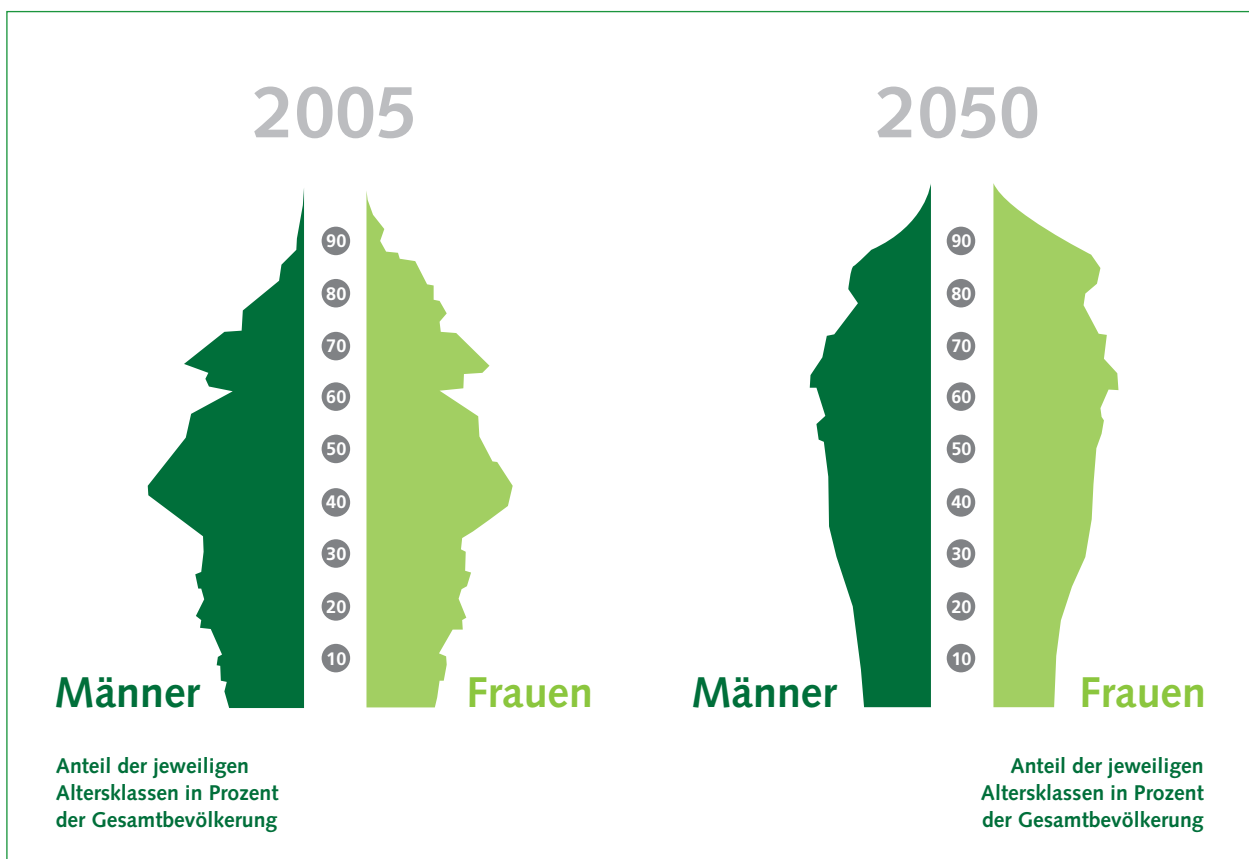
Meine Damen und Herren, demografischer Wandel birgt viele Chancen und Herausforderungen – es liegt an uns allen, diese richtig zu sehen und in die richtigen Bahnen zu lenken, indem wir uns an den ökologischen, ökonomischen und sozialen Zielen der Nachhaltigkeit orientieren.

Es ist nicht zu erwarten, dass wir heute für alle Probleme und Zielkonflikte, die sich im Laufe der Diskussionen heraus kristallisieren, Lösungen finden werden. Dazu reicht eine einzelne Konferenz sicher nicht aus.

Wir wollen heute mit dieser Veranstaltung eine interdisziplinäre Diskussion über die umweltrelevanten Folgen des demografischen Wandels in Gang setzen. Wenn ich einen Blick auf die Teilnehmerliste werfe, die nicht nur Umweltverbände auflistet, sondern auch zahlreiche Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen ebenso wie Politiker und Politikerinnen, dann bin ich

zuversichtlich, dass es uns gelingt, die Debatte an die Spitze der Politik und in die Öffentlichkeit, in die Gesellschaft zu bringen.

Ich wünsche uns allen fruchtbare Diskussionen.
Vielen Dank.



Die Altersstruktur in Deutschland verschiebt sich: Der Anteil der älteren und sehr alten Menschen steigt, die Gruppe der Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen wird kleiner (nach Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung; Datenquelle: Statistisches Bundesamt).

5. Demografischer Wandel und Umweltwirkungen

Vortrag von Dr. Thomas Holzmann,
Vizepräsident des Umweltbundesamtes (gekürzte Fassung)

Einführung

Der „Demografische Wandel“ als gesellschaftliches Phänomen ist derzeit in aller Munde und auch der Deutsche Bundestag hat sich vor kurzem mit dem Thema befasst. Wir müssen uns damit auseinandersetzen, dass unsere Gesellschaft im bundesweiten Durchschnitt altert und in vielen Regionen auch heute schon schrumpft und welche Folgen diese Prozesse für unsere Gesellschaft, unsere Sozial- und Rentensysteme, die Siedlungsentwicklung, die Infrastrukturen und unsere Lebensweise haben könnten. Häufig finden wir jedoch noch keine explizite Verknüpfung mit Umweltthemen, obwohl doch die Querverbindung nahe liegt.

Was ist nun das Problem? Bislang haben wir immer darauf vertraut, dass in Deutschland das Wirtschaftswachstum und die Zunahme der Erwerbsbevölkerung sowie die Steigerung der Arbeitsproduktivität insgesamt so hoch ausfallen würden, dass soziale Schieflagen, besonders auch in der Altersversorgung, vermieden werden können. Der tragende Gedanke war: Dank des Wachstums werde es für alle reichen. Nun müssen wir uns mit Stagnation und Schrumpfung auseinandersetzen und die damit verbundenen Herausforderungen annehmen.

Alterung der Bevölkerung – Ansporn für technische und gesellschaftliche Innovation sowie umweltlastende Verhaltensänderungen

Durch höhere Lebenserwartung und niedrige Geburtenraten altert die Gesellschaft. Von Alterung sind alle Städte und Regionen in Deutschland betroffen. Die Belastungen für unsere Sozialsysteme könnten gemildert werden, sofern es uns gelingt, in unserer Gesellschaft Ressourcen zu aktivieren im Hinblick auf

- Gesellschaftliche Innovation, d.h. höhere Erwerbsbeteiligung sowie bürgerschaftliches Engagement oder neue Wohnformen zur Bewältigung der Aufgaben, die sich bei der Betreuung von Alten und Kindern stellen

- Kreativität und technische Innovation um selbstständiges Leben im Alter, Dienstleistungen an Alten und Kindern sowie Altenpflege zu unterstützen

Es ist nicht ohne weiteres zu erwarten, dass die von unserer Generation täglich verursachten Umweltbelastungen deutlich abnehmen werden, nur weil wir altern. Eine Umweltentlastung durch eine alternde Gesellschaft ist deshalb unwahrscheinlich, sofern wir unser Verhalten nicht ändern.

Nehmen wir das Beispiel Verkehr. Die heutigen Alten fahren weniger Auto als die Jungen. Wenn die Gesellschaft altert, wird dann künftig weniger Auto gefahren? Bei näherer Betrachtung erscheint das eher unwahrscheinlich. Während es in der älteren Generation immer noch Menschen - meist Frauen - gibt, die keinen Führerschein haben oder aus anderen Gründen selten am Steuer sitzen, sind in unserer Generation Menschen ohne Führerschein eher die Ausnahme. Und der Pkw wird ganz selbstverständlich von Männern und Frauen genutzt. Heute nutzen Frauen auch häufiger als ihre Mütter den Pkw für Wege, die sie zwischen Arbeitsplatz, Haushalt und Supermarkt zurücklegen. Eine verkehrsbedingte Umweltentlastung durch den demografischen Wandel ist daher wohl nur möglich, falls wir künftig deutlich unsere Lebensstile verändern.

Was wir tun können, um mit hoher Lebensqualität älter zu werden, ohne Umwelt- und Sozialsysteme übermäßig zu belasten:

- Unsere große (Familien-)Wohnung wieder gegen eine kleinere eintauschen, sobald unsere Kinder flügge sind. Dabei sollten wir nicht neu bauen sondern Bestandswohnungen energiesparend und altengerecht umrüsten. Vor allem in Wachstumsregionen und Ballungsräumen könnte dies zur Entspannung auf den Wohnungsmärkten beitragen und helfen, weitere Zersiedelung und Neubauten zu vermeiden.

Denn: Seit Jahren kommt das Pro-Kopf-Wachstum der Wohnflächen größtenteils nicht den Familien mit Kindern zugute. Dieses kommt vielmehr dadurch zustande, dass die meisten Älteren auch nach dem Auszug der Kinder in der großen Familienwohnung bleiben. Das belegen Untersuchungen des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung.

Das Umweltbundesamt spricht sich unter anderem auch deshalb seit Jahren gegen die staatliche Förderung des Wohneigentums aus, weil dieses nach den bisher vorliegenden Erfahrungen mit großer Wahrscheinlichkeit zu Immobilität führt. Wohneigentum ist ein Hemmschuh der verhindert, dass Menschen im Alter die große Wohnung noch einmal zugunsten einer kleineren wechseln. Das Umweltbundesamt spricht sich deshalb auch gegen eine undifferenzierte Förderung des Wohneigentums unter dem Deckmantel der Riesterreute aus. Wir plädieren stattdessen für eine Förderung der einerseits energiesparenden und andererseits altengerechten Umrüstung von Miet- und Eigentumswohnungen im Bestand in städtebaulich integrierten Lagen mit guter Infrastruktur¹.

- Unsere kleine Wohnung in einer integrierten Lage mit guter Infrastruktur suchen, damit wir - nicht nur im Alter - möglichst ohne eigenes Auto zu recht kommen. In Schrumpfungsbereichen trägt dies auch dazu bei, lebensfähige Siedlungskerne zu erhalten.

Schrumpfende Bevölkerung und wachsende Brachen – Schadensbegrenzung durch regionale Kooperation

In wirtschaftlich schwachen Regionen mit hoher Arbeitslosigkeit wandern vor allem junge Menschen ab, die Bevölkerung schrumpft. Gleichzeitig mit der Bevölkerungsschrumpfung finden wir hier das Phänomen der Überalterung in einem Ausmaß, wie wir es bislang in Deutschland nicht kannten. Und wegen dieser Überalterung können wir jetzt schon ausrechnen, dass die Bevölkerung auch in den nächsten 20 Jahren kräftig

Foto: PixelQuelle.de



Sinkende Bevölkerungszahl führt zu Wohnungsleerstand.

weiter schrumpfen wird – sofern nicht neue Arbeitsplätze entstehen, die junge Menschen in die Region ziehen. Während zunehmend Wohnungen leer fallen, neu erschlossene Wohngebiete nicht bebaut werden und die vorhandene Versorgungsinfrastruktur pro Kopf der verbleibenden Bewohner immer teurer wird, versuchen die Kommunen, sich mit neuen Baulanderschließungen gegenseitig die Einwohner wegzulocken und machen dadurch alles immer schlimmer. Für Schrumpfung ist das Instrumentarium des Baugesetzbuchs und sind unsere Förderinstrumente nicht ausgelegt. Wir können Wachstum bewältigen, bei Schrumpfung sind unsere Instrumente stumpf.

¹ <http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/2006/pdf/pd06-059.pdf>
http://www.nabu.de/m01/m01_01/05566.html
<http://www.umweltdaten.de/uba-info-presse/hintergrund/flaechenverbrauch.pdf>

Dessau zum Beispiel: Einige Dessauer Stadtteile wirken heutzutage leer, fast geisterhaft. Die Frage ist: Wie schafft sich eine schrumpfende Stadt wie zum Beispiel Dessau, wie schaffen sich die Menschen in schrumpfenden Regionen eine Identität und Visionen für eine nachhaltige Zukunft? Doch es besteht Hoffnung: Im Jahr 2010 beispielsweise findet die Internationale Bauausstellung (IBA) unter dem Titel „Internationale Bauausstellung Stadtumbau 2010“ statt. Dabei ist ein ganzes Bundesland - Sachsen-Anhalt - Schwerpunkt der Aktionen. Der Leitungsausschuss der IBA geht vom Rückbau der Städte aus, nicht mehr von einem Ausbau. Daher werden neue Leitbilder für die Städte in Sachsen-Anhalt entwickelt. Es geht um nachhaltige Stadtentwicklung. Vielen Visionären ist gar nicht bewusst, dass hierbei viel Spannendes passieren kann. Denn: Nachhaltige Stadtentwicklung ist auch ein Umweltthema.

So ist zum Beispiel der Ausbau der Kraft-Wärme-Kopplung ein wichtiger Baustein, um die künftigen Klimaschutzziele der Bundesregierung zu erreichen und bis zum Jahr 2020 den CO₂-Ausstoß gegenüber 1990 um 40 % zu senken. Voraussetzung für die Wirtschaftlichkeit und Effizienz von Wärmenetzen sind aber ausreichend dichte Stadtstrukturen mit möglichst vielen Abnehmern pro Leitungslänge. Gebäudeleerstände und durchlöchernte Städte sind in dieser Hinsicht kontraproduktiv. Andererseits tragen mehr hochwertige städtische Freiräume auch zur Attraktivität des Wohnumfeldes bei und können Städte attraktiv für zusätzliche Bewohner machen. Es wird also darauf ankommen, in regionaler Abstimmung zu einer aus ökologischer, sozialer und ökonomischer Sicht optimierten Siedlungsstruktur zu kommen.

Um weiteren Schaden von der Allgemeinheit abzuwenden und Fehlinvestitionen in ungenutzte Siedlungsflächen, Gebäude und Infrastrukturen zu vermeiden, müssen die Länder in der Raumordnung tätig werden. Hier ist das gesetzliche Instrumentarium vorhanden. Die Länder müssen die Aktivitäten der

Kommunen nach Maßgabe der demografischen Entwicklung koordinieren. Neben den Zielen der Raumordnung ist auch der goldene Zügel gezielt einzusetzen. Kommunen, die in der Region nicht kooperieren sollten künftig keine Fördermittel bekommen.

Zukunftschancen und Ressourcenschonung durch Investition in Köpfe statt in Beton

In Schrumpfungsregionen hat die öffentliche Hand bislang in Gewerbeflächen investiert, um neue Betriebe und Arbeitsplätze anzusiedeln – ohne Erfolg. Es ist nämlich so, dass eine wachsende Wirtschaft irgendwann auch mehr Gewerbefläche braucht. Aber mit mehr Gewerbefläche alleine kann man aber kein Wirtschaftswachstum erzeugen. Erforderlich für den wirtschaftlichen Erfolg sind nämlich zuvörderst marktfähige Produkte und Dienstleistungen, die in Deutschland und weltweit konkurrenzfähig sind.

In jüngster Zeit gibt es Bemühungen der öffentlichen Hand, zuvörderst Geld in Forschung, Entwicklung und Bildung zu stecken um marktfähige Produkte und Dienstleistungen zu erzeugen und gleichzeitig Menschen in die Lage zu versetzen, derartige Leistungen zu erbringen. Aus Umweltsicht ist es sehr zu begrüßen, dass öffentliches Geld ressourcenschonend vom Beton in die Köpfe umgelenkt wird. BMU und UBA sind derzeit dabei, Forschungsinitiativen beispielsweise zum Thema Ressourcenschonung in die Wege zu leiten, die in marktfähige Produkte münden sollten.

Auch wenn derartige Initiativen zur wirtschaftlichen Erneuerung mittelfristig in einigen Regionen Erfolg haben sollten und damit auch die Bevölkerung wieder wachsen könnte, werden wir dennoch – mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit – künftig in vielen anderen Regionen drastische Bevölkerungsrückgänge verzeichnen müssen. Welche Umweltfolgen dies hat und wie diese möglicherweise gemindert werden könnten, werden wir in den nächsten Vorträgen hören.

6. Demografischer Wandel als Gestaltungsaufgabe für den Umweltschutz

Podiumsdiskussion mit

Dr. Angelika Zahrnt, BUND

Prof. Dr. Stefan Heiland, Technische Universität Berlin

Dr. Günter Krings, MdB (CDU), Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Frank Segebade, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg

Moderation Susanne Bergius, Freie Journalistin

In der Podiumsdiskussion geht es darum, neben der allgemein diskutierten Sicherung der Sozialsysteme weitere wichtige Handlungsfelder zu identifizieren, die sich aus den Folgen des demografischen Wandels ergeben. Zunächst wird ein Blick auf die Herausforderung geworfen und die Moderatorin wirft die Frage auf, ob eine sinkende Bevölkerungszahl nicht auch weniger Umweltbelastung bedeuten würde.

Nach Auffassung von Prof. Stefan Heiland sei eine geringere Bevölkerungszahl nicht mit weniger Ressourcenverbrauch gleich zu setzen. Dies sei bereits in dem Vortrag von Dr. Thomas Holzmann vom Umweltbundesamt sehr deutlich geworden. Der demografische

Wandel bestehe aus komplexen Wechselwirkungen von Wanderungsbewegungen, Bevölkerungsrückgang, Internationalisierung und Alterung. Damit seien raumrelevante Auswirkungen und somit auch Umweltauswirkungen verbunden. Das Wissen hierüber und insbesondere über Lösungsmöglichkeiten für potenziell neu entstehende Probleme sei allerdings noch nicht ausreichend. Vor allem in Bezug auf Prozesse im ländlichen Raum und daraus resultierende Konsequenzen für den Naturschutz seien noch viele Fragen unbeantwortet, so z.B.: Entstehen durch den Bevölkerungsrückgang mehr Flächen für den Naturschutz? Wie muss die Kulturlandschaftspflege gestaltet werden? Welche Flächen eignen sich für welchen

Zweck? Wo liegen die rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten und Restriktionen für Flächennutzungen? Welche Flächen eignen sich für den Biotopverbund im ländlichen Raum und ließen sich auch städtische Flächen für Biotopverbund und Artenschutz nutzen?

Autoleere Straßen. Werden sie zurückgebaut oder anderweitig genutzt?

Foto: BUND Waltrop



Umweltaspekte des demografischen Wandels

Nach Ansicht von Dr. Angelika Zahrt entstehen mit dem Bevölkerungsrückgang nicht automatisch neue Chancen für Naturschutz und Biodiversität. In vielen Gebieten sei die Artenvielfalt vor allem durch die Kulturlandschaften bedingt. Wildnisentwicklung sei nicht für alle Gebiete eine positive Zukunftsvision, sie böte allerdings in bestimmten Gebieten wie den Bergbaufolgelandschaften eine Chance für die Erhöhung der Artenvielfalt – diese Chance sollte stärker genutzt werden. In Ostdeutschland könnte es schwierig werden, bei sinkender Bevölkerung eine Landschaftspflege aufrecht zu erhalten, die zur Artenvielfalt beiträgt. Außerdem fände dort der Rückbau von nicht mehr genutzten Einrichtungen und Infrastruktur häufig nicht statt. So blieben Industrieruinen oft stehen und Straßen blieben erhalten. Idylle entstehe meistens nicht ohne gestalterisches Eingreifen. Naturschutz sei auch unter veränderten demografischen Bedingungen eine Gestaltungsaufgabe.

An den Bundestagsabgeordneten Dr. Günter Krings wird die Frage gerichtet, ob die Bundesregierung den Umweltaspekt des demografischen Wandels wahrnimmt. Günter Krings räumt ein, dass der Umweltaspekt bisher noch nicht genug wahrgenommen wird. Im Zusammenhang von Infrastruktur und demografischem Wandel werde das Thema Umweltschutz bereits behandelt. Bei einer Anhörung im parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung am 25. Oktober 2006 machten Experten deutlich, dass nicht der Bundesverkehrsplan sondern der tatsächliche Mobilitätsbedarf der Menschen im Mittelpunkt politischen Handelns stehen müsste². Gemeinden und Kommunen sähen den Zusammenhang zwischen demografischem Wandel, Verkehrsinfrastruktur und Umweltaspekten eher als der Bund, weil sie konkreter mit den Problemen konfrontiert seien.

Angelika Zahrt unterstützt die Forderung, dass der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) nicht nur aus Um-

weltschutzgründen sondern auch angesichts der demografischen Entwicklung überarbeitet werden muss. Sie stellt aber in Frage, dass dieser Gedanke schon im Verkehrsministerium angekommen sei. Im jetzigen BVWP sei Verkehrswachstum durchgehend als Prämisse eingeplant und die Zielsetzung sei eine weitere Erschließung von Verkehrswegen. Hielte man an diesem Plan fest, so würde die Politik völlig an den Realitäten des demografischen Wandels vorbei gehen. Eine Revision des Bundesverkehrswegeplanes müsse daher in großem Umfang stattfinden.

Anpassung von Infrastruktur und Landesplanung notwendig

Angelika Zahrt widerspricht Günter Krings in seiner Einschätzung, dass die politischen Akteure auf kommunaler Ebene eher als auf Bundesebene Umweltaspekte beim Umgang mit dem demografischen Wandel berücksichtigen würden. Gerade in Westdeutschland würden Kommunen immer noch Flächen für Gewerbegebiete und Wohnhäuser im Grünen ausschreiben, um die damit verbundenen Einnahmen abzuschöpfen. Dagegen hätten die ostdeutschen Länder ungewollt eine Vorreiterrolle im Umgang mit dem demografischen Wandel eingenommen und könnten innovative Ideen entwickeln zur Anpassung von Infrastruktur, Belebung der Innenstädte und zu neuen Wohnkonzepten. Das sollte selbstbewusster von den ostdeutschen Bundesländern in die Diskussion eingebracht werden.

Frank Segebade bestätigt, dass die neuen Bundesländer schon lange vom demografischen Wandel betroffen seien, deshalb gäbe es dort kaum einen Entscheidungsträger, der nicht mit dem Thema konfrontiert sei. Ostdeutschland sei quasi ein Labor für ganz Europa, um sowohl Anpassungsmaßnahmen und neue Strategien zu entwickeln, aber auch um einen Bewusstseinswandel in Gang zu setzen. Denn Schrumpfung sei bisher automatisch negativ besetzt gewesen, Bevölkerungswachstum dagegen positiv. Kommunen hätten bisher sinkende Bevölkerungszah-

² Deutscher Bundestag, 2006, Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung 25.10.2006: Thema „Demographie und Infrastruktur“, http://www.bundestag.de/parlament/gremien/parl_beirat/anhoerungen/6_sitz/index.html

len verschwiegen, da sie fürchteten, als schrumpfende Kommunen für Investoren nicht attraktiv zu sein.

Der demografische Wandel sei unausweichlich, aber handhabbar. Zwar entwickle sich vieles negativ und die soziale Infrastruktur müsse zurück gefahren werden (Leerstand und Abriss von Schulen und Wohnungen, Rückbau von Straßen), der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sei teilweise nicht mehr tragfähig, Wasser, Abwasser und Fernwärme würden teurer. Es gehe aber nicht nur darum zurück zu weichen, sondern ein gestaltendes Eingreifen zu realisieren. Stadtbau sei mehr als der Abriss von Wohngebäuden, denn Wohngebiete könnten schöner, attraktiver und zukunftsfest werden. Mit dem Rückbau der Verkehrsinfrastruktur entwickelten sich Graswurzelbewegungen, z.B. Bürgerbusse, die von Ehrenamtlichen organisiert werden und nur sehr gering subventioniert werden. Umweltaspekte spielten bei der Bewältigung der Probleme aber eine untergeordnete Rolle.

Demografischer Wandel bestärkt Umweltschutzforderungen

Die Moderatorin wirft die Frage auf, ob im Forschungsprogramm für Nachhaltigkeit (FONA) des Bundesforschungsministeriums die umweltrelevanten Fragestellungen des demografischen Wandels fehlen würden.

Günter Krings ist der Ansicht, dass Forschungsprogramme den demografischen Wandel grundsätzlich mehr berücksichtigen müssten. Im Bereich Flächenentsiegelung hält Dr. Krings mehr Forschung für wünschenswert, denn Entsiegelung sei bislang teuer und die Möglichkeiten, Flächen der Natur wieder zurück zu geben noch nicht ausreichend eruiert.

Stefan Heiland weist darauf hin, dass der demografische Wandel in Deutschland nicht nur Schrumpfung, sondern durch Wanderungsbewegungen auch weiteres Bevölkerungswachstum zur Folge haben werde – auch in Räumen, die bereits eng besiedelt sind. Des-

halb werde man weiterhin mit wachstumsbedingten Problemen konfrontiert sein.

Die Moderatorin stellt die Frage nach der Rolle der Umweltverbände. Angelika Zahrt legt dar, dass viele Themen, die im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel diskutiert werden, Umweltthemen seien (Siedlungsstruktur, Wasser- Abwasser- und Verkehrsinfrastruktur, Naturschutz). Die Umweltverbände forderten schon lange die Verringerung des Flächenverbrauchs, die Abschaffung der Pendlerpauschale und der Eigenheimzulage sowie eine Stärkung des ÖPNV. Diese Forderungen würden nun durch den demografischen Wandel bestärkt. Dabei gehe es aber um mehr als die demografische Entwicklung. Beispielsweise sei für den Verlust der Artenvielfalt auch die Landwirtschaftspolitik entscheidend. Demografie sei ein Faktor, aber viele andere Faktoren trügen zu den Problemen bei.

Diskussion im Plenum

Ernst Böckler (Bund Naturschutz Bayern) macht deutlich, dass bei der Bewertung der Umweltfolgen aus dem demografischen Wandel der betrachtete Zeithorizont ein entscheidender Faktor sei. Langfristig würden die positiven Umwelteffekte aus dem Bevölkerungsrückgang durch eine Steigerung des Umweltverbrauchs aufgrund höherer Lebensstandards aufgehoben. Bei gleichzeitiger Umsetzung von ökologischen Ideen jedoch ließe sich der ökologische Fußabdruck Deutschlands deutlich verringern und auf globaler Ebene mehr Gerechtigkeit erreichen. Für die Entlastung der Umwelt sei die sinkende Bevölkerungszahl ein entscheidender Faktor.

Michael Gehrman (Verkehrsclub Deutschland) äußert sich positiv darüber, dass die Umweltaspekte des demografischen Wandels im Rahmen des Workshops diskutiert werden. Allerdings forderten die gesamtgesellschaftlichen Veränderungen eine noch stärker vernetzte Diskussion. Zum Beispiel müsse der demografische Wandel auch in Zusammenhang mit dem Kli-

mawandel diskutiert werden, da dieser zukünftig ein ganz anderes Mobilitätsverhalten notwendig mache.

Stefan Heiland ist ebenfalls der Auffassung, dass die Berücksichtigung des Klimawandels sinnvoll sei. So sei zu fragen, welche Folgen etwa ein ansteigender Meeresspiegel in küstennahen Städten wie Hamburg oder Kiel haben könne. Dies müsse in auch in demografischen Szenarien und daraus abgeleiteten Planungen berücksichtigt werden.

Anpassung des ÖPNV-Netzes

An Frank Segebade richtet Michael Gehrmann die Kritik, dass im Rahmen des Zentrale-Orte-Systems für Brandenburg festgelegt wurde, dass Mittelzentren in 30 bis 45 Minuten mit dem Individualverkehr erreichbar sein müssten. Mit dieser Festlegung würden Einsparungen im ÖPNV begründet. Michael Gehrmann stellt in Frage, ob es richtig sei nur noch auf das Auto zu setzen, um die Erreichbarkeit zu gewährleisten.

Frank Segebade legt dar, dass für das Land Brandenburg ein System mit 151 zentralen Orten und der entsprechenden Infrastruktur nicht mehr zeitgemäß sei, die Anzahl werde deshalb auf 50 reduziert. Die Landesregierung böte somit einen Anreiz, die Infrastruktur an wenigen Orten zu konzentrieren und dabei diese Orte zu stabilisieren. Berlin und Brandenburg hätten ein neues Leitbild für die Region festgelegt und strebten eine Überarbeitung des Landesentwicklungsplans an.

Bei sinkender Bevölkerung gehe auch die Nachfrage im ÖPNV zurück und eine vollständige Netzabdeckung sei nicht mehr finanzierbar. Da das Land Brandenburg aber gleichzeitig den Individualverkehr gering halten möchte, würden Bürgerbusse, Rufbusse und ehrenamtliches Engagement unterstützt, um die Erreichbarkeit der zentralen Orte zu gewährleisten.

Angelika Zahrt sieht jedoch keine Lösung darin, den öffentlichen Nahverkehr abzuschaffen und die Um-

weltverbände als ehrenamtliche Lückenbüsser agieren zu lassen.

Frank Segebade, Günter Krings und Stefan Heiland sind sich weitgehend darin einig, dass bei sinkender Bevölkerungszahl eine Vollversorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln im ländlichen Raum nicht finanzierbar sei und bei geringer Auslastung letztendlich zu einer negativen Umweltbelastung führen könnte. Wer auf dem Land wohnen bleiben möchte oder gar von der Stadt aufs Land ziehe, könne nicht eine ÖPNV-Versorgung wie in der Stadt erwarten. In diesem Punkt sei die Argumentation der Umweltverbände widersprüchlich, die eine Zersiedelung stoppen wollten, aber gleichzeitig den Menschen auf dem Land eine sehr gute Anbindung an der ÖPNV gewährleisten wollen. Die weitere Zersiedelung zu stoppen sei ein wichtiges Ziel – einen flächendeckenden ÖPNV in ländlichen Regionen anzubieten, wäre aber kontraproduktiv.

Problematisch sei allerdings die Situation in Dörfern, aus denen die Jungen abwanderten und nur die älteren Menschen zurück blieben. Dort erodierte das gesamte normale Leben, da Post, Arztpraxen, Gaststätten und Läden schließen würden und die Nachfrage nach dem ÖPNV einbräche. Das Land Brandenburg finanziere den ÖPNV weiter, in einigen Regionen sei aber eine Zusammenwirken von staatlichem und bürgerschaftlichem Engagement angebracht (Bürgerbusse). Der Staat könne und solle nicht mehr alles machen, sondern die Zivilgesellschaft müsse mehr Verantwortung tragen.

Chancen für neue Leitbilder

Prof. Monika Ganseforth (VCD) sieht die Chance, dass durch eine älter werdende Gesellschaft ein Wertewandel initiiert werden könnte, der eine Abkehr von Hektik und „höher, schneller, weiter“ bedeute. Dies brächte Vorteile für die gesamte Gesellschaft, z.B. im Straßenverkehr. Auch bestünde die Chance, existierende Leitbilder z.B. vom Eigenheim

auf der grünen Wiese, die sowieso nicht für alle Menschen die optimale Lebensqualität böten, zu revidieren. Der demografische Wandel könne eventuell die Kommunikation menschengerechterer Leitbilder befördern.

Frank Segebade betont, dass ein Wandel privater Leitbilder nicht beschlossen sondern lediglich unterstützt werden könne. Bereits heute würden Eigentümer von Häusern in Neubaugebieten nur schwer Käufer finden. Die Menschen sähen, dass diese peripheren Lagen keine Zukunftsperspektiven böten. Brandenburg habe deshalb auch die Wohnungsförderung umstrukturiert und vergebe Förderung nur noch für innerstädtisches Eigentum (sowohl im Bestand als auch für Neubau). Auf diese Weise könne ein Bewusstseinswandel unterstützt werden.

Auch Stefan Heiland sieht die Notwendigkeit, angestrebte Veränderungen wie die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch Änderung strukturell höchst wirksamer politisch-rechtlicher Vorgaben wie dem Baugesetzbuch oder den kommunalen Finanzausgleich zu unterstützen. Außerdem seien die kommunalen Spitzenverbände dazu aufgerufen, mit ihren Möglichkeiten den kommunalen Wettbewerb zu mindern.

Mit den Forderungen nach Tempo-30-Zonen und mehr Grün in den Städten, hätten die Umweltverbände erreicht, dass das Leben in der Stadt angenehmer geworden ist, so Angelika Zahrnt. Nun müsse man weiterhin an diesen Forderungen festhalten, um dem Leitbild vom Eigenheim auf der grünen Wiese etwas entgegen zu setzen. Allerdings müssten auch die Umweltverbände überprüfen, ob ihre verkehrspolitischen Forderungen mit den Bedürfnissen älterer Menschen übereinstimmen. So seien beispielsweise kurze Umsteigezeiten im öffentlichen Verkehr für viele ältere Menschen problematisch. Ein Umdenken hier könne vielleicht zu einem Leitbild der Entschleunigung führen.

Überzeugungsarbeit und Kooperation notwendig

Renate Backhaus (BUND) stellt fest, dass bei vielen Kommunalpolitikern die Diskussion zum demografischen Wandel noch nicht angekommen sei. Sie richtet deshalb an Günter Krings die Frage, wie die vertikale Vernetzung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden hergestellt werden könne, um die Debatte auch auf die lokale Ebene zu bringen.

Für die Umsetzung von Nachhaltigkeit und das Reagieren auf den demografischen Wandel sei ein hierarchisches Vorgehen vom Bund zur Landes- und Kommunalebene nicht hilfreich, so Günter Krings. Es gäbe bereits gute Ansätze auf Länderebene, die nun vernetzt werden müssten. Vor allem die Kommunen würden aber auf ihrer Planungshoheit bestehen und um die letzten Zuziehenden konkurrieren. Hier sei viel Überzeugungsarbeit notwendig, damit Kommunen zukünftig z.B. Infrastruktur gemeinsam nutzen. Eine solche Kooperation ließe sich steuern, indem Landeszuschüsse nur bei einer existierenden kommunalen Zusammenarbeit bewilligt würden.

Demografie-Check = Nachhaltigkeits-Check?

Die Moderatorin wirft die Frage auf, ob es notwendig sei, eine Art Nachhaltigkeits-Check für alle Investitionsentscheidungen einzuführen und ob es rechtlich möglich wäre diesen Check von Seiten des Bundes den Kommunen vorzugeben?

Angelika Zahrnt hält Nachhaltigkeits-Checks für eine sinnvolle Maßnahme, um die knappen Finanzmittel auf lange Sicht richtig zu investieren. Viele Kommunen stellten bereits heute fest, dass ihre relativ neuen Infrastrukturanlagen nicht ausgelastet sind und finanziell untragbar werden. Grundsätzlich müsse man sich von dem gängigen Wachstumsbild verabschieden. Die Fixierung auf den Wachstumsbegriff sei so groß, dass man sogar von Nullwachstum und Negativwachstum spreche. Ein größerer Realitätssinn sei notwendig und Schrumpfung und Rückbau müssten in der Stadt- und Finanzplanung berücksichtigt werden.

Es sei eine wichtige Aufgabe, die Planung insgesamt auf Nachhaltigkeit auszurichten. Ein Beispiel sei das 30ha-Ziel bei der Minderung des Flächenverbrauchs: Die Maßnahmen für die unterschiedlichen Ebenen in der Siedlungspolitik müssten einem Nachhaltigkeits-Check unterzogen werden.

Nach Auffassung von Günter Krings könnte ein von der Bundesregierung vorgegebener Nachhaltigkeits-Check bei allen Bundesgesetzen wie dem Baugesetzbuch greifen. Eine Vorgabe vom Bund an die Länder sei aber nicht sinnvoll und widerspräche dem Föderalismusprinzip. Würde es allerdings gelingen, alle Bundesländer zu überzeugen, einen Nachhaltigkeits-Check einzuführen, so würde dies viel bewirken.

Frank Segebadde weist darauf hin, dass der Bund Aspekte des demografischen Wandels in den 2006 beschlossenen Leitbildern und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland integriert habe. In Folge der Föderalismusreform werde nun auch das Bundesraumordnungsgesetz überarbeitet. Dabei müsse über die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse neu nachgedacht werden. In Brandenburg sei eine Konzentration wie sie mit dem neuen Zentrale-Orte-System beabsichtigt sei, unvermeidlich. Brandenburg werde einen Demografie-Check auf Ebene der Richtlinien einführen. 40 Kommunen seien aufgefordert, ein integriertes Stadtentwicklungskonzept zu erarbeiten. Dabei seien Kooperationen unter den Kommunen eindeutig erwünscht. Die Vergabe von Fördergeldern sei an die Erstellung der Entwicklungskonzepte gekoppelt. Wenn allerdings die Erkenntnis, dass der demografische Wandel eine Anpassung der Planung erfordert, in den Kommunen nicht vorhanden sei, dann sei eine Durchsetzung von oben auch nicht möglich.

Nach Ansicht von Stefan Heiland sei der umwelt- und naturschutzfachliche Teil eines Nachhaltigkeits-Checks bereits heute durch die Strategische Umweltprüfung gegeben. Diese könne im Prinzip auch Be-

darfs- und Notwendigkeitsanalysen enthalten. Allerdings liege der Fokus nach grober Einschätzung der noch jungen Praxis in erster Linie auf der Betrachtung von Standortalternativen, weniger auf Konzeptalternativen und bisher überhaupt nicht auf Systemalternativen oder gar der Bedarfsprüfung. Um diese Diskussion in Gang zu setzen, sollten langfristige ökonomische Aspekte wie Folgekosten neuer Infrastruktur stärker betont werden.

Zum Abschluss richtet die Moderatorin an Günter Krings die Frage, ob in 30 Jahren Bund, Länder und Gemeinden zusammen arbeiten würden. Günter Krings stimmt zu, dass es zur Lösung der Probleme aus dem demografischen Wandel derzeit noch zu wenig Kooperationen gäbe. Er hoffe aber, dass diese Kooperationen sich nicht erst in 30 Jahren entwickeln würden. Es sei nicht wichtig gleichwertige Lebensverhältnisse aufrecht zu erhalten, sondern Mindeststandards fest zu legen. Hilfreich seien Maßnahmen wie die in der Gesundheitsreform festgelegten Anreizwirkungen für Ärzte, damit diese in kleinen Landpraxen tätig werden.

Zusammenfassung

Erst allmählich würden im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel nicht nur die Fragen der sozialen Sicherung diskutiert, sondern auch Aspekte der Infrastruktur und Mobilitätsplanung. Diese Diskussion sei allerdings v.a. durch die Frage nach der Finanzierung angetrieben, da mit einer sinkenden Bevölkerungszahl auch die Steuereinnahmen zurück gingen.

Die Notwendigkeit Infrastruktur, Mobilitätsangebote, Förderinstrumente und Landesplanung an den demografischen Wandel anzupassen, werde bisher nur von den Regionen erkannt, die bereits heute mit starken Bevölkerungsschwund konfrontiert seien. Die neuen Bundesländer würden hier unbeabsichtigt eine Vorreiterrolle einnehmen. So habe Brandenburg bereits ein neues Leitbild für die Landesentwicklung

festgelegt und die Anzahl der zentralen Orte von 151 auf 50 reduziert, um die Infrastruktur an wenigen Orten zu konzentrieren. Auch die Wohnungsförderung sei angepasst worden: eine Förderung werde nur noch für innerstädtisches Eigentum vergeben. Im notwendigen Rückbau von Gebäuden und Straßen lägen auch Chancen für einen qualitätssteigernden Stadtbau.

Umweltaspekte spielten bei diesen Anpassungsstrategien aber bisher eine untergeordnete Rolle. Allerdings sei das Wissen über die raumrelevanten und somit umweltrelevanten Auswirkungen des demografischen Wandels - vor allem im ländlichen Raum - noch nicht ausreichend. Offen sei zum Beispiel, ob durch den Bevölkerungsrückgang mehr Flächen für den Naturschutz frei würden und ob für eine Umnutzung der Flächen rechtliche Restriktionen bestünden. Der geringe Kenntnisstand über die Zusammenhänge begrenze die Entwicklung von Lösungsansätzen.

Der demografische Wandel mache eine Überprüfung politischer Instrumente, staatlicher Angebote sowie

geplanter und bestehender Infrastruktur notwendig. Eine Bedarfsüberprüfung aktueller Planungsvorhaben wie dem Bundesverkehrswegeplan sei genauso erforderlich, wie ein Rückbau bestehender Infrastruktur und eine Anpassung der Stadt- und Landesplanung. Die Anpassungsmaßnahmen könnten sich wie im Falle der Streichung der Eigenheimzulage und Reduzierung der Pendlerpauschale mit umweltpolitischen Forderungen decken. Dass aber wie in Brandenburg aus wirtschaftlichen Gründen das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs in dünn besiedelten Räumen reduziert und auf ehrenamtliche Strukturen übertragen werde, sei aus Sicht der Umweltverbände keine Lösung.

Weniger Menschen gleich weniger Ressourcenverbrauch und mehr Naturschutz – diese Rechnung gehe nicht auf. Die Bevölkerungsanzahl sei eben nur ein Aspekt, der zu Umweltbelastungen führe. Natur- und Umweltschutz bleibe auch unter veränderten demografischen Bedingungen eine Gestaltungsaufgabe mit dem Ziel beispielsweise Lebensstile und Planungsinstrumente zu verändern.

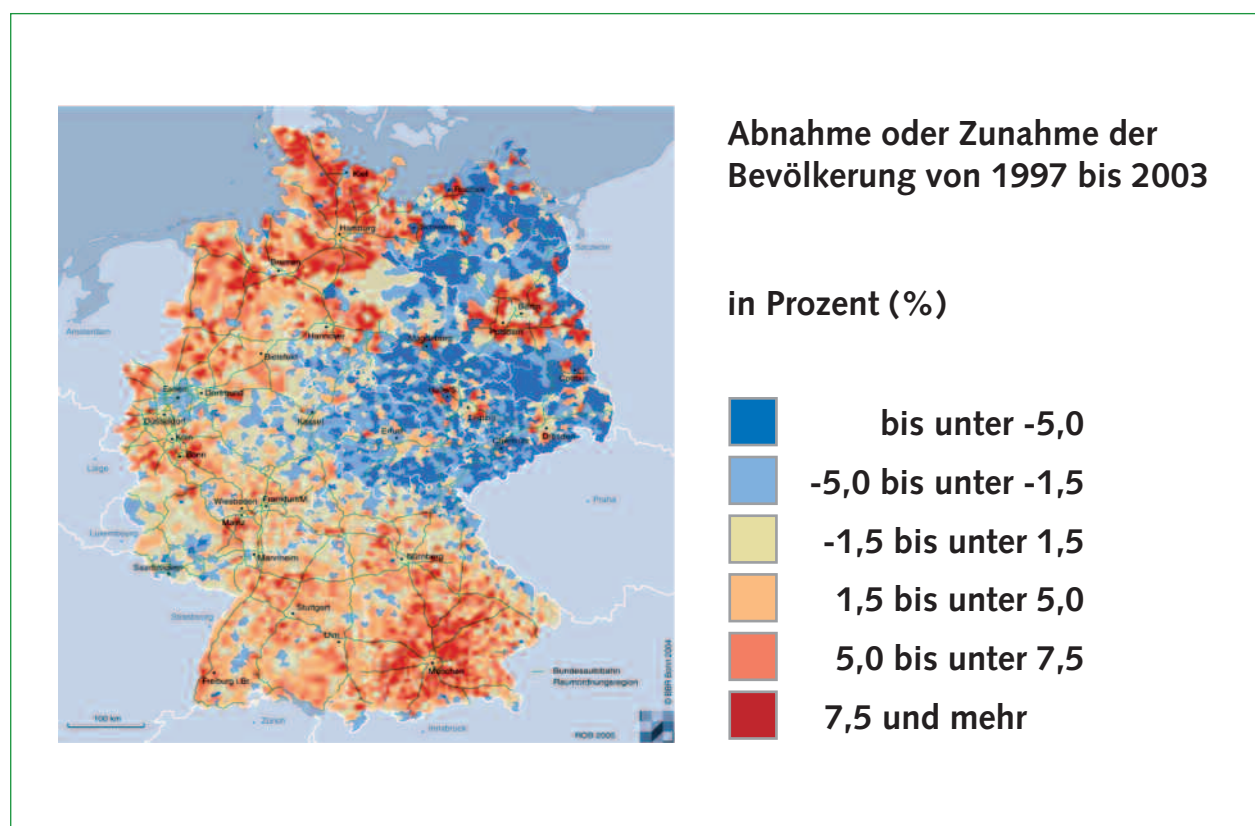
7. Soziodemografischer Wandel in Städten und Regionen – Entwicklungsstrategien aus Umweltsicht

Vortrag von Wulf Hülsmann (UBA) und Dr. Monika Meyer-Künzel (IÖR)

Unter dem Titel „Soziodemografischer Wandel in Städten und Regionen – Entwicklungsstrategien aus Umweltsicht“ hat das Umweltbundesamt (UBA) ein Forschungs- und Entwicklungsvorhaben in Auftrag gegeben, das hier vorgestellt wird. Ziel dieses F&E-Vorhabens sei es, die Wirkungen des soziodemografischen Wandels auf verschiedene Bereiche der öffentlichen Daseinsvorsorge (z.B. Siedlung, Infrastruktur) unter Umweltaspekten zu analysieren und Instrumente und Handlungsoptionen für eine zukunftsfähige Siedlungs- und Infrastrukturplanung abzuleiten.

Wulf Hülsmann stellt zunächst die Eckdaten des demografischen Wandels dar und bezieht sich dabei auf

Daten des Statistischen Bundesamtes³. Demnach ist seit 1950 die Bevölkerung in Deutschland um 14 Millionen bzw. um 20% auf jetzt 82 Millionen gestiegen. 1972 war erstmalig seit dem zweiten Weltkrieg die Anzahl der Sterbefälle höher als die der Geburten. Das daraus resultierende verlangsamte Wachstum der Bevölkerung konnte erst ab Mitte der 1980er Jahre durch Zuwanderung beschleunigt werden. Für das Jahr 2050 prognostiziert das Statistische Bundesamt je nach Entwicklung der Lebenserwartung und des Wanderungssaldos eine Bevölkerungszahl von 67 Millionen bis 81 Millionen (mittlere Prognose: 75 Millionen). Nach Erhebungen des Bundesamtes für Raumordnung verläuft die Bevölkerungsentwicklung bereits in den letzten Jahren räumlich sehr unter-



Bevölkerungsgewinne und –verluste in Deutschland von 1997 bis 2003 in Prozent (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2005).

³ Statistisches Bundesamt, Bevölkerung Deutschlands bis 2050 – Ergebnisse der 10. Bevölkerungsvorausberechnung, Wiesbaden 2003

schiedlich. In vielen Regionen Ostdeutschlands ist im Zeitraum von 1997 bis 2003 die Bevölkerung um mehr als fünf Prozent gesunken. Wachstumsregionen sind nur noch inselartig vorhanden (Hamburg, Berlin und im nordwestlichen Raum). Allerdings liegen Wachstum und Schrumpfung häufig dicht beieinander.

Die zentrale Frage sei also, welchen neuen Herausforderungen sich der Umweltschutz stellen müsse, um angesichts der raumbezogenen Effekte des demografischen Wandels umweltschonende und ressourceneffiziente Siedlungsstrukturen aufrechtzuerhalten oder weiterzuentwickeln. Auf Bundesebene sei diese Fragestellung bereits in einigen Strategien aufgenommen worden bzw. es existierten einige Vorhaben, in denen diese Herausforderungen aufgegriffen werden sollten:

- Nationale Nachhaltigkeitsstrategie: Fortschrittsbericht 2008
 - Verzahnung des demografischen Wandels mit den Schwerpunktthemen der Strategie (z.B. Verminderung der Flächeninanspruchnahme auf 30 ha pro Tag bis 2020)
 - UBA-Hintergrundpapier „Demographischer Wandel als Herausforderung des Umweltschutzes“ (bis April 2007)
- Initiativprogramm „Energie- und Ressourceneffizienz“ des BMU/UBA
- Dialogprozess „Ökologische Gerechtigkeit“ des BMU/UBA
- Nationale Strategie zum Integrierten Küstenzonenmanagement (IKZM)
- Beiträge zu Strategien auf EU-Ebene (z.B. Thematische Strategie für die städtische Umwelt)

Mit dem F&E-Vorhaben würden, so Dr. Monika Meyer-Künzel, die Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Schutzgüter der Umwelt an sich sowie auf umweltrelevante Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge, insbesondere in den Bereichen Sied-

lung, Verkehr und Infrastruktur untersucht. Weiterhin würden Handlungsempfehlungen für die EU-, Bundes-, Länder-, und Kommunalebene, sowie für private und öffentliche Akteure entwickelt.

Dabei sei von den folgenden Entwicklungen auszugehen:

- Absolute Abnahme der Bevölkerung in Deutschland (Schrumpfung)
- Veränderung der Altersstruktur der Bevölkerung (Alterung)
- Zunahme kultureller Heterogenität: Veränderung der sozialen und kulturellen Zusammensetzung der Gesellschaft durch Migration aus dem Ausland

Acht unterschiedliche räumliche Demografietyphen ließen sich darstellen. Gegenstand der Untersuchung seien dabei sowohl die Schrumpfung als auch die Internationalisierung der Räume durch Zuzug von Migrantinnen und Migranten. Die Räume im Osten der Bundesrepublik seien damit fast ausschließlich von Schrumpfung geprägt, der Raum Berlin hingegen von Schrumpfung und Internationalisierung gleichermaßen, bevölkerungsstabile Räume fänden sich in erster Linie im Süden und Südwesten der Bundesrepublik.

Die Wirkungsanalyse im Rahmen des Projekts habe zum Ziel, einen Katalog von Handlungsfeldern mit vordringlichem Handlungsbedarf zu erstellen. Ein Ergebnis der Analyse sei, dass gesicherte Erkenntnisse zu den Wirkungen des demografischen Wandels auf Umwelt, nachhaltige Entwicklung und Raumstruktur nur in Teilbereichen vorlägen. Prognosen könnten nur unter großem Vorbehalt angestellt werden, da erheblicher weiterer Untersuchungsbedarf bestehe. Für Umwelt, nachhaltige Entwicklung und Raumstruktur relevante Wirkungen ergäben sich dabei aber im Wesentlichen aus dem zu erwartenden Bevölkerungsrückgang und aus Wanderungsbewegungen. Alterung und zunehmende kulturelle Heterogenität seien in der Bedeutung ihrer Wirkungen vermutlich nachrangig. Außerdem sei das Ausmaß der Wirkungen des demografischen Wandels auf Umwelt, nachhaltige

Entwicklung und Raumstruktur in Relation zu den Wirkungen anderer mittel- und langfristiger Trends wie technologischer Fortschritt, wirtschaftliche und politische Globalisierung, globale Ressourcenverknappung oder Klimawandel zu setzen. Häufig seien deren Effekte von größerem Ausmaß.

Als ein Fazit der Untersuchung könne festgestellt werden, dass große Lücken bei der empirischen Erkenntnisgrundlage bestünden. Die getroffenen Aussagen seien somit unter den Vorbehalt der empirischen Überprüfbarkeit zu stellen. Festzustellen sei darüber hinaus, dass Bevölkerungsrückgang und demografischer Wandel keinen Anlass bieten dürften, in den Anstrengungen zur Durchsetzung von Umwelt- und Nachhaltigkeitszielen nachzulassen. Eine politische und planerische Begleitung sei im

Gegenteil umso notwendiger, um Problemen der Ressourceneffizienz und infrastrukturellen Tragfähigkeitsproblemen vorzubeugen. Dabei sei die Bewältigung des demografischen Wandels als Querschnittsaufgabe zu sehen. Alle Programme und Strategien der öffentlichen Daseinsvorsorge müssten auf ihre Vereinbarkeit mit der zu erwartenden demografischen Entwicklung überprüft werden. Außerdem sei eine Zusammenarbeit öffentlicher und privater Institutionen aus unterschiedlichen Bereichen und über territoriale Grenzen hinweg erforderlich. Monika Meyer-Künzel schließt ihren Vortrag mit einem Plädoyer für eine offene Kommunikation der zu erwartenden Probleme: Je offener wir damit umgehen, umso eher würde es auch eine Akzeptanz für möglicherweise unpopuläre Maßnahmen geben.

8. Arbeitsgruppe 1

Neue Leitbilder für schrumpfende Regionen am Beispiel der Verkehrsinfrastruktur

Moderation Peter Hettlich, Mitglied des Bundestages (Bündnis 90/Die Grünen)

Einleitung Peter Hettlich, Mitglied des Bundestages (Bündnis 90/Die Grünen)

Peter Hettlich betont, dass das Thema „Demografischer Wandel“ im Bundestag ein ständiger Wegbegleiter sei, sowohl im Verkehrsausschuss als auch in vielen anderen Gremien. Alle fachpolitischen Bereiche seien von den Folgen des demografischen Wandels betroffen bzw. würden es in Zukunft sein. Als stellvertretender Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Bundestag sieht Peter Hettlich gerade im Verkehrs- und Baubereich einen dringenden Handlungsbedarf. Viele Aktivitäten der derzeitigen Regierungsfractionen sind keineswegs zukunftsfähig. Zum Beispiel sei gerade ein Gesetz gegen die Stimmen der Grünen und der Linkspartei beschlossen worden, das die Abschaffung der Umweltverträglichkeitsprüfung für Bebauungspläne bei Flächen bis zu 20.000 Quadratmetern vorsieht. Peter Hettlich beobachtet, wie die Mehrheit im Bundestag unter dem Vorwand der Entbürokratisierung, Umweltaspekte und Bürgerbeteiligung in Planungen zunehmend einschränken will.

Die Trendwende von Wachstum zu Schrumpfung erfasse mehr und mehr Regionen. Tendenziell würden dort, wo schon wenige Menschen leben, zukünftig noch weniger Menschen leben. Wichtig sei, die Siedlungs- und Stadtentwicklung gemeinsam mit der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung zu betrachten. Die Erreichbarkeit mit PKW, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) oder Luftverkehr in Deutschland sei eigentlich ausreichend. Jedenfalls weise sie keine so großen Defizite auf, dass sie weitere große Baumaßnahmen begründen könnte.

Die Mobilität älterer Menschen werde zunehmend von PKW-Fahrten geprägt, mit Ausnahme von solchen Gemeinden, die sich explizit um Alternativen kümmern. Hettlich sieht im Verkehrsbereich angesichts des demografischen Wandels ein sehr heterogenes Bild. Die demografische Entwicklung müsse entsprechend differenziert betrachtet werden. Zum

Beispiel werde es auf der einen Seite hochmobile Ältere geben, auf der anderen Seite aber auch viele Ältere, die aus verschiedenen Gründen (Pflegebedürftigkeit, soziale Situation etc.) nicht mobil seien und ohne ÖPNV gar nicht am öffentlichen Leben teilnehmen könnten.

Die Herausforderungen des demografischen Wandels für die Raum- und Verkehrsentwicklung würden von widersprüchlichen Tendenzen geprägt. „Boomtown“ stehe „Schrumpfhäuser“, automobilerverkehrswohlstand Mobilitäts-Armut gegenüber. Die notwendigen Anpassungs- und Gestaltungsprozesse für eine zukunftstaugliche Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erforderten Mut zum Paradigmenwechsel, verbunden mit kreativem Management. Es gebe dafür keine Patentrezepte; jede Region und jede Kommune müsse differenziert auf ihre besonderen Herausforderungen reagieren.

Eine tatsächliche Wahlfreiheit für ressourcenschonende räumliche Mobilität müsse ermöglicht werden. Zu erwarten sei eine insgesamt kleinere Bevölkerung mit voraussichtlich steigendem motorisierten Individualverkehr (u.a. aufgrund der hoch-auto-mobilen jungen Alten) und erhöhten Anforderungen an die Gestaltung der Verkehrssysteme für ältere Menschen. Auch wenn es mehr hoch-auto-mobile junge Alte geben werde, würden ebenso größere Teile der (älteren) Bevölkerung aus gesundheitlichen oder sozialen Gründen ohne Auto leben (müssen) und auf eine nicht motorisierte, altersgerechte Nahraumversorgung angewiesen sein. In der Praxis bedeute das eine notwendige Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs als flexibles Flächensystem mit kleinteiligen Basismaschinen – und das trotz schwieriger Finanzlage.

Der jahrzehntelang propagierte Zusammenhang, dass Wohlstand und Modernität viele auto-mobile Verkehrswege bedeuten muss, sei nachhaltig aufzubre-

Foto: PixelQuelle.de



Foto: PixelQuelle.de



Foto: DB AG./Kirsche



Foto: R. Ungewiss/BürgerBusVerein Gransee



Der demografische Wandel führt zu gegensätzlichen Entwicklungen: Einerseits dicht besiedelte Räume mit dichter Verkehrsstruktur, andererseits dünn besiedelte Räume mit dezentralem Verkehrsangebot.

chen. Soziale und wohnungsbezogene Mobilitätsdienstleistungen (Car-Sharing, Mieterticket, Fahrradinfrastruktur etc.) müssten unterstützt und (weiter) ausgebaut werden. Gerade im suburbanen und ländlichen Raum, wo sich zukünftig die Alterung vollziehen werde, sollte die Anbindung des öffentlichen Verkehrs und die Nahversorgung erhalten werden.

Die Vernetzungsqualität mit einer guten Erreichbarkeit von Ländern, Regionen und Städten sei eine wichtige, allerdings nicht hinreichende Voraussetzung für deren Entwicklungschancen. Verkehrliche Maß-

nahmen müssten langfristig eine leistungsfähige und verträgliche Abwicklung des Verkehrs gewährleisten, ohne neue zusätzliche Verkehrserzeugung. Eine nachhaltige Entwicklung erfordere in seiner sozialen Dimension einen Vorrang der kleinräumigen Erreichbarkeit vor der großräumigen Raumdurchlässigkeit.

Ein weiterer Ausbau des Verkehrsangebotes sei ökonomisch nur dann vertretbar, wenn die Unterhaltung des Infrastrukturbestandes vollständig gesichert sei. Eine integrierte Betrachtung von Raum- und Verkehrsentwicklung, von Standortmustern und Ver-

kehrsinfrastrukturen, von Betriebsformen der Standorte und der Verkehrsangebote sei eine unbedingte Voraussetzung, um den demografischen Wandel gestalten zu können.

Impuls

Petra-Juliane Wagner, Verkehrsverbund Berlin Brandenburg

Petra-Juliane Wagner weist auf die extrem unterschiedlichen demografischen Entwicklungen im Land Brandenburg hin. Die drastische Abnahme im äußeren Entwicklungsraum und die Stagnation oder leichte Zunahme im inneren Verflechtungsraum (Berliner Speckgürtel) mache Brandenburg zu einem interessanten Experimentierfeld für den demografischen Wandel.

Öffentlicher Personennahverkehr in schrumpfenden Regionen zu gestalten sei nicht einfach. Einerseits ergebe sich dort, wo die Einwohnerzahlen sinken, in der Regel eine niedrigere Nachfrage im ÖPNV. Andererseits zögen mobile Menschen eher weg, wenn das Verkehrsangebot im ÖPNV ausgedünnt werde und damit die Erreichbarkeit einer Region sinke.

Petra-Juliane Wagner sieht die Chancen zum Umkehren dieses Trends in alternativen und besser integrierten Verkehrssystemen. Wichtig seien dabei hohe Qualitätsstandards. Die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrsmittel müssten barrierefrei und sicher sein. Um die Vorteile des ÖPNV zu kommunizieren und so dem Trend „weg vom ÖPNV“ entgegenzuwirken, setzen der Verkehrsverbund Berlin Brandenburg und seine Verkehrsunternehmen auch auf verstärktes Marketing.

Öffentliche Mobilität werde durch die Aufgabenträger und das Land Brandenburg finanziert. Insgesamt gingen die Subventionen pro Einwohner zurück. Gleichzeitig steige der Aufwand je Fahrgast, je dünner die Region besiedelt sei. Ländliche öffentliche Mo-

bilität ist meist ausschließlich Schülerverkehr. In niedrig besiedelten Gebieten betrage die durchschnittliche Fahrzeit für Schülerfahrten 85 Minuten. In manchen Dörfern seien nur ein bis zwei Kinder abzuholen. Mit dem dramatischen Rückgang der Schülerzahlen werde das Rückgrat des ÖPNV in ländlichen Regionen entsprechend angegriffen. Soziale Auswirkungen eines abgespeckten ÖPNV-Angebots seien die Schwächung sozialer Netzwerke, Schwierigkeiten bei der Grundversorgung sowie eine stärkere Nutzung des Individualverkehrs und das damit verbundene höhere Sicherheitsrisiko. Petra-Juliane Wagner betont die Bedeutung von neuen, alternativen Ideen und Mobilitätsangeboten, damit Menschen im ländlichen Raum mobil bleiben können.

Traditioneller Nahverkehr zur Mobilitätssicherung sei in dünn besiedelten Räumen oder außerhalb der Hauptverkehrszeiten oft kaum finanzierbar. Der Verkehrsverbund Berlin Brandenburg berate und unterstütze deshalb Regionen, um neue und alternative Verkehrsformen zu entwickeln und Mobilität in der Region zu gewährleisten. Es gebe in Brandenburg eine Reihe von Projekten und Versuchen, um Mobilitätsbedürfnisse auf andere Weise als bisher zu befriedigen. Frau Wagner geht kurz auf einige Projekte ein:

- In Grabow bei Wittstock wurde ein Kommunikationszentrum, der sog. „Markttreff“, initiiert. Der Markttreff gehe auf eine Eigeninitiative zurück und funktioniere nur mit privater Initiative.
- Die im Rahmen eines Forschungsprojektes entwickelten voll flexiblen Rufbusse konnten nur in einem Gebiet erhalten bleiben. Meist wurde auf halb flexible Rufbusse, die nur dann fahren, wenn sie gerufen würden, aber einem festen Fahrplan unterlägen, umgestellt.
- Der Theaterbus in der Uckermark werde durch einen Beitrag in der Theaterkarte finanziert. Über die Hälfte der Theaterbesucher komme mit dem Auto, aber immerhin 16 % der Theaterbesucher benutzen den ÖPNV.

- In Gransee fahre der vom Land Brandenburg geförderte Bürger-Bus auf der Strecke des Schülerverkehrs. Insgesamt 16 ehrenamtliche Fahrer führen Montag bis Freitag täglich fünf Touren nach Fahrplan ab Gransee Bahnhof. Das bürgerschaftliche Engagement habe auch für die Arbeitslosen positive Effekte gezeigt, da sie teilweise wieder in den ersten Arbeitsmarkt integriert werden konnten.

Diskussion

Aus umweltpolitischen Gründen müsse das Gesamtverkehrsaufkommen reduziert werden. Verkehr sei die Folge von Mobilitätsbedürfnissen. Wie diese Bedürfnisse aussehen – also wie viel Mobilität wir möchten oder brauchen – werde von der vorhandene Siedlungsstruktur vorgegeben. Wir müssten lernen, hier über den Tellerrand zu blicken und Mobilität in anderen Formen zu suchen. Es bedürfe anderer, teilweise neuer Siedlungsstrukturen und Mobilitätsangebote. Durch ein Gemeinschaftszentrum oder einen „Markttreff“ mit Post, Bank etc. könnten Daseinsgrundfunktionen der Versorgung in der Region erhalten werden.

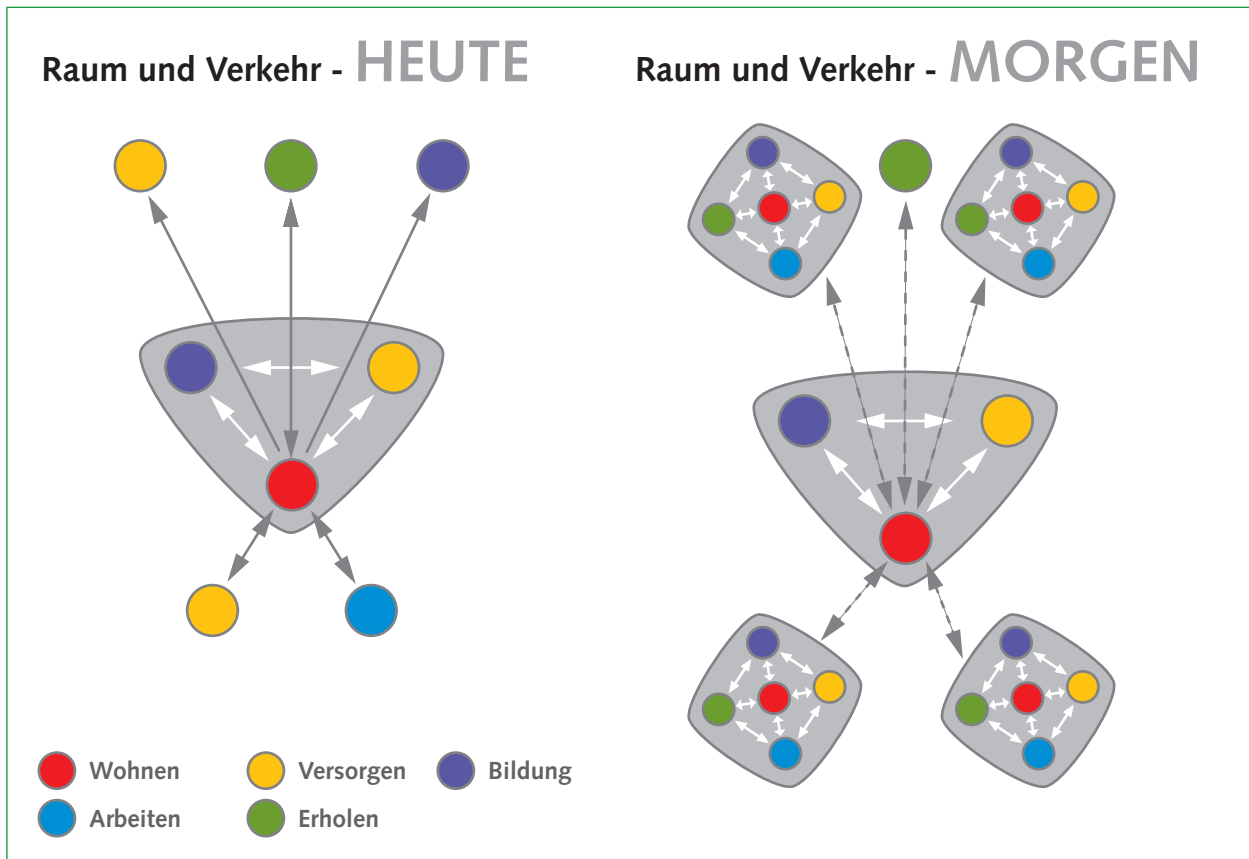
Siedlungs- und Verkehrspolitik könnten nicht getrennt gesehen und geplant werden. Es stelle sich die Frage, wo – auf welcher Ebene – diese Verknüpfung erfolgen müsse, um potentielle Probleme mit Effizienzdefiziten in Form von auseinander gehenden Mobilitätsbedürfnissen und -angeboten zu vermeiden. Die Planung der Siedlungsstrukturen sei in kommunaler Hand. Wie bekäme man die Kommunen zur Einsicht? Es werde immer über die kurzen Wege und Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse gesprochen. Die Kommunen müssten hier stärker in die Verantwortung genommen werden. Die Kommunen sollten sich bei der Planung von Neubausiedlungen und Gewerbegebieten im Rahmen ihrer Siedlungsplanung überlegen, wie sie nachhaltig die Mobilität in und Anbindung von den neu erschlossenen Gebieten, z.B. durch ÖPNV, organisieren und finanzieren können. Mit dem Phänomen „Speckgürtel“ kämen hier große

Probleme auf die Kommunen zu. Kommunalpolitiker vor Ort argumentierten traditionell, dass sich die Kommune keine flächendeckenden öffentlichen Mobilitätskonzepte leisten könnten, sondern investierten in Straßenbau und motorisierten Individualverkehr. Die Umweltverbände müssten sich an dieser Stelle mit den Gegenargumenten auseinandersetzen. Es müsse klar kommuniziert werden, wie viel letztendlich eine Straße oder ein Parkplatz bei Bau und Unterhaltung koste.

Schrumpfende ÖPNV-Angebote seien in schrumpfenden Regionen die Realität und träfen hauptsächlich ältere und arme Menschen, die sich kein Auto leisten könnten und so in ihrer Mobilität stark eingeschränkt seien. Sei öffentlicher Nahverkehr als Daseinsvorsorge zu betrachten? Und wenn ja, wie könne sie dann gewährleistet werden? Könne eine Daseinsvorsorge auch die Finanzierung eines Taxis sein? Hier seien die Länder gefordert. Eine ausreichende Versorgung müsse auch finanziell ausgestattet werden.

Die Frage sei, wie wir die Mobilität, die wir wirklich brauchen, anders umsetzen können. Wie könnten nachhaltige Mobilitätskonzepte für kleine Dörfer aussehen, wo der Großteil im Alter von über 70 Jahren ist? Es müssten neue Ansätze diskutiert werden, statt an alten starren Konzepten festzuhalten. Die Diskussionsteilnehmer nennen Beispiele für alternative Mobilitätsformen: z.B. Mitnahmeverkehre, Postbusse mit erweiterten Serviceleistungen zur Grundversorgung und privat organisierte Pendlernetze nach Art von Mitfahrerzentralen. Es wird angemerkt, dass in Deutschland aufgrund gesetzlicher Beschränkungen die Kombination von Güterverkehr mit Personenverkehr nicht möglich sei, was bislang die Mitnahme von Menschen durch z.B. den Postboten unmöglich mache.

Tendenziell würden die zurückgelegten, erforderlichen Wege länger; man müsse immer öfter in das nächste Mittelzentrum, da Arbeitsplätze und Grundversorgung in den Unterzentren und Dörfern nicht



Mobilitätsbedürfnisse werden von der vorhandenen Siedlungsstruktur vorgegeben. Mit der zukünftigen Raum- und Verkehrsplanung müssen neue Siedlungsstrukturen und kreative Mobilitätsangebote geschaffen werden (nach Würdemann, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung).

mehr gesichert seien.

Die Mobilitätsfrage verschärfe sich entsprechend. Mit weniger immobilen Menschen, die weitere Wege hinter sich bringen müssten, werde eine angemessene Versorgung immer schwieriger. Es gehe um Dörfer mit 10 oder 20 älteren Menschen, wo man mit traditionellen Mitteln nicht weiter käme. Hier sei das Engagement vor Ort entscheidend. Ehrenamtliches Engagement funktioniere aber nur in einem intakten Gemeinwesen. Außerdem sei es ein Mittel, um bisher bezahlte Tätigkeiten weiter leisten zu können. Nach der Abwanderung blieben häufig Menschen übrig, die sich nicht engagierten oder sich nicht engagieren könnten. Jede Region habe unterschiedliche Voraus-

setzungen. So genannte Bürgerbusse funktionierten nur in einigen wenigen Regionen. Ein Minimum-Angebot an Rufbussen oder Ruftaxis, auch mit wenigen Touren pro Tag, sei für eine Grundversorgung notwendig. Bürgerbusse könnten aber keinen Ersatz für Linienbusse darstellen.

Ein übergeordnetes Grundversorgungsnetz mit Anbindung an den Ballungsraum bzw. das die Ober- und Mittelzentren miteinander verbinde, sei unabdingbar. Danach müssten Grundzentren definiert werden. Dies könne entweder mit Zug- oder Busverkehr organisiert werden. Nur so könnten diese Gebiete lebenswert gehalten werden und verhindert werden, dass auch die

verbliebene Bevölkerung abwandere. Dörfer mit bis zu 100 Einwohnern könnten zukünftig allerdings kaum noch mit traditionellem öffentlichen Nahverkehr abgedeckt werden.

Ebenfalls stelle sich die Frage, wo die Grenze zum Erhalt des Schienenpersonenverkehrs gezogen werde. Sei auch ein Zug von Chemnitz nach Elsterwerda mit einzelnen Fahrgästen sinnvoll? Ab wie vielen Fahrgästen lohne es sich ökologisch, einen Zug ein-

zusetzen? Es sei sehr schwierig, die ökologischen Rahmenbedingungen zu formulieren und hierfür konkrete Zahlen zu nennen. Das Gesamtnetz müsse betrachtet werden. Kurze Verbindungen sollten mit dem Zug bedient werden, auch wenn die einzelne kurze Strecke sich nicht lohne. Denn es könnten Anschlussverbindungen und damit einen ökologischen Nutzen für das Gesamtsystem geben. Wichtig sei für viele Menschen der Erhalt einer Mobilität jenseits des Automobils.

Präsentation im Plenum

Peter Hettlich, Mitglied des Bundestages (Bündnis 90/Die Grünen)

Alternative Formen der Mobilität

- Lösungen seien abhängig von den Akteuren und den Problemen in den jeweiligen Ländern und Regionen. Es gebe keine Patentrezepte für den demografischen Wandel.
- Eine stärkere zentrale Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung seitens der übergeordneten Gebietskörperschaften sei unausweichlich. Das Verhältnis zwischen den Ländern und Kommunen müsse geklärt sein, um Kirchturmdenken und „Kannibalisierungstendenzen“ entgegen zu wirken.
- Das Ziel der Konzentration auf bestimmte Wachstumsregionen verschärfe (zunächst) die Mobilitätssituation in den Schrumpfsregionen.
- Mobilitätsprobleme werden sich aufgrund von Alter und Armut verschärfen.
- Ein übergeordnetes Grundversorgungsnetz des ÖPNV sei wichtig (z.B. Leitbild des RE-Netzes in Brandenburg).
- Es gebe in Brandenburg eine Reihe von Initiativen für alternative Mobilitätskonzepte, u.a. den Theaterbus in der Uckermark, RufBusse in verschiedenen Landkreisen, Ferien-RufBusse im Landkreis Oberhavel, Bürgerbusse in Gransee und in Belzig, Eventverkehre und Mitnahmeverkehre (über Markttreffs), Car Sharing in der Fläche, Tourismus- und Events Shuttle-Verkehre, Pendlernetze, elektronisches Trampen und Anruf-Haltestellen.
- Public Private Carrier (wie in Indien) oder ein Postbussystem mit Mitnahmeverkehr (wie in der Schweiz) erforderten bundesrechtliche Regelungen.
- Es komme bei der Gestaltung flächendeckender Mobilitätskonzepte in schrumpfenden Regionen sehr auf die lokalen bzw. regionalen Akteure an.
- Die Verantwortlichkeit für Mobilität solle in möglichst wenigen Händen sein (ein Plädoyer für Verkehrsverbünde).
- Transparenz bezüglich der verschiedenen Mobilitätsangebote müsse gewährleistet sein.
- Viele Lösungen müssten sich im Laufe der Jahre an die sich verändernden demografischen Verhältnisse anpassen. Was heute funktioniere, müsse morgen nicht mehr funktionieren.

- Eine Abwägung sei notwendig, ob ein Grundrecht auf Mobilität in dünnbesiedelten Gebieten Kompromisse bezüglich der ökologischen Qualität des Transportmittels zulässt.
- Auch alternative Mobilitätsangebote in ländlichen Räumen funktionierten nicht ohne entsprechende Straßeninfrastruktur. Wie können diese Infrastruktur unterhalten werden und welche technischen Anforderungen (z.B. Regelquerschnitte) sind angemessen?

Forderungen

- Kein Neubau und Ausbau in schrumpfenden Regionen.
- Erhalt von Infrastruktur vor Neubau, darüber hinaus Rückstufungen oder sogar Entwidmungen übergeordneter Straßen.
- Unbedingter Erhalt und Finanzierung eines Grundnetzes des ÖPNV
- Förderung von alternativen, angepassten Versorgungs- und Kommunikationsstrukturen, z.B. Markttreffs.

9. Arbeitsgruppe 2 Konsum und Bedürfnisse älterer Menschen – Chancen für den Umweltschutz?

Moderation Sylvia Lorek, Sustainable Europe Research Institute

Impuls

Sylvia Lorek, Sustainable Europe Research Institute

Grundsätzlich würden Aktivitäts- und Konsummuster im Alter bei behalten, sie würden lediglich dem Alter angepasst. Ein Umschwung im Konsumverhalten aufgrund des Alters sei nicht zu erwarten.

Entgegen gängigen Vorstellungen seien ältere Menschen anspruchsvolle und zuverlässige Kunden mit einer hohen Kaufkraft, die sich „endlich etwas gönnen wollen“. Als Kunden erwarteten sie einen überdurch-

schnittlichen Service, eine individuelle Ansprache sowie Lösungen und Angebote aus einer Hand. Außerdem seien sie zunehmend aktiv und offen für Neues. 95 % der der Älteren wohnten zu Hause (also nicht im Heim) und sogar 50 % im Eigenheim. Ein großer Teil der älteren Menschen lebten allein (44 % der 65 – 70-jährigen; 66 % der über 75-jährigen). Mit einem sinkenden Wohnflächenbedarf pro Kopf sei nicht zu rechnen. Grundsätzlich hätten ältere Menschen einen höheren Wärmebedarf als jüngere.

Während in den letzten Jahren die Ausgaben der Älteren für das Wohnen leicht angestiegen seien, gin-



Mit dem Alter nimmt das Gesundheitsbewusstsein zu und viele Menschen steigen auf Bio-Produkte um.

gen die Ausgaben für Nahrung und Genussmittel, dem zweitgrößten Ausgabenbereich, leicht zurück. Der höhere Anspruch an die Qualität von Nahrung und das höhere Gesundheitsbewusstsein spiegeln sich in einer überdurchschnittlichen Nachfrage nach Bio-Lebensmitteln wieder.

Der Anteil der Menschen, die ein Auto besitzen, sei bei älteren Menschen niedriger als im Gesamtdurchschnitt. Dagegen sei seit den 90er Jahren die Reiseaktivität überproportional angestiegen. Es sei zu erwarten, dass die Reiseaktivität älterer Menschen zunehmen und v.a. verstärkt ins Ausland führen werde. Auch eine stärkere Ausstattung mit Autos sei wahrscheinlich, allein weil zukünftig der Anteil der älteren Frauen mit Führerschein deutlich höher sein werde.

Chancen aus dem Prozess des Älterwerdens für den Umweltschutz seien für den Bereich Wohnen darin zu

sehen, dass Komfort, Sicherheit und Betreuung wichtiger werde. Da viele Wohnräume altengerecht umgebaut werden müssten, sollten diese Investitionen v.a. in zentralen Wohnungen getätigt werden und mit einer Revitalisierung der Innenstädte einhergehen.

Die negativen Umweltauswirkungen aus dem zu erwartenden Anstieg der Reiseaktivität könnten zumindest teilweise durch ein verstärktes Angebot von Ökotourismus, evtl. kombiniert mit Gesundheitsangeboten, aufgefangen werden.

Diskussion

Alter sei ein weites Spektrum (Alte und sehr Alte; Arme und Reiche; mobile, gesunde Menschen sowie Menschen, die wenig mobil und auf Hilfe angewiesen sind). Die Diskussion der Umweltbelastungen durch das Verhalten sehr alter bzw. immobiler Menschen, die auf Dienstleistungen wie Pflegedienste, Essen auf Rädern, Lieferdienste angewiesen sind, solle hier nicht geführt werden.

Prognose über Rahmenbedingungen

Unsicher seien die Prognosen, wie sich Altersarmut entwickeln werde. Vermutlich werde die soziale Schere bei den Älteren wie im Rest der Gesellschaft weiter auseinander gehen. Während sicher viele von Altersarmut betroffen sein werden, werde die jetzige Erbgeneration auch im Alter noch über Wohlstand verfügen.

Wenn das Rentenalter zukünftig weiter angehoben wird, habe das Auswirkungen auf die Mobilität der Älteren, aber natürlich auch auf den Wohlstand.

Da junge Berufstätige heute aufgrund häufiger Arbeitsplatzwechsel ihren Wohnsitz mehrfach wechseln müssen, könnte es auch sein, dass der Bau und Erwerb von Wohneigentum allgemein zurückgehe.

Vermutlich werde die Anzahl derjenigen, die im Alter als Single leben und auch gar keine Kinder haben, noch deutlich ansteigen. Grundsätzlich brächen die familienbasierten Strukturen weg, weil z.B. junge Erwachsene aus ökonomischen Gründen vom Land in die Stadt abwandern – daraus könnten sich auch umweltrelevante Folgen ergeben, die aber noch nicht eindeutig greifbar seien.

Verhaltensprognosen

Die in jungen Lebensjahren angelegten Verhaltensweisen setzten sich auch im Alter fort. So könnte eine allgemeine Technisierung dazu führen, dass alte Menschen zukünftig das Internet viel stärker nutzen und häufiger Güter per Internet bestellen. Andererseits seien heute schon Tendenzen zu erkennen, dass z.B. das Einkaufen für die Pflege sozialer Kontakte an Bedeutung gewinne, da andere soziale Kontakte aus den Umfeldern Arbeit, Familie, Freunde weg brächen.

Bei zunehmender Armut in der Altersklasse der über 65-Jährigen könnte die Nachfrage nach Bioprodukten sinken, aber auch der Bedarf an kleinen, preiswerten Wohnungen steigen.

Eine Bereitschaft der älteren Bevölkerung, vom Land in die Stadt zu ziehen, sei durchaus vorhanden. Beispielsweise seien in Sachsen ältere Mieter gezwungen aus ihren Wohnungen auszuziehen, da Häuser abgerissen werden sollen. Es zeige sich, dass diese Menschen dann in die Nähe ihrer Kinder ziehen oder in Städte wie Dresden und Görlitz.

Andererseits seien gerade in lange bestehenden Eigenheimsiedlungen enge soziale Kontakte entstanden. Häufig seien die Bewohner in einem ähnlichen Alter und unterstützten sich gegenseitig und sorgten füreinander. Für viele Bewohner sei der eigene Garten ein Antrieb, um aktiv zu bleiben. In solchen Situationen einen Umzug der Bewohner zu fordern, sei unter sozialen Aspekten zumindest als heikel zu bewerten.

Altengerechte Angebote, die auch der Umwelt nutzen können

Allmählich würden Angebote des Einzelhandels und im Wohnungsbereich an die Bedürfnisse älterer Menschen angepasst. So würden Einkaufszentren mit großzügigen Sitzgruppen ausgestattet und Shuttlebusse zu den Einkaufszentren angeboten, Heimwerkermärkte siedelten sich jetzt auch in Innenstädten an und Miethäuser verfügten über einen erweiterten Concierge mit Post, Zeitungsladen, Bäckerei etc.

Konkrete Anknüpfungspunkte für Umweltverbände ergäben sich bereits heute aus dem Bedürfnis älterer Menschen nach ortsnahen Dienstleistungen, da sich dieses mit dem von Umweltverbänden geforderten Leitbild der Stadt der kurzen Wege deckt. Auch das Bedürfnis nach neuen Wohnformen könne von Umweltverbänden aufgegriffen und unterstützt werden.

Eventuell könnten ältere Menschen in Zukunft grundsätzlich als Impulsgeber für bewussten Konsum und nachhaltige Strukturen agieren.

Eine gezielte Ansprache der Senioren könne also auch für die Ökobranche eine sinnvolle Strategie sein (z.B. bei Biolebensmitteln oder Ökotourismus). Vor allem der Wunsch nach Beratung und das Qualitätsbewusstsein der älteren Bevölkerung böten Chancen für umweltgerechte Angebote, auch deshalb weil der ökologische Einzelhandels- und Dienstleistungssektor bereits heute schon diesen Anforderungen entspreche.

Präsentation im Plenum

Sylvia Lorek, Sustainable Europe Research Institute

Konsummuster älterer Menschen

- Alter sei ein breites Spektrum (50+ bis 85+)
- Zunahme der Schere zwischen armen und vermögenden Alten
- Großer Unterschied zwischen Stadt und Land
- Andere Aspekte des demografischen Wandels hätten viel größere Umweltauswirkungen

Wechselwirkungen Umwelt - Soziales

- Umwelt und Soziales hingen noch stärker zusammen als sonst schon
- Wohnungsumzug ökologisch gut, sozial heikel
- Einkaufen als sozialer Kontakt versus Lieferdienste/Internet

Generation 50plus als Trendsetter

- „Altersweisheit“
- Qualitäts- u. Gesundheitsbewusstsein
 - Bioprodukte -> Öko-Landwirtschaft als nahe Versorgungsstruktur
 - Beratungswunsch
 - Ökotourismus
- Ortsnahe Dienstleistungen, Stadt der kurzen Wege
- Neue Wohnformen

Angebote

- Zielgruppengerechte Einzelhandelsstruktur
- Ökotourismus für Ältere mit individuellem Charakter
- Betonung von Lebensqualität
 - Gesunde Produkte mit Bio Zusatznutzen
- Gezielte Angebote für Bewohner von altengerechten Wohnformen in Verbindung mit Dienstleistungen
- Ältere Menschen gezielt ansprechen
- Angebote für Ältere nicht so nennen

10. Arbeitsgruppe 3

Demografischer Wandel und Flächenverbrauch – Rahmenbedingungen für nachhaltige Stadtplanung zwischen Wachstum und Schrumpfung

Moderation Prof. Dr. Siegfried Bauer, Sprecher des BUND-AK Zukunftsfähige Raumnutzung

Impuls 1

Prof. Dr. Stefan Heiland, Technische Universität Berlin: „Demografischer Wandel und Flächeninanspruchnahme“

Prof. Stefan Heiland stellt seinem Referat die häufig anzutreffende Prämisse voran, dass der Bevölkerungsrückgang im Zuge des demografischen Wandels zu einer geringeren Flächeninanspruchnahme für Siedlung und Verkehr (Flächenverbrauch) führe. Bei differenzierter Betrachtung sei davon nicht auszugehen. Betrachte man die lokale / regionale (als die untere räumliche) Ebene, so gäbe es nur dann weniger Flächenverbrauch, wenn Brachflächen, die durch sinkende Bevölkerungszahlen entstanden, rückgebaut und nicht wieder neu bebaut würden. Wenn Brachflächen aber nicht rückgebaut und bisher unbebaute Flächen neu bebaut würden, verringere sich der Flächenverbrauch nicht. In manchen Fällen stiege er sogar an. Betrachte man höhere räumliche Ebenen (Region im Verhältnis zu Kommune; Land im Verhältnis zu Region; Bund im Verhältnis zu Ländern), so sei zu bedenken, dass Umzüge in andere Regionen zwar einen Bevölkerungsrückgang in der Herkunftsregion mit sich brächten, aber zu einem zusätzlichen Flächenbedarf in den Zuzugsregionen führten. Unterm Strich stehe dann also ein Anstieg der Flächeninanspruchnahme.

Auch von weniger Verkehr und Straßenbau könne aufgrund sinkender Bevölkerungszahlen nicht per se ausgegangen werden. Hier spielten unterschiedliche Entwicklungen zusammen. Wenn Einrichtungen wie Büchereien, Arztpraxen, Einkaufsmöglich-

keiten wegen einer geringeren Nachfrage geschlossen würden, ergäben sich längere Wege und damit ein Zuwachs im Straßenverkehr. Eine geringere Auslastung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) führe zu einer sinkenden Zahl der ÖPNV-Angebote und damit möglicherweise ebenfalls zu mehr (Individual-) Verkehr und Straßenbau.

Die bisherige Entwicklung bestärke diese Einschätzungen. Setze man Bevölkerungsentwicklung und Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsfläche für die alten Bundesländer im Zeitraum 1961 bis 2001 ins Verhältnis zu einander, so sei die Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche prozentual deutlich höher als jene der Bevölkerungszahl. Auch ein Blick auf die Zentren mit Umgebung von z.B. Nürnberg, Leipzig und im Ruhrgebiet zeige, dass trotz sinkender Bevölkerung ein Wachstum von Siedlungs- und Verkehrsflächen stattgefunden habe. Für Sachsen sei seit der Wende eine Zunahme der Länge des Straßennetzes trotz sinkender Bevölkerungszahlen festzustellen. Auch die Zerschneidung der Landschaft steige damit trotz stagnierender Bevölkerungszahlen.

Ein Rückgang der Bevölkerung führe damit nicht automatisch zu einem verminderten Anstieg des Flächenverbrauchs. Eher könne von einer Entkopplung der Beziehungen zwischen Bevölkerungsentwicklung und Flächenverbrauch gesprochen werden. Ursachen dafür lägen unter anderem in der zeitlichen Persistenz räumlicher Planungen oder in Remanenzeffekten, d.h. ältere Menschen blieben in ihrem Haus, auch wenn die Kinder ausgezogen seien. Es ergäbe sich daraus eine höhere Wohnfläche pro Person. Gewachsene Ansprüche an den Lebensstandard verstärkten diese Tendenz. Eine wichtige Rolle spielten außerdem die

Angebotspolitik der Kommunen und der interkommunale Wettbewerb.

Daraus ergäbe sich eine Vielzahl offener Fragen, unter anderem: In welchen (Teil)Räumen führe der Bevölkerungsrückgang bereits heute zu verringerter Flächeninanspruchnahme – auch durch veränderte Planungen und politische Entscheidungen? Unter welchen Voraussetzungen überkompensierten die Folgen des Bevölkerungsrückgangs andere Einflussfaktoren der Flächeninanspruchnahme?

Diskussion

Das 30-ha-Ziel

Ausgangspunkt der Diskussion ist der aktuelle Flächenverbrauch, der zurzeit bei über 100 ha pro Tag liegt. Davon würden 40–45 ha pro Tag zubetoniert. In der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie habe die rot-grüne Bundesregierung 2002 das 30-ha-Ziel formuliert, nämlich die Flächeninanspruchnahme bis zum Jahr 2020 auf 30 ha am Tag zu reduzieren - ein Ziel,

das sogar schon zu Zeiten von Umweltministerin Angela Merkel formuliert und in die Diskussion eingeführt worden sei. Bisher habe es jedoch weder eine Änderung im Baugesetzbuch gegeben, noch eine umfassende Reform des Steuer- und Finanzsystems (Subventionen) im Hinblick auf eine sparsame und umweltverträgliche Flächennutzung. Immerhin wirkten die Abschaffung der Eigenheimzulage und auch die Änderung der Entfernungspauschale sowie die neuen Fördermaßnahmen im Bereich der Wärmedämmung und Gebäudesanierung in die richtige Richtung. Die Anwesenden betonten die Bedeutung des 30-ha-Ziels auf nationaler Ebene, allerdings bei entsprechender Anpassung wirksamer Instrumente. In Wachstumsregionen wie Baden-Württemberg sei eine Eindämmung der Neuausweisung von Bauflächen notwendig.

Als entscheidende Stellschraube für eine Verminderung des Flächenverbrauchs wird ein Bündel von aufeinander abgestimmten Maßnahmen auf den verschiedenen Politikebenen gefordert. Langfristig sei



Foto: ©BUND/GfÖ



Foto: Dietmar Wirlitsch, Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung.

Flächenfraß durch Bauen auf der grünen Wiese. Angenehmes, naturnahes Wohnen ist auch mit wenig Flächenverbrauch möglich.

insbesondere eine Internationalisierung der externen volkswirtschaftlichen Kosten der Flächenversiegelung notwendig.

Verantwortung der Kommunen

Für die Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche trotz sinkender Bevölkerungszahl sehen die Anwesenden an zentraler Stelle die Politik in der Verantwortung. Vielfach reagierten die Kommunen auf einen Bevölkerungsrückgang mit dem Versuch, mit Investitionen dem drohenden Schrumpfungsprozess entgegen zu wirken. Sie trafen politische Entscheidungen, die den Trend umkehren sollten. Beispiel Bremen: Hier würden Vorhaltflächen für spätere Investitionen, für Gewerbe und Wohnungen ausgewiesen. Das Problem der Folgekosten und kommunalen Belastungen werde dabei oft ignoriert. Die Umweltverbände forderten daher eine Verteuerung der Flächenbebauung. Mit ordnungsrechtlichen und finanzpolitischen Änderungen könne der Anreiz für Flächen sparende Handlungsweisen auf kommunaler Ebene verstärkt werden. Als ein Beispiel wird die Höhe der Abwasserabgaben je nach Grad der Versiegelung eines Grundstücks genannt. Vereinzelt gäbe es positive Beispiele für Stadtumbauprogramme, die z.B. den Abriss von Gebäuden und die Rekultivierung nicht mehr baulich genutzter Flächen förderten.

Bundesverkehrswegeplan

Der Bundesverkehrswegeplan von 2003 (BVWP) wird als prominentes Negativbeispiel für eindimensionale Planung im Verkehrsbereich genannt. Wie das Beispiel der Ostseeautobahn zeige, würden häufig die direkten und indirekten Folgekosten nicht oder nur unzureichend reflektiert. Am Autobahnbau zeige sich sehr deutlich, dass auch bei einem Bevölkerungsrückgang der Pro-Kopf-Flächenverbrauch ansteigen könne und sich am Gesamtflächenverbrauch nichts ändere. Insgesamt würden die Betriebs- und Unterhaltungskosten im BVWP nicht mitbedacht, von den ökologischen Folgekosten ganz zu schweigen. Straßenlaternen müssten brennen; Kanäle müssten von Zeit zu

Zeit saniert werden. Ein weiteres Problem: Straßensanierung, also Instandhaltung, könne nicht über Kredite finanziert werden, Straßenneubau hingegen sei über Kredite finanzierbar.

Grunderwerbssteuer streichen – „Ökobausteuern“ einführen

Ausgehend vom dem langjährigen Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ wird diskutiert, wie Umzugsmobilität vom Menschen in einzelnen Lebens- und Familienphasen (Stadt-Land Mobilität, Umzugsmobilität innerhalb der Städte) gefördert werden könne. Wie könne z.B. eine „Reurbanisierung“ älterer Leute gefördert werden, für die ihre große Wohnung in eher ländlichen Regionen eine Belastung darstelle? Als Antwort werden mögliche fiskalische Instrumente diskutiert. Im Moment würden Umzüge steuerlich eher blockiert. Die Grunderwerbssteuer müsste gekappt werden, da sie ein echtes Mobilitätshindernis darstellt. Wer z.B. ein Wohnhaus verkaufe und an anderem Ort ein gleichwertiges neues kaufe, werde durch die anfallende Grunderwerbssteuer bestraft, obwohl dadurch der vorhandene Wohnraum mobilisiert und möglicherweise ein Beitrag zur Entlastung des Arbeitsmarktes geleistet werde. Der BUND fordere in seinem Positionspapier „Zukunftsfähige Raumnutzung. Boden gut machen!“ stattdessen eine „ökologische Flächennutzungssteuer“: Die derzeitige Grund- und Grunderwerbssteuer solle in eine ökologisch und Bodenwert orientierte Flächensteuer umgewandelt werden, die sich an der Lage des Grundstücks, am Grad der Umweltbelastungen und an den kommunalen Infrastrukturkosten orientiert.

Mehrgenerationenprojekte

Maßnahmen und finanzielle Anreize müssten ökonomisch greifen, dann erst machten auch kommunikative Appelle Sinn. Soziale Gestaltung der Lebensplanung habe dabei eine wichtige Funktion. Gemeinschaftliches Wohnen, Mehrgenerationenhäuser und ähnliche Pilotvorhaben – insbesondere in städtischen Räumen - müssten viel stärker publik gemacht wer-

den. Die Kommunen sollten Mehrgenerationenprojekte in die Bebauungspläne aufnehmen und für das Leben mit älteren Menschen in der Kommune werben. Um alternative Planungen für die Kommunen attraktiv zu machen, müssten entsprechende finanzielle Anreize gesetzt werden (ökologischer Finanzausgleich, ökologische Steuerreform). Es müsse sich positiv auf den Kommunalhaushalt auswirken, wenn

Demontagen und Rückführungen der Flächen in den ursprünglichen Zustand.

Impuls 2

Prof. Dr. Matthias Koziol, Technische Universität Cottbus: „Stadtumbau und technische Infrastruktur“



Foto: EWN mbH

Foto: EWN mbH



Potentiale leer stehender Quartiere: Durch systematischen Flächenrückbau und Begrünung können verbleibende Wohnblöcke attraktiver gestaltet werden.

eine Kommune einen ökologisch verträglichen Kurs einschlage und evtl. auf Flächenneuausweisung verzichte bzw. damit sehr sparsam umgehe.

Gebäuderücknahmeverordnung

Kritisch wird angemerkt, dass stoffliche Prozesse nicht zur Sprache kämen, wenn die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme diskutiert werde. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen habe vorgeschlagen, dass entsprechend den einschlägigen Verordnungen im Verpackungsbereich eine „Gebäuderücknahmeverordnung“ eingeführt werden solle. Derzeit existierten für die umfangreichen Vorhaben im Verkehrs- und Wohnungsbereich keine Strategien für

Mit der Stadt Cottbus stellt Prof. Matthias Koziol eine Region vor, die stark in Schrumpfung begriffen ist. Die Schrumpfung bringe hier hohe Infrastrukturkosten mit sich. In Cottbus würden die effektivsten Gebiete „ent-dichtet“. Es blieben große Versorgungsnetze, Strom, Abwasser, die unterhalten werden müssten und von immer weniger Einwohner/innen genutzt würden. Zwei Arten des Rückbaus einer eng bebauten Fläche würden dabei unterschieden: Flächiger Rückbau, am besten von außen nach innen, oder disperser Rückbau. Letzterer sei leider öfter die Praxis und bedeute, hier ein Gebäude und da ein Gebäude abzureißen. Die Folge sei oft ein ganzes noch vorhandenes Infrastruk-

turnetz, das wenig ausgelastet wird und entsprechend hohe Kosten je Benutzer verursache.

Für den Anschluss an die Netze entstünden somit im Rahmen eines dispersen Schrumpfungsprozesses vergleichsweise hohe Kosten. Das gälte insbesondere für Abnehmer an den äußeren Rändern eines im Rückbau begriffenen Gebietes. Der spezifische Erschließungsaufwand würde sich in Schrumpfungsregionen stark erhöhen. Hinzu kämen Rückbaukosten, die durch vertragliche Bindungen entstünden, wenn Netze verkleinert würden. Von einem geringeren Verbrauch aufgrund des Bevölkerungsrückgangs könne nicht ausgegangen werden. Bei der Wasserversorgung beispielsweise gelte: Für die Trinkwasseraufbereitung müsse die Funktion der Leitungen durch zusätzliches Spülen aufrechterhalten werden, solange die Systeme noch nicht angepasst sind.

In Cottbus würde der Versuch unternommen, ganze Areale abzureißen und in diesem Zug auch einen Großteil der Netze stillzulegen. Das klappe jedoch oft

nicht, weil Eigentümer dazwischen geschaltet seien, die nicht wegziehen könnten. Grundstücktausch z.B. gestalte sich sehr problematisch, denn wer zahle für die Entsorgung? Warum sollte ein Eigentümer, der sein Haus nicht verkaufen kann, andernorts etwas Neues kaufen?

Teltow/Fläming im Speckgürtel Berlins sei ein anderes Beispiel für Effekte, die den Flächenverbrauch und die Kosten für Infrastruktur steigerten: Hier würde einerseits auf der grünen Wiese neu gebaut und zugleich gäbe es Schrumpfung in effektiven Gebieten.

Die zentrale Herausforderung sei: Wie könne eine komplette Entsiegelung von Flächen ermöglicht werden? Flächiger Rückbau, wenn möglich von außen nach innen sei immer vorzuziehen. Nachnutzung sollte nur in hochwertigen Lagen angestrebt werden, da die Erfahrung zeige, dass eine andere Nutzung selten passe. Nicht nur der Stadtrückbau sondern auch der Rückbau von Infrastruktur und Straßen müssten gefördert werden.

Präsentation im Plenum

Prof. Dr. Siegfried Bauer, Sprecher des BUND-AK Zukunftsfähige Raumnutzung

1) Weniger Menschen: Das bedeute nicht weniger Fläche. Stattdessen sei der Flächenverbrauch bei stagnierender Bevölkerungsentwicklung in der Vergangenheit weiter angestiegen, was auf den gestiegenen Flächenverbrauch pro Kopf zurückzuführen sei. Eine der zentralen Chancen für eine Verringerung der Flächeninanspruchnahme läge darin, den Pro-Kopf-Verbrauch zu verringern.

2) Es gebe Nachholbedarf bei der politischen Planung. Bislang sei die gesamte Konzeption auf Wachstum und neue Siedlungen an den Randflächen ausgerichtet. Schrumpfungsprozesse kämen weder in den Köpfen noch in den konkreten Planungskonzepten vor. Bei kommunalen Planungsprozessen müsse künftig bedacht werden, dass die Ausweisung von Baugebieten mit Folgekosten verbunden sei. Nachnutzungen könnten helfen neue Bauflächenausweisungen zu vermeiden; allerdings solle kritisch geprüft werden, ob tatsächlich ein entsprechender Bedarf bestehe und ob lebenswerte hochwertige Strukturen geschaffen werden könnten.





3) Bei dem Rückbau ganzer Areale seien die Folgekosten für den ggf. notwendigen Erhalt bzw. den Rückbau von Infrastruktur zu bedenken. Flächenhafter Rückbau – von außen nach innen - würde für schrumpfende Regionen und Städte bzw. Stadtviertel wie in Cottbus empfohlen. Für Neubaugebiete gelte: Der Lebenszyklus von Infrastruktureinrichtungen sei bereits in der Planungsphase stärker als bislang zu berücksichtigen.

4) Notwendig seien Weiterentwicklung und Ausweitung der ökologischen Steuerreform als wirkliches umweltpolitisches Lenkungsinstrument in Sinne einer effektiven Besteuerung von Umweltverbrauch und Flächenverbrauch (Ökologische Flächensteuer, wie im BUND Positionspapier No. 40 vorgeschlagen⁴).

5) Um wirksame Signale für den einzelnen zu setzen, sei das Steuer- und Subventionssystem zu überprüfen (Finanzielle Anreize). Die Grunderwerbssteuer müsse gestrichen werden. Um die kommunalen Planungsbedingungen mit den Notwendigkeiten zum Flächensparen in Einklang zu bringen, sei eine ökologisch effektive Gestaltung des Finanzausgleichs notwendig.

6) Als wichtige Lenkungsinstrumente seien darüber hinaus eine effiziente Gestaltung, Ausführung und Kontrolle der Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung sowie der Eingriffsregelung notwendig.

7) Wohnformen mit geringerem Flächenverbrauch, Mehrgenerationenhäuser sowie kreative Konzepte für ein Leben in der Stadt sollten gefördert und stärker publik gemacht werden. Dazu könnten insbesondere staatlich geförderte Pilotvorhaben einen wirksamen Beitrag leisten.

8) Es sollten Anreize zum Umziehen geschaffen werden, z.B. für ältere Menschen, die ihren großen Wohnraum nicht mehr benötigen. Dazu gehöre eine erhöhte Umzugsmobilität vom Land in die Stadt und umgekehrt, sowie auch innerhalb der Städte. Ein Lebensabend auf dem Lande mit altersgerechter Infrastruktur und Versorgung könne dazu beitragen, freigewordene Gebäudekapazitäten in den Dörfern und auf landwirtschaftlichen Betrieben effektiv zu nutzen.

⁴ BUND, Positionspapier No. 40: Zukunftsfähige Raumnutzung. Boden gut machen!, 2004, http://www.bund.net/lab/reddot2/pdf/Position_Raumnutzung_5.pdf

11. Arbeitsgruppe 4

Soziodemografischer Wandel – Herausforderung für Ehrenamt und Freiwilligenarbeit

Moderation Erik Rahn, Bundesnetzwerk Bürgerschaftliches Engagement

Einleitung Erik Rahn, Bundesnetzwerk Bürgerschaftliches Engagement

Erik Rahn stellt als Einleitung in die Diskussion einige Schlüsselergebnisse des aktuell veröffentlichten zweiten Freiwilligensurveys „Freiwilliges Engagement in Deutschland 1999-2004“ kurz vor. Der Freiwilligensurvey wird seit 1999 im Auftrag der Bundesregierung durchgeführt und ist eine umfassende und detaillierte quantitative Repräsentativerhebung zu Ehrenamt, Freiwilligenarbeit und bürgerschaftlichem Engagement.

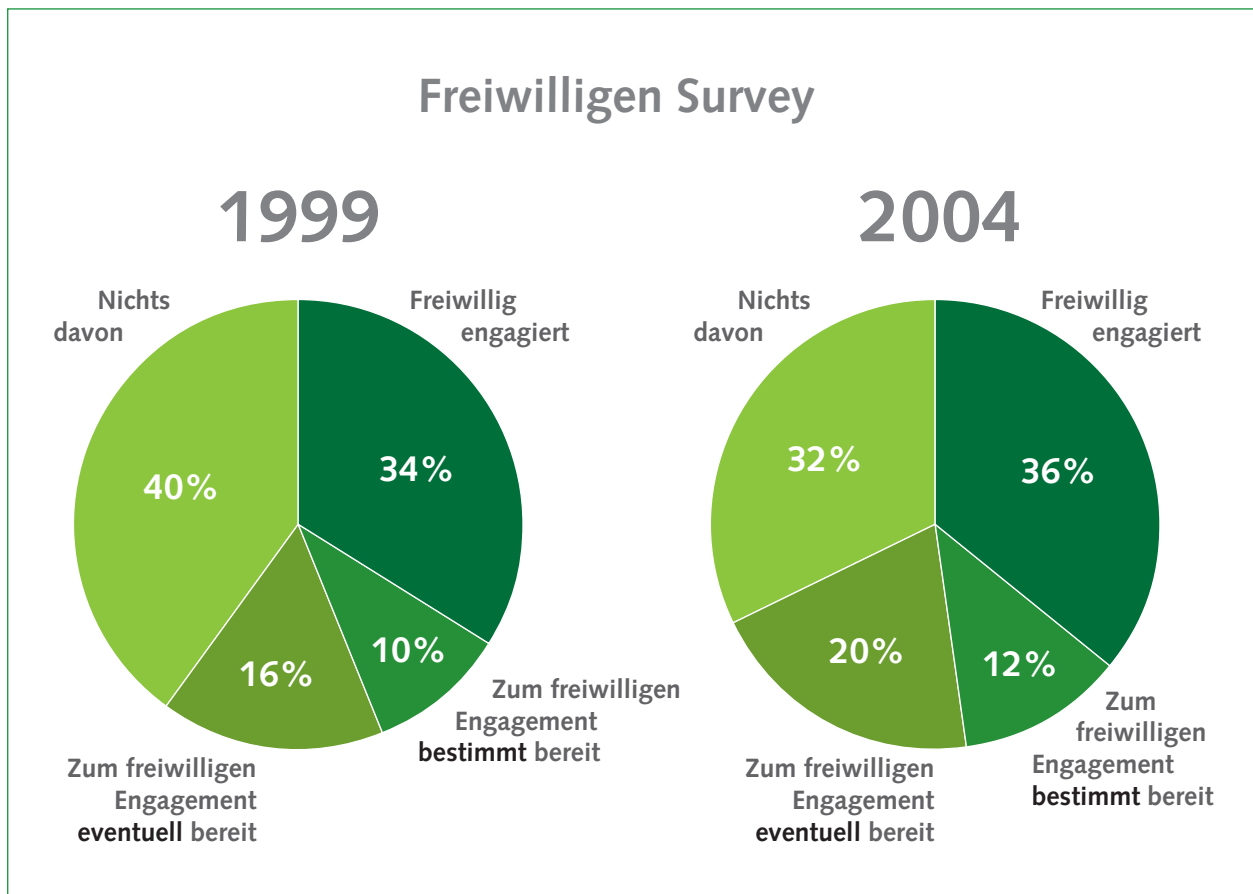
- **Engagementquote:** Die Engagementquote, der Anteil von freiwillig Engagierten an der Bevölkerung ab 14 Jahren, ist zwischen 1999 und 2004 um zwei Prozentpunkte von 34 % auf 36 % gestiegen. Auch die Intensität des freiwilligen Engagements hat sich erhöht. Der Anteil der Engagierten, die mehr als eine Aufgabe oder Funktion übernommen haben, ist von 37 % auf 42 % gestiegen.
- **Engagementpotenzial:** Das Engagementpotenzial hat sich deutlich erhöht. Zum einen ist die Bereitschaft bei nicht Engagierten, sich freiwillig zu engagieren, gestiegen. Diese Gruppe hat sich in der Bevölkerung um sechs Prozentpunkte von 26 % auf 32 % vergrößert. Zum anderen wollten sich 2004 diejenigen Menschen, die bereits engagiert waren, zu einem deutlich höheren Anteil noch stärker engagieren.
- **Jugendliche:** Junge Menschen zwischen 14 und 24 Jahren sind eine der aktivsten Gruppen der Bevölkerung mit einer stabilen Engagementquote. Das Engagementpotenzial ist in dieser Altersgruppe ganz besonders groß. Zusätzlich zu den 36 % bereits Engagierten würden sich weitere 43 % engagieren. Von den bereits engagierten Jugendlichen interessieren sich besonders viele für weitere Aufgaben.
- **Männer und Frauen:** Zwar sind die Männer mit 39 % noch immer stärker als Frauen freiwillig engagiert, jedoch stieg seit 1999 das freiwillige Engagement bei Frauen stärker als bei Männern. Das Engagement nahm besonders bei erwerbstätigen Frauen zu (2004: 37 %, 1999: 32 %). Männer engagieren sich zunehmend auch in Bereichen wie „Schule und Kindergarten“ sowie im sozialen Bereich, die mehr vom Engagement der Frauen bestimmt sind.
- **Ältere Menschen:** Die deutlichste Steigerung des freiwilligen Engagements gab es bei den älteren Menschen im Alter ab 60 Jahren. Die Engagementquote stieg von 26 % auf 30 %. In der Gruppe der jüngeren Senioren, d. h. der 60- bis 69-Jährigen, erhöhte sich das Engagement sogar von 31 % auf 37 %, begleitet von einem starken Anstieg des Engagementpotenzials.
- **Arbeitslose:** Bei den Arbeitslosen ist sowohl die Engagementquote als auch das Engagementpotenzial deutlich gestiegen. Die Engagementquote lag 2004 bei 27 % (1999: 23 %). Das Engagementpotenzial erhöhte sich seit 1999 von 37 % auf 48 % und ist damit außerordentlich hoch. Arbeitslose erheben mit ihrem Engagement einen deutlichen Anspruch auf gesellschaftliche Beteiligung und wollen damit ihre Interessen vertreten.
- **Engagementmotive:** Die Mitgestaltung der Gesellschaft ist für freiwillig Engagierte ein zentrales Motiv, sich zu engagieren. Außerdem suchen sie nach Gemeinschaft mit anderen. Obwohl die Gemeinwohlorientierung des Engagements sehr ausgeprägt ist, werden - besonders in den neuen Ländern von jungen Leuten und von Arbeitslosen - zunehmend auch eigene Interessen und Problemlagen an das Engagement herangetragen.
- **Neue Länder:** In den neuen Ländern (besonders im Raum Berlin-Brandenburg) nahm zwischen 1999 und 2004 das freiwillige Engagement deutlich zu und liegt jetzt bei 31 % (1999: 28 %) im Vergleich zu 37 % in den alten Ländern (1999: 36 %). Deutlich gestiegen ist auch das Engagementpotenzial. In den neuen Ländern gelangen Engagierte häufiger als in den alten Ländern aus eigener Initiative zu ihrer freiwilligen Tätigkeit.

Impuls 1

Thomas Kegel, Leiter der Akademie für Ehrenamtlichkeit

In den letzten Jahren seien zunehmend konkrete Strukturen und Strategien zur Förderung des Freiwilligenmanagements entwickelt und geschaffen worden. Thomas Kegel betont den Unterschied zwischen „Freiwilligem Engagement“ und „Ehrenamtlicher Arbeit“. Freiwilliges Engagement impliziere, dass Menschen sich freiwillig und unbezahlt für die Allgemeinheit engagieren. Ehrenamtliche Arbeit sei darüber hinaus häufig mit einer Funktion oder speziellen Aufgabe verknüpft.

Der aktuelle Freiwilligensurvey zeige eindeutig, dass die Anzahl Freiwilliger, die Aufgaben und Arbeiten übernehmen (Freiwilliges Engagement), in fast allen Bereichen zunehme. Beispielsweise engagierten sich 2,5 % der Bevölkerung über 14 Jahren 2004 in Umwelt- und Tierschutz, eine Steigerung um 0,5 % gegenüber 1999. Insgesamt engagierten sich 2004 36% der Bevölkerung über 14 Jahren freiwillig, 2% mehr als fünf Jahre davor. Die Zunahme finde quer über Altersgrenzen und Engagement-Typen (Gemeinwohl-, Geselligkeits- oder interesseorientiertes Engagement) statt. Einer der Gründe für die Zunahme seien gezielte Kampagnen (z.B. vom Roten Kreuz) und Initiativen wie „Woche des bürger-



Freiwilligensurvey 2004: Bereitschaft zum freiwilligen Engagement in der Bevölkerung ab 14 Jahren nimmt zu (nach Gensicke, TNS Infratest).

schaftlichen Engagements“. Die Potentiale für das Freiwilligenengagement seien aber bei Weitem nicht ausgeschöpft. Die Freiwilligenumfrage zeige, dass es einen bedeutenden Anteil – fast ein Drittel – „potentiell Engagierter“ in der Bevölkerung gebe (siehe Abbildung 4); sie wüssten nur nicht wo und wie sie sich engagieren sollen.

Im Wirkungsfeld Natur- und Umweltschutz sieht Herr Kegel drei Aspekte, die sich künftig durch den demografischen Wandel verändern würden bzw. verändern müssten. Erstens müsse auf die Nachfrage nach Diensten und Einrichtungen im Natur- und Umweltschutz, z.B. Wanderwegen, zunehmend eingegangen und solche geschaffen werden. Zweitens müssten neue Angebote und Zugangsmöglichkeiten, z.B. an ältere Menschen angepasste Tastaturen und Knöpfe, für professionelle (hauptamtliche) Kräfte geschaffen werden, die es ermöglichen anders zu arbeiten. Das beinhalte auch neue Aufgaben im ökologisch-sozialen Bereich, wie z.B. Fahrdienste für Senioren mit Öko-Mobilen in Schrumpfungsbereichen. Schließlich müssten neue Angebote für Freiwillige geschaffen werden, um neue Zielgruppen erschließen zu können. Neue Arten des Engagements müssten geschaffen werden. Es solle an erster Stelle nicht nur darum gehen, Mitglied zu werden oder zu spenden, sondern darum, aktiv mitzumachen. Dafür sei eine große potentielle Bereitschaft da.

Thomas Kegel stellt fest, dass das bürgerschaftliche Engagement zunehme. Es herrsche ein parteiübergreifender Konsens in der Politik, das bürgerschaftliche Engagement zu fördern, sowohl beim Bund und in den Ländern als auch zunehmend auf kommunaler Ebene. Auch die Wirtschaft klinge sich mit den Stichwörtern Corporate Social Responsibility mit ein und Organisationen stellten sich generell zunehmend darauf ein, mit Freiwilligen zu arbeiten.

Thomas Kegel betont, dass es für die Umweltverbände höchste Zeit zum Handeln sei. Wichtig sei, eine

strategische Personalplanung (auch für freiwilliges Engagement und Ehrenamt). Freiwilliges Engagement müsse ins Zentrum der Natur- und Umweltschutzorganisationen rücken und generationsübergreifende Freiwilligendienste, z.B. nach dem Vorbild des „Freiwilligen ökologischen Jahres“ (FÖJ) für Jugendliche, entwickelt und angeboten werden. Schließlich solle Freiwilligenmanagement nachhaltig und auf gleicher Ebene wie Umwelt- und Naturschutzthemen eingeführt werden.

Diskussion

Mehrere Diskussionsteilnehmer haben den Eindruck, dass der Staat zunehmend Aufgaben auf das Freiwilligenmanagement abschiebe. Unter dem Vorwand der Subsidiarität oder Wertschöpfung würden gewinnbringende Projekte zunehmend privatisiert. Nicht selten würden zeit- und teilweise kostspielige praktische Aufgaben im Umwelt- und Naturschutzbereich an den Umweltverbänden hängen. Die Umweltverbände stünden vor einer Reihe strategischer Entscheidungen. Sie müssten sich die Frage stellen, wo sie in 15 Jahren stehen wollen; sowohl hinsichtlich ihrer Themenbereiche und Arbeitsaufgaben als auch hinsichtlich der Arbeitsweisen und der Rolle der Freiwilligenarbeit.

Zu entscheiden sei, welche Rolle das freiwillige Engagement haben soll und welche Ansprüche an das freiwillige Engagement gestellt werden könnten. Reiche es für die Freiwilligen aus, Spaß beim mitmachen zu haben? Sollten hauptamtliche Mitarbeiter die Freiwilligenarbeit ersetzen? Welche Rolle kommt den „unfreiwilligen Freiwilligen“ (z.B. im Rahmen eines Praktikums, Freiwilligendienstes, FÖJ etc.) zu? Die Diskussionsteilnehmer stehen Möglichkeiten für Praktikum oder Freiwilligendienste für ältere Menschen sehr positiv gegenüber. Die Hauptamtlichen spielten für die Ehrenamtlichen und Freiwilligen eine wichtige Rolle als Unterstützung, z.B. in Form von Ziellieferung, Expertise etc.

Die finanziellen Möglichkeiten zur Erstattung von Auslagen, z.B. Reisekosten, sowie dem evtl. Abschluss von Versicherungen für Freiwillige spielten eine große Rolle für einzelne Gruppen von Freiwilligen. Grundsätzlich biete Freiwilligenarbeit im Gegensatz zu z.B. Praktika nicht die Möglichkeit, Geld zu verdienen, sondern werde auf unbezahlter Basis geleistet. Dennoch könne die finanzielle Situation für einige Gruppen, z.B. Hartz IV-Empfänger, der begrenzende Faktor für ihr Engagement sein. Die Menschen, die ihre Arbeit verlieren, böten ein großes Potential für Freiwilligenarbeit. Dieses Potential sollte zunehmend genutzt werden. Strategische Freiwilligenförderung koste viel Geld, mache aber für die zukünftige Entwicklung der (Umwelt-)Verbände durchaus Sinn und sollte als ein Kernthema gesehen werden. Die Menschen engagieren sich so oder so aus eigenem Interesse; um den demografischen Wandel aber aktiv zu gestalten, muss das bürgerschaftliche Engagement gezielt und strategisch gefördert werden (z.B. Pilotprojekte Individualverkehr).



Foto: NABU/M. Gloger

Ältere Menschen sind häufig bereit, sich langfristig ehrenamtlich zu engagieren. Sowohl der Staat als auch Verbände sollten diese Bereitschaft mit geeigneten Strukturen unterstützen.

Impuls 2

Hilmar Ransch, Leiter des Seniorenbüros Berlin

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der entsprechenden Überalterung betont Hilmar Ransch die Notwendigkeit, das Angebot für bürgerschaftliches Engagement und Freiwilligenarbeit anzupassen. Dies sei grundsätzlich nichts neues, da bürgerschaftliches Engagement schon aufgrund veränderter Interessen, politischer Diskussionen etc. immer dynamisch gewesen sei.

Ältere Menschen hätten oft Interesse an einem dauerhaften Engagement und blieben oft lange im gleichen Verein oder Verband. Des Weiteren gebe es ein großes Potential an älteren Freiwilligen; ältere Menschen, die sich engagieren wollen aber nicht wissen wo. Hilmar Ransch unterstreicht deshalb die Potentiale der Zusammenarbeit zwischen Seniorenbüros oder Freiwilligenagenturen und Umweltverbänden nach dem Motto „Umweltprojekte statt Kaffeefahrten“.

Freiwillige engagieren sich i.d.R. ohne Kostenerstattung. Hilmar Ransch sieht aber auch zunehmend Tendenzen, dass die Menschen eine Gegenleistung verlangen. Diese Art von „Nebentätigkeit“ für z.B. Hartz IV-Empfänger und Rentner sei dann aber eigentlich nicht mehr Freiwilligenarbeit. Hilmar Ransch sieht aber auch zunehmende Tendenzen zur Übertragung von Aufgaben an Freiwillige, z.B. Vertretung eines Verbandes bei einer Tagung. Sei dies Freiwilligenarbeit? Manche Freiwillige könnten es sich nicht leisten, auf eine Tagung zu gehen, wenn die Reise- und Tagungskosten nicht erstattet würden.

Die große Herausforderung der (Umwelt-)Verbände sei es, Leute zu finden, zu halten und evtl. die anfallenden Aufgaben an deren Alter und Bedürfnisse anzupassen. Hilmar Ransch hebt die Bedeutung der Zusammenarbeit zwischen Umweltverbänden und Freiwilligenagenturen bzw. Seniorenbüros her-

vor. Es gebe hier große, bislang fast ungenutzte Vernetzungsmöglichkeiten. Als erster Einstieg und zum Kennenlernen der jeweiligen Organisationsstrukturen könnten Pilotprojekte für Zusammenarbeit durchgeführt werden.

Diskussion

Es sei für die Umweltverbände eine Herausforderung, Freiwillige für ihre Umweltarbeit zu gewinnen. Es gebe einen Unterschied zwischen den Bereichen Naturerlebnisse und Umweltarbeit. Während Naturerlebnisse in der Regel ein direktes Feedback gäben, seien fachliche und politische Umweltthemen oft schwer vermittelbar. Eine grundsätzliche Herausforderung sei es, die zur Verfügung stehenden potentiellen Freiwilligen zu den (Umwelt-)Verbänden, die Freiwilligenarbeit anbieten können, zu bringen. Dies könne ggf. von einer Art „Verwaltungs-Zentrale“ koordiniert werden. Grenzüberschreitendes Engagement und eine stärkere Vernetzung, z.B. zwischen Umwelt- und Sozialverbänden, könnte hierfür auch Möglichkeiten bieten. Zudem könne eine gezielte Werbung von Freiwilligen, z.B. für einzelne Projekte und Aktionen, zielführend sein. Bislang hätten sich Umweltverbände teilweise sehr auf Mitgliedsbeiträge und Spenden, nicht aber auf „Zeitspenden“ konzentriert. Dieses Denken müsse verändert werden.

Die Verschiebung der Mitglieder, u.a. aufgrund des demografischen Wandels, spiele eine Rolle für die Art der Aufgaben und der Zusammenarbeit und müsse in den strategischen Überlegungen der Umweltverbände berücksichtigt werden. Gleichzeitig greife eine einseitige Fokussierung auf ältere Menschen zu kurz. Eine durchgeführte Untersuchung zeige, dass Personen, die mit 35 Jahren keine Hobbys hätten, zumeist auch keine mehr finden würden.

Neue Formen der Zusammenarbeit erforderten neue Qualifikationen und Arten der Freiwilligenarbeit. Einer gezielten und bedürfnisorientierten Aus- und Weiter-

bildung der Freiwilligen komme eine große Bedeutung zu. Die Schulung von Freiwilligen vor Ort sei sehr wichtig. Dabei sollten Multiplikatoren ausgebildet und genutzt werden. In den Schulungen müsse das „Alterwerden“ (z.B. in Form von eingeschränkten Lesefähigkeiten) berücksichtigt werden. Insgesamt könnten die Umweltverbände hinsichtlich der Ausbildung der Aktiven ggf. etwas von den eigenen Jugendorganisationen, die u.a. mit Scheinen (z.B. Ökoführerschein) arbeiten, lernen.

Demografischer Wandel gehe Hand in Hand mit anderen Prozessen, z.B. mit der Föderalismusreform, der entsprechenden Kommunalisierung von Umweltaufgaben und dem Klimawandel. Die Umweltverbände müssten sich teilweise neu einrichten und sich neuen Aufgaben stellen. Der demografischen Wandel solle von den Umweltverbänden nicht nur als Herausforderung gesehen werden, sondern auch als Chance! Es biete sich eine strategische Auseinandersetzung an; Welche Arbeit wollen wir? Wer kann das? Wie bringen wir diese zusammen?

Präsentation im Plenum

Erik Rahn, Bundesnetzwerk Bürgerschaftliches Engagement

Was heißt „Demografischer Wandel“ für die Freiwilligenarbeit?

- Veränderungsbedarfe würden verschärft
- Umweltbereich: Kompetenz stärken
- Demografischer Wandel sei auch als Chance zur Veränderung zu sehen
- Ältere Freiwillige als „stabiler Faktor“
- Hohe Bereitschaft zum Engagement bei Älteren sei zu nutzen!

Herausforderungen für die Umweltorganisationen

- Unterstützung der Freiwilligen vor Ort durch Bundes- und Landesverbände (Weiterbildung etc.)
- Freiwilligenmanagement als zentrale Aufgabe
- Rolle der Dachverbände als Dienstleister für Freiwilligenmanagement
- Generationsübergreifende Ansätze
- Von den eigenen Jugendorganisationen lernen
- Neue Zugänge schaffen (z.B. Internet, Seniorenbüros etc.)

Forderungen an die Politik

- Bürgerschaftliches Engagement darf nicht ein reines Mittelstandsphänomen werden (Aufwandsentschädigungen, Steuerentlastungen etc.)
- Regeln für Haftung der Ehrenamtlichen / Freiwilligen
- Gleichbehandlung von Ehrenamtbereichen (vgl. Lotto)
- Förderung von Engagement (Engagementförderung nicht kostenneutral)

12. Schlusswort

Maria Elander, Naturschutzbund NABU

Meine Damen und Herren,

in Vertretung von Herrn Tschimpke möchte ich mich für die regen Diskussionen und Beiträge des heutigen Tages bedanken - sowohl in den Arbeitsgruppen und im Plenum als auch in den Pausen. Einen ganz herzlichen Dank möchte ich auch an Frau Bergius richten, die uns heute durch den Tag erfolgreich geleitet hat. Ein großes Dankeschön natürlich auch an unsere Podiumsdiskutanten und die Referentinnen und Referenten, die sehr wertvolle und interessante Aspekte und Erfahrungen aus der Praxis, Politik, Verbändeszene und Wissenschaft mitgebracht haben. Schließlich möchte ich auch dem Bundesumweltministerium und dem Umweltbundesamt danken, da wir diesen Workshop ja im Rahmen des von Ihnen geförderten Nachhaltigkeitsprojektes haben durchführen können. Der Hintergrund des heutigen Workshops war, dass wir Umweltverbände den Eindruck haben, dass die umweltpolitische Dimension in der Diskussion über demografischen Wandel zu kurz kommt. Es wird über Überalterung gesprochen, über immer weniger Steuerzahler und sinkende Sozialstandards. Aber was bedeutet demografischer Wandel für die Umwelt?

Heute haben wir dazu unsere Podiumsdiskutanten zusammen mit dem Publikum über diese sehr wichtige Fragen diskutieren gehört. In den Arbeitsgruppen haben wir dann in kleineren Gruppen etwas detaillierter einzelne Themen mit großen Umweltauswirkungen thematisiert. Wie wir heute gesehen und gehört haben, stehen wir vor vielen Fragen und großen Herausforderungen – aber auch vor Chancen. Bislang

haben wir aber wenige Antworten. Demografischer Wandel ist ein langfristiges Querschnittsthema und muss als solches eine zentrale Rolle in der Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie spielen.

Während einzelne betroffene Bundesländer teilweise ziemlich weit mit der Entwicklung von Konzepten zur Folgenbewältigung des demografischen Wandels sind, hat der Bund bislang wenig Handfestes vorgelegt und steht in vielerlei Hinsicht noch in den Startlöchern. Der Bund muss Vorreiter bei der Diskussion der Folgen des demografischen Wandels werden! Hierfür bietet sich die nationale Nachhaltigkeitsstrategie an. Der Bund muss der Willenserklärung, die Nachhaltigkeitsstrategie weiterzuentwickeln, konkrete Taten folgen lassen und dabei den demografischen Wandel berücksichtigen.

Ich hoffe, dass Sie alle etwas vom heutigen Tage mitgenommen haben. Interessante Impulse von Herrn Holzmann und von der Podiumsdiskussion am Vormittag, praktische Erkenntnisse aus dem Vortrag von Frau Meyer-Künzel und Herrn Hülsmann und von den Arbeitsgruppen am Nachmittag, vielleicht ein „Aha-Erlebnis“ oder neue Kontakte und Ansprechpartner. Wir werden uns in den kommenden Wochen mit der Konferenzdokumentation beschäftigen und einen Tagungsband erstellen. Ihn werden wir dann elektronisch verschicken. Eine kleinere Anzahl davon werden wir auch drucken, die wir Ihnen auf Anfrage natürlich gerne auch zur Verfügung stellen können. Jetzt bleibt mir nichts mehr übrig, als Ihnen eine gute Heimreise zu wünschen und mich noch mal herzlich bei Ihnen allen zu bedanken. Ich hoffe, bis bald!

13. Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

	Teilnehmerin/Teilnehmer	Organisation
	Nina Amelung Helge Arnold	Büro Dr. Matthias Miersch, MdB, SPD Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
	Günther Bachmann Renate Backhaus Jürgen Backhaus	Geschäftsstelle Rat für Nachhaltige Entwicklung Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. Bund für Umwelt und Naturschutz e.V.
Prof. Dr.	Siegfried Bauer Silvia Bender Susanne Bergius Ernst Böckler Christian Carlé Coenen	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen Bund für Umwelt und Naturschutz Bayern e.V. CSM Lüneburg Forschungszentrum Karlsruhe
	Martina Eick Maria Elander	Umweltbundesamt Naturschutzbund NABU
Dr.	Jutta Emig	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Dr.	Wolfgang Endler Johannes Enssle Karin Fischer Ronald Flügel	TU Berlin, Zentraleinrichtung Kooperation (ZEK) Naturschutzbund NABU Uni Lüneburg
Prof.	Monika Ganseforth Michael Gehrman Jakob Gerstenauer Thorsten Haas Doris Härms Jutta Hartmann	Verkehrsclub Deutschland e.V. Verkehrsclub Deutschland e.V. Deutscher Naturschutzring e.V. BUNDjugend Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt
	Heiderose Häslers Britta Haßelmann	RBB-OZON MdB, Bündnis 90/Die Grünen
Prof. Dr.	Stefan Heiland Lutz Heilmann Rüdiger Herzog Peter Hettlich Maik Heunsch Jonas Hiermer Ilka Holtorf	TU Berlin, Fachgebiet Landschaftsplanung MdB, Die Linke Büro Peter Hettlich, MdB Bündnis 90/Die Grünen MdB, Bündnis 90/Die Grünen BUND Landesverband Brandenburg e.V. NABU Baufachfrau Berlin e.V.
Dr.	Thomas Holzmann Till Hopf Wulf Hülsman Helga Inden-Heinrich	Umweltbundesamt Bundesamt für Naturschutz Umweltbundesamt Deutscher Naturschutzring e.V.

Teilnehmerin/Teilnehmer		Organisation
	Norbert Jentzsch	NaturFreunde Deutschland
	Claudia Jenzen	
	Thomas Kegel	Akademie für Ehrenamtlichkeit
	Tobias Kemnitzer	Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
Prof. Dr.	Matthias Koziol	TU Cottbus
Dr.	Werner Kratz	Landesumweltamt Brandenburg
Dr.	Günter Krings	MdB, CDU
	Jörg-Andreas Krüger	Naturschutzbund NABU
	Nora Lange	
	Marion Laube	Verkehrsclub Deutschland e.V.
	Annette Littmeier	Deutscher Naturschutzring e.V.
	Herbert Lohner	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V.
	Sylvia Lorek	Sustainable Europe Research Institute (SERI)
	Susanne Lottemoser	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
	Martina Löw	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V.
Dr.	Kristina Markan	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V.
Dr.	Monika Meyer-Künzel	Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e.V.
Dr.	Sharooz Mohajeri	inter3
	Maria Moorfeld	TU Berlin, Fachgebiet Landschaftsplanung
	Gerda Münnich	LA21 Berlin
	Maria Nitschke	Ökozentrum und Institut Magdeburg (ÖZIM) e.V.
	Dietmar Oeliger	Naturschutzbund NABU
	Anke Oxenfarth	oekom verlag
	Andreas Peter	Umweltforschungszentrum Leipzig-Halle
Dr.	Manfred Prügel	Naturschutzbund NABU
	Erik Rahn	Bundesnetzwerk Bürgerschaftliches Engagement (BBE)
	Hilmar Ransch	Seniorenbüro Berlin
	Maren Regener	Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e.V.
	Werner Reh	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V.
	Frithjof Reul	Nexus-Institut
	Ellen Richter	
	Martin Rode	BUND Landesverband Bremen e.V.
	Gerd-Lucien Roussel	NaturFreunde Deutschland
	Ansgar Rudolph	Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e.V.
	Lisa Ruhrort	Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ)
	Karin Rupp	BUNDjugend
	Walter Sauter	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V.
	Maren Schibilsky	RBB-OZON

Teilnehmerin/Teilnehmer		Organisation
	Ute Schiller	Naturschutzzentrum Schleipfuhl
	Thomas Schleifnecker	SPD LT-Fraktion Nds.
	Gerrit Schrammen	Büro Lutz Heilmann, MdB, Die Linke
	Alexander Schülke	Naturschutzbund NABU
	Ralf Schulte	Naturschutzbund NABU
	Daniel Schulz	Senatsverwaltung Stadtentwicklung Berlin
	Elke Schuster	Lebensmut e. V.
	Frank Segebade	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR)
	Ronald Smutny	Berlin Institut für Bevölkerung und Entwicklung
Prof. Dr.	Rolf-Ulrich Sprenger	Institut für Wirtschaftsforschung
Dr.	Heike Stock	Senatsverwaltung Stadtentwicklung Berlin
	Hans-Jürgen Stork	NABU Berlin
	Berhorst Susanne	Landesamt f. Umwelt u. Geologie, Sachsen
	Ines Thronicker	TU Dresden
	Olaf Tschimpke	Naturschutzbund NABU
	Daniel Unsöld	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V.
	Matthias Völzke	Umweltbundesamt
	Petra-Juliane Wagner	Verkehrsverbund Berlin Brandenburg
Dr.	Barbara Warner	Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg
Dr.	Michael Wehrspau	Umweltbundesamt
	Hubert Weinzierl	Deutscher Naturschutzring e.V.
	Christine Wenzl	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V.
	Udo Werner	Büro Dr. Anton Hofreiter, MdB, Bündnis 90/Die Grünen
	Uwe Witt	Büro Eva Bulling-Schröter, MdB DIE LINKE
Dr.	Angelika Zahrnt	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V.

14. Kontakte

www.nachhaltigkeits-check.de

DNR e.V.

Annette Littmeier
Tel: 030 – 44 33 91 88
annette.littmeier@dnr.de
www.dnr.de

BUND e.V.

Christine Wenzl
Tel: 030 – 275 864 62
christine.wenzl@bund.net
www.bund.net

NABU e.V.

Maria Elander
Tel: 030 - 284 984 40
maria.elander@nabu.de
www.nabu.de

