

\_\_\_\_\_ A. Zahrnt: Der umweltpolitische Handlungsdruck wächst \_\_\_\_\_  
K. Robinet: Kommt nach dem Menschen der Wolf?\_F. Coulmas: Japan – kinderlos und ratlos  
\_\_\_\_\_ G. Bosbach: Wieso Politik und Wirtschaft demografische Horrorvisionen streuen \_\_\_\_\_

# politische ökologie <sup>104</sup>



## Demografischer Wandel

Neue Spielräume für die Umweltpolitik



März 07\_25. Jahrgang\_14,90 Euro\_23,80 sFr.\_ISSN 0933-5722\_ISBN 978-3-86581-065-6 \_ B 8400 F

# Demografischer Wandel

Neue Spielräume für die Umweltpolitik

## Schrumpfhausen

6 Einstiege

11 Die Bevölkerung schrumpft,  
der Handlungsdruck wächst

Umweltpolitik im demografischen Wandel  
Von Angelika Zahrt

## Leerstellen

16 Von Babyboomern und Hochbetagten  
Der demografische Wandel in Zahlen  
und Fakten

Von Kristin G. von Kistowski

20 Schwarzmalen nach falschen Zahlen

Wieso Politik und Wirtschaft  
demografische Horrorvisionen streuen

Von Gerd Bosbach

24 Explosive Mischung

Die globale Bevölkerungsdynamik  
Von Ralf E. Ulrich

27 Kinderlos und ratlos

Japan im demografischen Wandel  
Von Florian Coulmas



## Blickwechsel

30 Kommt nach dem Menschen der Wolf?  
Wildnis und Naturschutz in Schrumpfung-  
regionen

Von Karin Robinet

33 Wenn Straßen zur Altlast werden  
Mobilität bei schrumpfender Bevölkerung

Von Peter Hettlich und Rüdiger Herzog

37 Neue Netze braucht das Land

Bevölkerungsrückgang und öffentliche  
Wasserversorgung

Von Alexandra Lux und Diana Hummel

40 Die Hypothek der globalen  
Vier-Klassengesellschaft

Demografischer Wandel und internationale  
Gerechtigkeit

Von Chris Boppel



## Grüne Silberstreifen

### 44 Neugier auf das Neuland

Schrumpfung gestalten

Von Wolfgang Kil

### 48 Graue Panther als Umweltengel?

Nachhaltiger Konsum

Von Annette Littmeier und Maria Elander

### 50 Treffen der Generationen

Engagement älterer Menschen für

Umweltbildung und Naturschutz

Von Claudia Olejniczak

### 52 „Demografiepolitik soll keine Angst machen.“

Demografie-Sensibilität in den Kommunen

Interview mit Susanne Tatje

## Impulse

### 54 Projekte und Konzepte

Demografischer Wandel als neuer

Schwerpunkt

Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie

### 58 Medien

## Spektrum Nachhaltigkeit

### 62 Greenwashing für fossile Dreckschleudern?

Kohlendioxidabscheidung im Kohlekraftwerk

Von Sylvia Kotting-Uhl

### 64 Ölquellen verzweifelt gesucht

Chinas Energiediplomatie

Von Heinrich Kreft

### 66 Nachhaltig vielfältig dank der richtigen Brille

Gender Greenstreaming

Von Anja Thiem und Karin Fischer

### 68 Verdichtet, vergiftet, vergessen

Europäische Bodenschutzstrategie

Von Andrea Beste

### 70 Auto- und Ölindustrie machen mobil

Lobbyismus gegen Klimaschutz

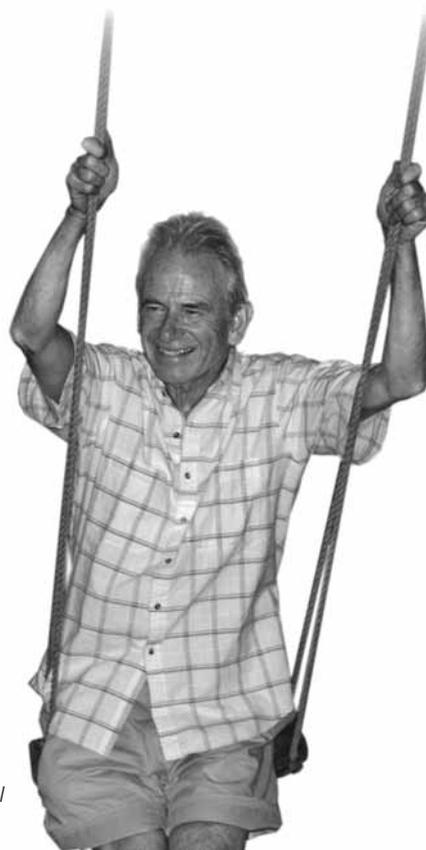
Von Ulrich Müller

## Rubriken

3 Editorial

72 Reaktionen

73 Vorschau/Impressum



Für ihr inhaltliches und finanzielles Engagement sowie die gute Zusammenarbeit danken wir den Verantwortlichen des vom Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt geförderten Projektes „Nachhaltigkeit im Kontext sich verändernder gesellschaftspolitischer Rahmenbedingungen“.



## Wenn Straßen zur Altlast werden

Von Peter Hettlich und Rüdiger Herzog

**Auf einigen Landstraßen blicken die Autofahrer häufiger in scheue Rehaugen als in entgegenkommende Scheinwerfer. Für wenig benutzte Straßen oder Buslinien fehlt zunehmend das Geld. Schlecht für die Menschen, die abseits der Verkehrsströme leben. Die Verkehrs- und Siedlungspolitik muss die auf Wachstum ausgerichteten Rezepte ad acta legen und sich neu orientieren.**



„Eine Autobahnbrücke bei Kleinmachnow an der Berliner Stadtgrenze. So könnte die Zukunft vieler Straßen aussehen, wenn der Bund weiterhin neue Strecken baut statt alte zu sanieren.“

— In politischen und fachlichen Gremien steht der demografische Wandel erst seit Kurzem ganz oben auf der Agenda. Dabei ist das Thema nicht neu. Bereits seit den 1970er-Jahren haben wir eine negative natürliche Bevölkerungsentwicklung in Deutschland. Neben einer geringen Fertilität, einem steigenden Anteil alter Menschen sowie einer niedrigen Geburtenrate kommen seit 1990 starke Wanderungsbewegungen hinzu.

Die Wende vom Wachstum zur Schrumpfung erfasst immer mehr Regionen. Heute noch wachsende Regionen werden in absehbarer Zeit ein negatives Bevölkerungssaldo haben. Eine geringere Bevölkerung bedeutet, dass die Infrastruktur weniger ausgelastet ist. Da die Bevölkerungszahl sinkt und sich die Nutzergruppen anders zusammensetzen, ergeben sich für die Verkehrs- und Raumplanung quantitative sowie qualitative Herausforderungen.

Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung müssen Verkehrs-, Siedlungs- und Raumentwicklung gemeinsam betrachtet werden. Denn der Einfluss der Siedlungsstruktur auf die Infrastruktur wird durch den demografischen Wandel verstärkt. Es drohen perforierte Städte sowie auseinanderfal-

lende, raumplanerisch als dispers bezeichnete, suburbane und ländliche Strukturen, die die Aufwendungen für Mobilität deutlich erhöhen. Bei einer abnehmenden Zahl von Menschen im arbeitsfähigen Alter ist eine sich verschärfende Konkurrenz zwischen den Regionen absehbar. Das Gefälle zwischen Ost und West aber auch zwischen Nord und Süd wird sich verstärken, die Schere zwischen schrumpfenden und boomenden Regionen sich weiter öffnen.

Verkehrspolitik und -planung wie auch Stadt- und Siedlungsplanung haben auf diesen Trend kaum reagiert. Vielmehr verfolgen sie oft Denkmuster aus den 1950er- und 60er-Jahren. Motorisierungsgrad und Reisegeschwindigkeiten sind kontinuierlich gestiegen, damit verbunden auch die Aktionsradien, die Flächen-

„Für ein zukunftsfähiges Straßennetz dürfen Umwidmung und Rückbau von Straßen keine Tabus sein.“

inanspruchnahme und die verkehrsbedingten Belastungen. Unsere Gesellschaft steht jedoch nicht mehr am Anfang der Automatisierung, sondern eher auf ihrem zweifelhaften Höhepunkt. Die heutige Verkehrsinfrastruktur bietet für den motorisierten Individualverkehr selbst für künftige Entwicklungen eine ausreichende Grundlage. Die Straßenanbindungen sind im internationalen Vergleich sowieso schon sehr gut. Die Regionen in Deutschland sind in der Regel gut an den Schienenpersonenverkehr und an den internationalen Flugverkehr angebunden.

#### Weniger Teenies und mehr Senioren

Ein weiteres Bevölkerungswachstum ist in Deutschland nicht mehr zu erwarten. Ein zusätzlicher Straßenneubau wird keine neuen nachhaltigen Arbeitsplätze in den Regionen induzieren, wie die Literaturstudie „Jobmaschine Straßenbau?“ (1) am Beispiel von Autobahnprojekten in den neuen Bundesländern nachweist.

Dennoch spiegelt sich immer noch die Philosophie vom ewigen Wachstum in der Verkehrsplanung wider. Der Bund verwendet beispielsweise mehr Mittel für den Straßenneubau als für seinen Erhalt, was bedeutet, dass er weitere Belastungen für nachfolgende Generationen schafft. Wohlstand und Modernität lassen sich nicht durch mehr Straßenbau schaffen.

Der öffentliche Personennahverkehr wird dagegen nur noch in Abhängigkeit von der aktuellen Haushaltslage geplant, keinesfalls langfristig. Die umgehende Einstellung von Bahnstrecken nach der Kürzung der Regionalisierungsmittel im vergangenen Jahr zeigte dies deutlich. Schon jetzt verschlechtern sich die Anbindungen im öffentlichen Personennahverkehr in den Räumen mit besonders hohem Bevölkerungsverlust stetig – beispielsweise in Mecklenburg-Vorpommern oder im östlichen Erzgebirge.

Veränderte Nutzergruppen verursachen veränderte qualitative Anforderungen.

Die Art des Verkehrs ändert sich etwa durch die künftige Bevölkerungsstruktur. Da es mehr Rentner(innen) geben wird, sinkt der Anteil der arbeitenden Bevölkerung. Dies verursacht weniger Berufsverkehr und geringere Verkehrsspitzen zur Rushhour. Das bedeutet, dass eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung in der Dimensionierung von Verkehrswegen nicht mehr auf heutige Belastungsspitzen Rücksicht nehmen muss. Ein höherer Anteil der älteren Bevölkerung bewirkt dagegen einen stärkeren zeitlich und räumlich dispersen Freizeitverkehr.

Die öffentliche Daseinsvorsorge wird angesichts der schrumpfenden und alternenden Bevölkerung immer aufwendiger. In allen neuen Bundesländern sind Kreis- und Kommunalgebietsreformen sowie Änderungen der zentralörtlichen Systeme in der Diskussion oder bereits umgesetzt. Es ist abzusehen, dass Versorgungsfunktionen für zahlreiche Bürger in der Fläche verloren gehen. Der Weg zum Amt, zur Schule oder zum Krankenhaus

## Nachhaltigkeit

# A-Z



## S wie schrumpfende Kommunen

Wohnungen stehen leer, Schulen schließen und Gemeindekassen kollabieren – der Bevölkerungsrückgang erfasst weite Teile Ost- und Westdeutschlands und trifft gerade kleine Kommunen an der Peripherie besonders hart. Wie man die negativen Folgen der Schrumpfung in den Griff bekommen und die betroffenen Gebiete nachhaltig entwickeln kann, lesen Sie in diesem Buch.

P. Wirth, M. Bose (Hrsg.)

#### Schrumpfung an der Peripherie

Ein Modellvorhaben – und was Kommunen daraus lernen können

oekom verlag, München 2006

192 Seiten, 34,80 EUR, ISBN 978-3-86581-010-6

Erhältlich bei

[www.oekom.de](http://www.oekom.de)

[oekom@de.rhenus.com](mailto:oekom@de.rhenus.com)

Fax +49/(0)81 91/970 00-405

Die guten Seiten der Zukunft

 **oekom**  
verlag

wird immer länger. Steigende Versorgungsdefizite verstärken jedoch zusätzlich die Abwanderung. Wir brauchen folglich eine Strategie, die aus diesem Teufelskreis herausführt.

### Labor Ostdeutschland

Wie unter einem Vergrößerungsglas sind die Schrumpfungprozesse, die die meisten Regionen Deutschlands zu erwarten haben, bereits jetzt in den neuen Bundesländern deutlich erkennbar. Der demografische Wandel ist zwar kein spezifisch ostdeutsches Problem, bis auf wenige Ausnahmen wird jedoch die Bevölkerung in den ostdeutschen Regionen bereits bis 2020 deutlich stärker als in Westdeutschland abnehmen. Der Anteil der Alten wird dabei nach Berechnungen des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung in den peripheren, dünn besiedelten Regionen überproportional zunehmen. (2) Der Umgang mit dem demografischen Wandel im Osten ist folglich Pionierarbeit.

Trotz dramatischer Bevölkerungsverluste und eines nicht mehr bestehenden Infrastrukturdefizits wird der Verkehrswegebau in Ostdeutschland weiterhin durch den Bund überproportional finanziert. Würde man das Investitionsniveau für den Bundesfernstraßenbau im Osten auf das westdeutsche Niveau absenken, ließen sich jährlich 500 Millionen Euro für andere Zwecke, etwa für Anpassungsmaßnahmen, einsetzen. Übrigens ist selbst in den ostdeutschen Abwanderungsgebieten weiterhin mit einer steigenden Siedlungsflächenentwicklung zu rechnen. Immer noch weisen die Kommunen wie das brandenburgische Schwedt Neubaugebiete aus und lassen sich Eigenheime auf die grüne Wiese stellen. Die vielen leer stehenden Häuser und Wohnblocks werden von den Städten und Gemeinden hingegen nicht zurückgebaut.

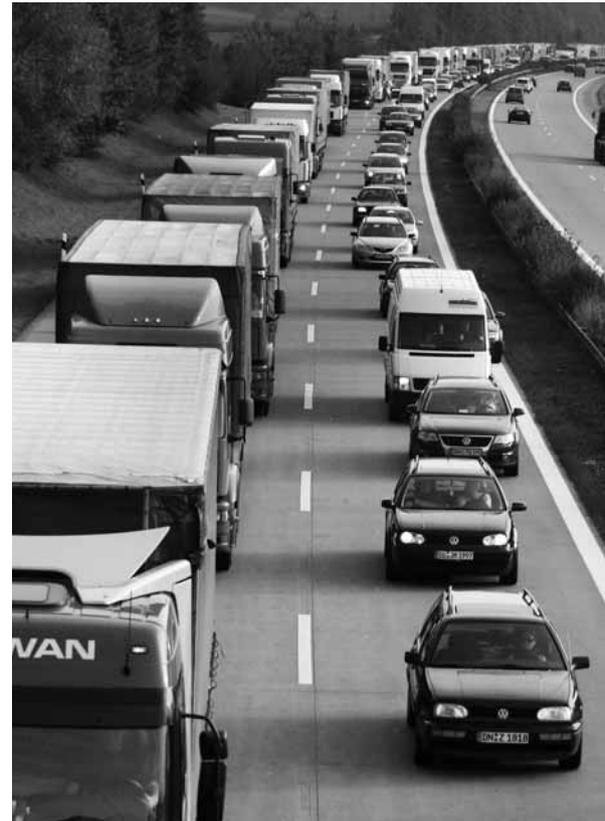
Eine integrierte Betrachtung von Raum- und Verkehrsentwicklung, von Standortmustern und Verkehrsinfrastrukturen, von Betriebsformen der Standorte und der Verkehrsangebote ist unbedingte Vo-

raussetzung, um den demografischen Wandel gestalten zu können. Die Vernetzungsqualität von Ländern, Regionen und Städten ist zweifellos für deren Entwicklungschancen eine wichtige Voraussetzung – doch keine hinreichende.

In der Raum- und Siedlungsplanung muss der Entwicklung zu dispersen Strukturen energisch entgegengewirkt werden. Wir benötigen attraktive kompakte Siedlungsstrukturen und eine dezentrale Konzentration auf Grundzentren. Wenn Wohnen, Arbeiten und Freizeit zusammenkommen, sparen die Bewohner(innen) lange Wege und die Gemeinden und Landkreise Kosten für die Infrastruktur. Dafür benötigen die Kommunen eine forcierte Innenentwicklung, Nachverdichtungen in den Kernen und qualitativ hochwertige Angebote für das Wohnen in verdichteten Strukturen. Reurbanisierung muss die jahrzehntelange Suburbanisierung ersetzen. Um die Gemeinde- und Kleinstadtkerne zu erschließen bedarf es auch einer nachhaltigen Entwicklung ihrer sozialen und ökologischen Dimension. Der weitere Ausbau der Straßeninfrastruktur ist allenfalls dann vertretbar, wenn die Unterhaltung langfristig gesichert ist. Auch sollte der induzierte Verkehr weitestgehend vermieden werden, der Verkehr, der erst durch den Bau weiterer Straßen erzeugt wird.

### Bürgerbusse statt Straßenneubau

Denkansätze für eine altersgerechte Mobilität sind noch rar. Die Erwartungen einer hohen (Auto-)Mobilität im Alter – wie sie beispielsweise vom ADAC propagiert werden – dürfen über ein steigendes Mobilitätsdefizit nicht hinwegtäuschen. Viele alte Menschen werden künftig nicht in der Lage sein, ein Kraftfahrzeug zu betreiben. Denn mit jedem Lebensjahr ist es für alte Menschen wahrscheinlicher an Demenz zu erkranken oder pflegebedürftig zu werden. Die Fahrtüchtigkeit nimmt dementsprechend ab. Es liegt auf der Hand: Alte Menschen müssen dann auf Bus und Bahn umsteigen können. Erst recht im Europäischen



– Sie hoffen auf den demografischen Wandel. Da bald weniger Autos durch die Lande rollen, ist auch in Ballungszentren von neuen Straßen abzuraten.

Jahr der Antidiskriminierung 2007 sollte dies in unser Bewusstsein rücken: Wenn die Gesellschaft nicht einen hohen Anteil von alten Menschen vom öffentlichen Leben ausschließen will, muss sie sich den erhöhten Anforderungen einer altengerechten Verkehrssystemgestaltung stellen.

Daher ist die Nahraumversorgung ohne Auto deutlich zu verbessern. Das fällt in schrumpfenden Regionen besonders schwer, denn ein tragender Fahrgastanteil – die Schüler – sinkt dramatisch. Der Trend muss daher vom „Zwangskunden“ des ÖPNV zum „freiwilligen Kunden“ gehen. (3) Anstelle klassischer Buslinien ist in ländlichen Regionen ein flexibles Flächensystem mit kleinteiligen Modulen wie Bürgerbussen, Kleinfahrzeugen oder Anrufsammeltaxen zu entwickeln. In Konzeptionen für altersgerechtes Wohnen ist die Mobilität unbedingt einzubeziehen.



### Was ist Ihr Jungbrunnen beim Älterwerden?

a) „Ich habe das Glück, dass bei uns viele Familienmitglieder bis ins hohe Alter fit und ‚jung‘ bleiben. Ich bin sicher, dass das auch auf mich abgefärbt hat. Ein junger und jung gebliebener Freundeskreis und auch mein ‚junges‘ Arbeitsumfeld sorgen ebenfalls dafür, dass ich nicht vorzeitig ‚altere‘. Aber meine wahren Jungbrunnen sind meine Frau Katharina und meine drei Monate alte Tochter Deborah.“

b) „Als meinen Jungbrunnen sehe ich vor allem Humor und die Neugier auf Menschen, Landschaften und Ideen.“

### Zu den Autoren

a) Peter Hettlich, geb. 1959, studierte Agrarwissenschaften. 2002 wurde er Mitglied des Deutschen Bundestages. Seit 2005 ist er stellvertretender Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und Sprecher für Baupolitik sowie Aufbau Ost der Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen. Zuvor arbeitete er als Landwirt in der Eifel und als selbstständiger Projektsteuerer in Sachsen.

b) Rüdiger Herzog, geb. 1967, studierte Wasserwirtschaft sowie Umweltschutz und Raumordnung. Seit 2003 ist er wissenschaftlicher Mitarbeiter, seit 2005 auch Büroleiter von Peter Hettlich. Davor war er Geschäftsführer des Landesbüros anerkannter Naturschutzverbände des Landes Brandenburg in Potsdam.

### Kontakt

Peter Hettlich, MdB

Rüdiger Herzog

Platz der Republik 1

D-11011 Berlin

Fon ++49/(0) 30/2 27 -71864

Fax ++49/(0) 30/2 27 -76864

E-Mail peter.hettlich@bundestag.de,

peter.hettlich.ma02@bundestag.de

www.gruener-aufbau-ost.de

Dringend notwendig ist es, die Bundesverkehrswegeplanung vor dem Hintergrund der neuesten Erkenntnisse zur demografischen Entwicklung zu überarbeiten. Auch in noch wachsenden Regionen, deren Schrumpfen jedoch absehbar ist, ist von neuen Straßen abzuraten. Die kurzzeitig erhöhten Verkehre ließen sich durch verkehrslenkende Maßnahmen wie intelligente Ampelschaltungen und intelligente Verkehrssysteme, die beispielsweise den Autofahrer(inne)n auf elektronischen Hinweisschildern bestimmte Routen vorschlagen, reduzieren.

### Weniger ist mehr

Aufgrund der dramatischen demografischen Prognosen – insbesondere für Ostdeutschland – gehören viele Verkehrsprojekte auf den Prüfstand, wie etwa die geplante Autobahn A14 zwischen Magdeburg und Schwerin. Eine schrumpfende und ältere Bevölkerung wird nicht in der Lage sein, diese Infrastruktur in Zukunft zu tragen. Schon jetzt haben wir in den neuen Bundesländern Schwierigkeiten, bestimmte Infrastrukturen zu finanzieren. Die kommunalen Wasser- und Abwassernetze in Städten mit hoher Abwanderung sind aufgrund hoher Fixkosten schon heute eine kaum noch tragbare Belastung für die kommunalen Haushalte und die verbleibenden Bewohner(innen) (vgl. S. 37 ff.). Die Baupolitik hat schon auf den demografischen Wandel reagiert. Die rot-grüne Bundesregierung legte in der vorletzten Legislaturperiode ein Programm zum Stadtumbau Ost auf, das unter anderem auch den Rückbau leer stehender Wohnungen beinhaltet. Dieses Modell wurde auch in den alten Bundesländern als Stadtumbauprogramm West eingeführt. Dasselbe gilt auch für Straßen. Für ein zukunftsfähiges Straßennetz dürfen Umdichtung und Rückbau von Straßen keine Tabus sein. Das Land Brandenburg hat diesen Schritt bereits gewagt und erste Landesstraßen zu Kreis- und Gemeindestraßen zurückgestuft. Einige Straßen sind mittlerweile für den Autoverkehr gesperrt und werden nur noch

touristisch für Fahrradausflügler genutzt. So lassen sich Unterhaltungskosten von schlecht ausgelasteten Straßen einsparen. Noch leichter als sich von gebauten Straßen zu trennen, müsste es jedoch sein, sich von Straßenbauvorhaben zu trennen.

Hier scheint die Wirtschaft schon weiter als die Politik zu sein. Der Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Schwerin forderte, den Rückzug aus der Fläche zu organisieren. Es sei nicht mehr alles aufrechtzuerhalten. Rückzug hieße, sich nur auf die Achsen wie Autobahnen, Bundesstraßen und wichtige Kreisstraßen zu konzentrieren. Patentrezepte für die Verkehrssystemgestaltung in den Regionen gibt es nicht. Die Schrumpfung muss in Abhängigkeit von den kommunalen und regionalen Besonderheiten kreativ von den regionalen und lokalen Akteuren gemanagt werden. Umbau statt Wachstumsplanung – das wird der unvermeidliche Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik sein. Doch Umdenken und Umlenken sind schmerzhaft. Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung – im Hinblick auf den demografischen Wandel und auch auf die Erfordernisse des Klimaschutzes – erfordert eine Abkehr vom Straßenneubau und den effektiven Einsatz von verkehrslenkenden Maßnahmen. Denn in der Verkehrsplanung muss künftig gelten: „Weniger ist mehr“.

### Anmerkungen

(1) Hettlich, Peter (Hrsg.) (2004): Jobmaschine Straßenbau? Standortwirkungen von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in Ostdeutschland am Beispiel des Autobahnbaus. Berlin.

(2) Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Raumordnungsbericht 2005. Bonn.

(3) Topp, Hartmut H. (2006): Demografischer Wandel und Verkehr – Wirkungen und Konsequenzen. In: Internationales Verkehrswesen 3/06.