

## **Demografischer Wandel und regionale Entwicklung**

### **Analyse und Handlungsempfehlungen, eingebracht durch den Regionalausschuss für den Kreis Steinfurt**

#### *Sieben Thesen für den eiligen Leser*

(1) Im Zuge des demografischen Wandels kommt es nicht nur zu einem Schrumpfen und Altern der Bevölkerung. Parallel wird es auch starke regionale Verschiebungen geben. Diese gehen vor allem zu Lasten der eher ländlichen Regionen sowie mittelgroßen Kommunen in der Nähe von Oberzentren. Diese negativen Auswirkungen des demografischen Wandels werden zurzeit unterschätzt und nicht thematisiert.

(2) Auch Teile der Münsterlandkreise werden sich mit der „Schrumpfung“ ihrer Bevölkerung konfrontiert sehen. Hinzu kommt die Abwanderung jüngerer Menschen in relativ nahe Oberzentren. Das hat erhebliche Folgen für die betroffenen Kommunen, aber auch für die Wirtschaft. Die finanziellen Mittel der öffentlichen Hand werden nicht ausreichen, diesem Trend in der gesamten Fläche entgegen zu wirken.

(3) Ein regionales Demografiekonzept zu entwickeln und umzusetzen ist schwierig, weil Gewinner und Verlierer auf relativ engem Raum beieinander liegen. Eine Anpassung in schrumpfenden Teilgebieten hat unmittelbare Auswirkungen auf die Vermögenswerte der Betroffenen. Daher wird jede vorausschauende Politik kontrovers diskutiert werden.

(4) In der Regionalplanung ist (noch) stärker zu gewichten, dass die Zentrenlagen demografieresistent und damit so versorgungssicher wie möglich zu halten sind. Zukünftige Entwicklungskorridore sind unter demografischen Vorzeichen zu definieren. Sie sind Orientierungsmarken für einen geordneten (Teil-)Rückzug aus der Fläche.

(5) Wesentliches Ziel einer demografieorientierten Regionalpolitik sollte es sein, die Mobilität der Bevölkerung zu erhalten und fortbestehende Siedlungsstrukturen mit einem leistungsfähigen Breitbandnetz auszustatten. Dabei sollte sich die Gesamtregion offen zeigen für neue Ansätze insbesondere in der Mobilität, um die Teilhabe am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Austausch zu gewährleisten.

(6) Um diese Ziele zu erreichen, müssen Standards und gesetzliche Vorgaben (z. B. ÖPNV, PBefG, Telekommunikationsstruktur) angepasst werden. Es muss also eine regulatorische Begleitung des demografischen Wandels geben, um dessen Kosten in Grenzen zu halten.

(7) Ein kritischer Punkt ist die Aufrechterhaltung einer hinreichenden Nahversorgung an peripheren Orten. Partiiell wird die Lösung in mobilen Angeboten liegen, vom Einzelhandel bis hin zu ärztlichen Leistungen und Finanzgeschäften. Bürgerschaftliches Engagement wird stärker an die Stelle öffentlicher Leistungen treten und sollte gezielt gestärkt werden. In Teilen der Region wird man sich von gewohnten Standards verabschieden müssen.

### *Wir werden weniger und älter und ziehen in die Zentren*

Es ist inzwischen allgemein akzeptiert, dass die Bevölkerung in Deutschland, aber auch im Münsterland schrumpfen und altern wird. Die Sprengkraft der absehbaren Entwicklung, so scheint es, wird aber immer noch unterschätzt. Jedenfalls stellt sich die Gesellschaft eher zögerlich darauf ein, dass es ab 2020 zu einer für jedermann merklichen Änderung in der Altersstruktur unserer Gesellschaft kommen wird.

Ländliche Regionen werden von der kommenden demografischen Entwicklung besonders betroffen sein. In der heutigen „Wissensgesellschaft“ gibt es anscheinend einen unaufhaltbaren Zug hin in die Städte. Dort ballen sich wertschöpfungsintensive Branchen sowie attraktive Arbeits- und Ausbildungsplätze. Gewinner sind die Metropolregionen in Deutschland (Hamburg, Frankfurt, Düsseldorf, München und Berlin), aber auch die mittelgroßen Universitätsstädte mit junger, gut ausgebildeter Bevölkerung wie etwa Münster.

In einigen ländlichen Regionen zeigen sich schon heute die Folgen der demografischen Entleerung, etwa in Oberfranken, in Mecklenburg-Vorpommern oder im Harz. Die Folgen werden in Zukunft in vielen Kreisen eher ländlichen Zuschnitts zu spüren sein. Das Münsterland insgesamt gehört zu den „städtischen Kreisen“ nach der siedlungsstrukturellen Einordnung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Kreise dieser Kategorie haben eine Dichte von 150 Einwohnern/qkm oder mehr. Der Kreis Steinfurt z. B. liegt zurzeit bei 242 Einwohner/qkm und damit zwei Kategorien über „dünn besiedelten Kreisen“. Obwohl die Ausgangslage im Kreis Steinfurt (wie auch in den anderen Münsterlandkreisen) damit relativ günstig erscheint, werden die Auswirkungen auch hier stark spürbar sein.

### *Die Herausforderung*

Erschwert wird ein Umsteuern dadurch, dass es eine solche „Schrumpfungvergreisung“ in Deutschland noch nicht gegeben hat. Das stellt die Raumplanung besonders für ländlich geprägte Kreise vor große Herausforderungen. Denn während der ersten fünfzig Jahre Bundesrepublik ging es im Kern bei der Planung um das Steuern und Verwalten von Wachstum. Alles wuchs, auch im Münsterland: die Bevölkerung, die Infrastruktur, die Unternehmen, die Beschäftigung und die Gewerbegebiete.

In den nächsten Jahren geht es darum, das Weniger- (bzw. Älter-)werden zu organisieren<sup>i</sup>. Sinkende Einnahmen<sup>ii</sup> für öffentliche Infrastruktur treffen auf steigende Kosten (Erhaltungsrückstau), und diese müssen auf immer weniger (wirtschaftlich aktive) Einwohner umgelegt werden. Aber nicht nur die technische Infrastruktur (Wasser, Abwasser, Strom, Gas) wird teurer, sondern auch der Betrieb von Schulen, Badeanstalten, Supermärkten und Arztpraxen rechnet sich oft nicht mehr. Die Immobilienpreise sinken, ein Wegzug würde die Vermögensverluste offen legen. Es gehen vor allem die Jungen, Mobilen und Motivierten. Derartige Abwärtsspiralen bedrohen vor allem Kreise jenseits der Speckgürtel von Metropolen und Großstädten.

Eine weitere Erschwernis, die eine Anpassung an ein geändertes Umfeld behindert: Die Zielvorstellungen der Tagespolitik sind nur bedingt auf langfristige Trendumschwünge ausgerichtet – es gibt erhebliche Zeitverzögerungen, was die Wahrnehmung von und die Reaktion auf sich wandelnde gesellschaftliche Realitäten angeht. Aber selbst wenn man das Problem erkennt und akzeptiert, dass es unzweideutig da ist, heißt das noch lange nicht, dass man sich daran macht, es zu lösen. Immerhin waren zehn Jahre intensive Diskussion vergangen, bis 2003 die „Agenda 2010“ verabschiedet wurde.

Die Herausforderung lautet: Anstatt Wachstum zu organisieren, geht es in der Fläche um einen Plan, wie man das absehbare Wenigersein begleiten und gestalten kann. Dabei soll ein bezahlbarer Kern an Infrastruktur und Dienstleistungen auch in dünner besiedelten Regionen aufrechterhalten werden. Das kollidiert offensichtlich mit einem Leitbild deutscher Nachkriegspolitik, nämlich der Einheitlichkeit der Lebensverhältnisse. Bei nachlassender Finanzkraft der öffentlichen Hand und weiterem Bevölkerungsschwund gerade dort, wo ohnehin schon wenige wohnen, muss die grundsätzliche Frage beantwortet werden: Ist das Ziel realistisch, dort ein hohes Versorgungsniveau in voller Breite zu halten?

Wahrscheinlicher ist, dass ein Teil der bisherigen Leistungen von Unternehmen und Kommunen aus Kostengründen (fehlende Losgrößen) nicht mehr angeboten wird. Und es bedeutet auch zu akzeptieren, dass die Angebotsausdünnung nicht auf Dauer mit öffentlichen Subventionen kompensiert werden kann. Vielmehr wird zu überlegen sein, die Versorgungsangebote auf die verbleibende Bevölkerung stärker zu konzentrieren. Denn „ein weiter so wie bisher“ wird sich bei wachsendem Kostendruck und zunehmenden Haushaltsproblemen nicht als gangbarer Weg erweisen.

### *Die Fakten*

Die demografischen Daten sind weithin bekannt und sprechen für sich:

- Seit 2003 wächst in Deutschland die Bevölkerung nicht mehr. Die Ergebnisse der jüngsten Volkszählung dürften diesen Zeitpunkt noch weiter nach vorne verschieben.
- Im IHK-Bezirk Nord-Westfalen geht die Bevölkerung von 2011 bis 2030 um 3 Prozent zurück (- 80.000 Einwohner). Auch hier war das Maximum 2003 erreicht. Massiv aber werden die Einbußen bei der erwerbsfähigen, d.h. der wirtschaftlich aktiven Bevölkerung (15 bis 65 Jahre) sein. Dort beträgt der Rückgang 12 Prozent (- 210.000 Personen).
- Alle Münsterlandkreise verlieren Bevölkerung, insgesamt bleibt die Zahl aber fast konstant bei 1,6 Mio., weil das Oberzentrum Münster deutlich hinzugewinnt (+ 10 Prozent bis 2030). Trotzdem verliert auch das Münsterland stark in der zentral wichtigen Alterskohorte der 15 bis 65-Jährigen: das Minus beträgt 9 Prozent (- 91.000 Personen).

- Der Kreis Steinfurt als Beispiel verliert bis 2030 lediglich 10.000 Einwohner, aber die Altersklasse der 15 bis 65-Jährigen schrumpft um 35.000 Personen. Parallel steigt die Zahl der „Hochbetagten“ (über 80 Jahre) um 56 Prozent oder absolut um mehr als 10.000. Die Wahrscheinlichkeit, ab diesem Alter an Demenz zu erkranken, liegt bei 30 Prozent. Damit wird die Pflege älterer Menschen, gerade auch in dünner besiedelten ländlichen Regionen, zu einem zentralen Thema der Daseinsvorsorge.
- Im Prognos Zukunftsatlas 2013 landen die Münsterlandkreise überwiegend im Niemandsland eines „ausgeglichenen Chancen-Risiko-Mixes“. Insgesamt gehören sie noch dem „Better-Half-Club“ an, mit Rangplätzen unter 200 (von bundesweit 402 kreisfreien Städten und Kreisen). Die Kreise Borken und Warendorf haben sich verbessert, dafür sind Coesfeld und Steinfurt abgerutscht. Besorgniserregend ist, dass alle Kreise (bis auf Borken) in der Dynamik der wirtschaftlichen Entwicklung – zum Teil deutlich – zurückgefallen sind. Eine gute Position in der Demografie-Komponente hält nur noch der Kreis Borken, aber auch er verliert stark. Insgesamt deutet dies auf einen Verlust an wirtschaftlicher Spannkraft, der sicher verschiedene Ursachen hat, nicht zuletzt aber auch demografische.

Alles in allem lassen die Daten für das Münsterland und dessen einzelne Kreise, bei allen Unterschieden im Einzelnen, erkennen, dass es um das nördliche Nordrhein-Westfalen noch relativ gut bestellt ist. Aber dies beruht auf einem demografischen Nachlauf und der großen regionalen Bedeutung Münsters. Oder anders gewendet: Was andere Kreise derzeit schon als schlimme Entleerung erleben, wird mit zeitlicher Verzögerung auch im Münsterland ankommen.

Das legt Schlussfolgerungen nahe, über die breiter zu diskutieren wäre: Eine allgemeine Wachstumsorientierung ist für ländliche Kreise vermutlich nicht die Strategie, auf die sie sich als Wohlstandsmotor der Zukunft verlassen sollten. Das steht im Widerspruch zur „Demografiestrategie“ der Bundesregierung aus 2012. Deren ausdrückliches Ziel ist es, in den vom demografischen Wandel besonders hart betroffenen Regionen neue Arbeitsplätze zu schaffen und deren Attraktivität zu erhöhen. Die Perspektive, dass junge Menschen abwandern und die regionalen Bevölkerungszahlen rückläufig sind, spielt offenbar keine Rolle<sup>iii</sup>.

### *Die Ansatzpunkte*

Ziel einer regionalen Realpolitik sollte es sein, die „periurbanen Räume“ so attraktiv wie möglich zu gestalten und dabei zu akzeptieren, dass man gegen den demografischen Wandel nicht „ansubventionieren“ kann – wenn man es dennoch versuche, würde man die geringeren Mittel auch noch falsch, d.h. nicht nachhaltig ausgeben. Unter diesen Vorzeichen bedarf es

- einer klaren, aber geänderten Zielsetzung für die Regionalentwicklung
- der Einsicht, dass kaum noch öffentliche Gelder in eine Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur fließen werden,

- des vorausschauenden Mutes, hierfür die gesetzlichen Rahmenbedingungen frühzeitig anzupassen und Prioritäten zu setzen.

Über eine Neujustierung der Regionalpolitik in Zeiten demografischen Wandels wird kaum diskutiert. Das Thema scheint mit Blockaden belegt, weil hergebrachte Ziele und Politikschwerpunkte aufgegeben werden müssten und der massive Widerstand der regionalen „Stakeholder“ droht.

Anstelle der „Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse“, wie es verfassungsrechtlich gefordert wird, sollte eine Vielfalt regionaler Lebensentwürfe zugelassen werden. Denn in Deutschland ist längst Realität, dass sich die Lebensverhältnisse in den vergangenen Jahren auseinander entwickelt haben und damit „ungleichwertiger“ geworden sind. Die Versorgungsqualität divergiert bereits heute stark – und wird dies in Zukunft noch weitaus stärker tun.

Zentrales Ziel regionaler Entwicklung sollte es sein, die Bedingungen für die in den ländlichen Regionen wohnenden Menschen so zu gestalten, dass die Infrastruktur der geringeren und alternden Bevölkerung angepasst wird. Wenn der „gewohnte“ Versorgungsgrad mit öffentlichen und privaten Gütern und Dienstleistungen sich flächendeckend nicht mehr darstellen lässt, müssen Güter und Dienstleistungen, aber auch die Siedlungsstrukturen räumlich stärker konzentriert werden.

Auf folgenden Gebieten besteht Handlungsbedarf:

### Fachkräfte

Der Mangel an Fachkräften wird weiter zunehmen – überall, aber besonders in eher ländlichen Regionen: Nach dem IHK-Fachkräftemonitor wird sich das Fachkräftedefizit im Münsterland von heute ca. 34.000 Personen auf rund 68.000 in 2030 verdoppeln. Junge Menschen wandern eher ab als zu, und es ist generell schwierig, entsprechendes Personal von außerhalb in ländliche Regionen zu locken. Die Wirtschaft in eher peripheren Lagen muss sich daher intensiv Gedanken machen, wie sie dem Nachwuchs eine Karriere vor Ort in Aussicht stellt. Zahlreiche Vorschläge werden diskutiert und oft schon umgesetzt. Dazu zählen:

- Frühzeitige Berufsorientierung, lokale Schulpartnerschaften, Praktika
- Wertschätzung von Berufsausbildung und Weiterqualifizierung
- Attraktivität als Arbeitgeber (Innovationskraft, Familienfreundlichkeit, Gesundheitsvorsorge)
- Regionenmarketing für eine größere Bekanntheit im überregionalen Wettbewerb um „helle Köpfe“

Die größten Defizite wird es in Zukunft bei Gesundheitsdienstleistungen geben. Das ist heute schon der Fall, selbst in den Städten – die angespannte Situation wird sich weiter verschlechtern, gerade auf dem Land. Das gilt nicht zuletzt für niedergelassene Ärzte. Die zu-

ständigen Kassenärztlichen Vereinigungen müssen einen schwierigen Spagat zwischen bedarfsgerechtem Angebot, angemessener Bezahlung und Niederlassungsfreiheit bewältigen. Stärkere dirigistische Eingriffe, die hier vielleicht von den Begünstigten begrüßt würden, könnten allerdings als Blaupause für andere Branchen gelten.

### Mobilität

Bevölkerungsrückgang macht die öffentlich bereitgestellte Mobilität (ÖPNV) aufwändig und damit teuer. Hierdurch verliert der ÖPNV weiter an Attraktivität – insbesondere bei denjenigen, die mit ihrem eigenen Auto über eine individuelle Mobilitätsalternative verfügen. Weiter steigende Kosten und sinkende Attraktivität münden in einen Teufelskreislauf. Insofern wird es zukünftig darum gehen, den ÖPNV in Flächenregionen auf nachfragestarken Kernachsen auf einem möglichst hohen Niveau zu halten. Die oben bereits erwähnte Strategie der Konzentration von Siedlungsflächen und Versorgungsangeboten innerhalb der Flächenregionen würde dieser Zielsetzung entgegenkommen.

Auf den Schwachlastrelationen wird allenfalls ein Basisangebot im Sinne einer Grunddaseinsvorsorge aufrecht zu halten sein. Ambitioniertere Mobilitätsansprüche können hier zukünftig nur individuell und damit eigenwirtschaftlich umgesetzt werden (PKW, Mietauto, Taxi, eBike etc.).

Das häufig gebrauchte Gegenargument, ein bestmöglicher ÖPNV sei aus umweltpolitischen Gründen flächendeckend aufrecht zu erhalten, läuft in immer dünner besiedelten Regionen ins Leere. Die ökologischen Vorteile kann der ÖPNV eben nicht in der Fläche, sondern vor allem auf nachfragestarken Relationen mit hoher Auslastung und Personenkilometerleistungen ausspielen. Oder anders gewendet: Flächenregionen mit geringer werdenden Besiedlungsdichten sind ein denkbar schlechter Ort, um per ÖPNV Umwelt- bzw. Klimaschutz zu betreiben – von den immer weiter ausufernden Kosten für die Allgemeinheit ganz zu schweigen. Dies gilt auch für den eBus, solange nicht ein hinreichend leichter und leistungsfähiger Batterieantrieb entwickelt wird.

Die umweltpolitisch motivierte General-Präferenz für den ÖPNV ist bei schrumpfender und alternder Bevölkerung nicht durchzuhalten – ganz abgesehen von der Umweltbilanz, wenn man PS-starke Busse mit wenigen Fahrgästen durch die Lande schickt. Durch ein gesplittetes Angebot, das auf eine nachfragegerechtere Kombination aus Bussen und Kleintaxis setzt, könnten die Kosten gedrückt werden – offen bleibt aber selbst dann noch, ob dadurch ein flächendeckender ÖPNV finanzierbar bleibt. Gleichwohl sollten entsprechende Pilotprojekte ausgeweitet werden, wie sie bereits in Olfen und Saerbeck angelaufen sind.

Die Bevölkerung fährt unter diesen Vorzeichen trotz steigenden Alters so lange mit dem eigenen Auto, wie es medizinisch zu vertreten ist. Die absehbare Verschmelzung von Automobil- und Computertechnik erleichtert diesen Weg. Dies gilt zumindest für aufkommenschwache Gebiete in den ländlichen Regionen, weniger für Städte oder Hauptzufahrtstrecken zu den Ober- und Mittelzentren in der Fläche, wo die Ausgangssituation anders ist.

Mobilitätssicherung auf dem Land muss neu gedacht werden und könnte verschiedene Ansätze miteinander verbinden:

- Die individuelle Nutzung des Autos wird weiter im Vordergrund stehen und sollte zur Sicherung der gesellschaftlichen Teilhabe bei schrumpfender Bevölkerung positiv begleitet werden. Ausleuchtung von Straßen, Beschilderung und Geschwindigkeiten sind dem ggf. anzupassen. Noch nicht absehbar ist, wie schnell sich selbststeuernde Fahrzeuge durchsetzen werden, die derzeit intensiv erprobt werden – PKW mit Autopiloten würden aber einer alternden Bevölkerung in ländlichen Regionen entgegenkommen und die Pro-Argumente für den Individualverkehr stärken.
- Multimodale Angebote sollten ausgebaut werden – so könnte der Linienverkehr auf zentralen Verbindungsstrecken aufrechterhalten werden. Für die „Zubringerfahrten“ nutzt man den eigenen PKW oder auch eBikes, die in Fahrradboxen an den Haltestellen aufgeladen werden. Mit dem INMOD-Modellprojekt wird dies bereits bei Wismar ausprobiert.
- Die hohe Autoverfügbarkeitsrate kann dazu genutzt werden, einen individualisierten Mitfahrdienst anzubieten. Vorbild könnte das CARLOS-Projekt der Schweiz sein: Reisende geben in der CARLOS-Mitfahrsäule ihr Reiseziel ein, das auf einer Anzeigetafel gut sichtbar für vorbeifahrende Pkws erscheint. Der Fahrer erhält ein CARLOS-Ticket, das er an Tankstellen oder anderen bezeichneten Orten einlösen kann. Dafür müsste freilich das deutsche Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) mit seinen Genehmigungsvoraussetzungen weiter angepasst werden. Zudem sollten App-gesteuerte Taxidienste wie [www.mytaxi.com](http://www.mytaxi.com), die sich in Großstädte erfolgreich etabliert haben, auf ihre regionale Übertragbarkeit hin überprüft werden.
- Wegen der weiter steigenden Nutzung des Internets für Einkäufe werden die Paketdienste auch in Zukunft regelmäßig in ländlichen Regionen unterwegs sein. Sie fahren somit ohnehin in die letzten Winkel des Landes und könnten dann problemlos auch Personen transportieren. In solchen Fällen wären ebenfalls gesetzliche und versicherungstechnische Anpassungen nötig. In Schottland ist die Mitnahme von Personen in Güterverkehrsmitteln bereits heute an der Tagesordnung. Diese Lösung wird umso attraktiver, je mehr tatsächlich die Nahversorgung über das Internet laufen wird (s.u.).

### Breitband

Die Versorgung mit schnellem Breitband ist für die Internet-Nutzung von zentraler Bedeutung, gerade für ländlich strukturierte Regionen, die in weiten Teilen den Ballungszentren zwangsläufig hinterher hinken. Die Situation im Kreis Steinfurt ist bezeichnend (Stand 2014): Erst 50 Prozent aller Haushalte sind über alle Technologien hinweg mit mindestens 50 Mbit/s angebunden. Da in der Regel die Gewerbegebiete erst nach den Ortskernen ausgebaut werden, ist die Situation in den Gewerbegebieten eher schlechter. Oft ist es erst ab 50 Mbit/s technisch und wirtschaftlich sinnvoll, viele Mehrwert-Onlinedienste zu nutzen oder

anzubieten (Telearbeit mit Datencloud-Austausch, Anlagen-Fernwartung, Film-Streaming oder eHealth). Insofern ist das Ziel der Bundesregierung zu begrüßen, bis 2018 eine derart leistungsfähige Breitbandversorgung flächendeckend zu erreichen.

Wegen der ausgedünnten Infrastruktur ist gerade für ländliche Regionen eine gute Breitbandausstattung ein Muss, um den Anschluss an die Städte zu halten und attraktiv für die Dableibenden zu sein. Zugleich lassen sich so die Kosten der Infrastruktur, die vorgehalten werden muss, tragbarer gestalten, weil Dienste nun per Internet verfügbar sind – dazu zählt etwa eine erste ärztliche Diagnose aus einem Gesundheitszentrum, die Bestellung von Lebensmitteln oder eine Fehlerdiagnose von anderenorts installierten Anlagen.

Andererseits ist gerade die vergleichsweise geringe Anschlussdichte ein entscheidender Grund für Telekommunikationsanbieter, mit der Aufrüstung der Netzwerke zu zögern. Insofern wird es auch bei der Bereitstellung einer leistungsfähigen Breitbandinfrastruktur im ländlichen Raum darauf hinauslaufen, sich vom Grundsatz der vollständig flächendeckenden Versorgung zu verabschieden und stattdessen Siedlungsschwerpunkte (Gewerbe und Wohnen) umso leistungsfähiger anzubinden.

Wie die Gemeinde Wettringen zeigt, kann es ab einer gewissen Mindestsiedlungsgröße und mit kommunaler Eigeninitiative auch in ländlichen Regionen gelingen, die Mehrheit der Haushalte direkt an ein Glasfasernetz anzuschließen. Politischer Gestaltungswille, moderne Verlegetechnik (800 m/Tag), längere Abschreibungsfristen (20 Jahre) und geänderte Standards (Verlegetiefe von nur 30 anstelle von 80 cm) ermöglichen grundsätzlich auch Siedlungsschwerpunkten in ländlichen Räumen schnelles Internet.

Erfahrungen in den USA belegen zudem den unerwarteten Nebeneffekt, dass ein leistungsfähiges Netzwerk gerade den Behördenverkehren zugute kommt, also den Kommunen Einsparpotenzial bei den Verwaltungskosten bietet<sup>iv</sup>. Dies, aber auch die hohen Fixkosten („sunk cost“) einer Netzinfrastruktur können es rechtfertigen, dass es eine Anschubfinanzierung der öffentlichen Hand gibt.

Die weitergehende Verlagerung von Dienstleistungen in das Internet macht es parallel erforderlich, die Angebote für eine älter werdende Bevölkerung auch „bedienbar“ zu machen. Selbsthilfegruppen oder Beratungsstellen der Kommunen könnten hier eine wichtige Scharnierfunktion übernehmen, gleichsam wie IT-Administratoren die Orientierung und Nutzung des Angebots zu erleichtern. Jedenfalls sollte sich eine „demografieorientierte“ regionale Breitbandlösung nicht allein auf die technische Ausstattung konzentrieren. Denn was hülfe ein exzellentes Netz mit breitem Angebot, das die Nutzer überfordert?

### Nahversorgung

Damit die Lebensgrundlagen in ländlichen Räumen erhalten bleiben, muss die Nahversorgung sichergestellt werden, d.h. ärztliche Dienstleistungen, kommunale Angebote und Einzelhandel in erreichbarer Wohnsitznähe gegeben sein.



Besonders bedeutsam ist die Zukunft des stationären Einzelhandels. Diese Branche ist in vielerlei Hinsicht prägend für die innerörtliche Entwicklung, für das Einkaufsflair und das Wohnumfeld. Sie ist aber natürlich noch wichtiger für die wohnortnahe Versorgung mit Konsumgütern. Der inhabergeführte Einzelhandel kommt dabei zumindest aus zwei Richtungen unter erheblichen Druck: einmal macht ihm zunehmend das Internet zu schaffen, das immer geöffnet hat und eine sonst kaum darstellbare Breite und Transparenz des Angebots bereithält. Dies kann auch nur schwer durch eigene Absatzkanäle im WorldWideWeb kompensiert werden.

Die weitere Entwicklung des Internets verschärft zudem den Wettbewerbsdruck dadurch, dass bald auch Lebensmittel online bestellt werden können – auch hier droht somit eine Entkoppelung von Bereitstellungs- und Verbrauchsort. Amazon hat bereits erste Probeläufe gestartet, und die REWE hat erklärt, den Online-Vertrieb ausbauen zu wollen<sup>5</sup>.

Zum anderen führt die Demografie zu einer Sortimentsausdünnung und einer immer geringeren örtlichen Kaufkraft, sodass viele Geschäfte schließen oder abwandern. Dies verstärkt den Trend zu Leerständen, der schon heute in verschiedenen Mittelzentren des Münsterlandes zu beobachten ist.

Abseits größerer Siedlungsschwerpunkte könnte die Nahversorgung durch den stationären Einzelhandel zukünftig durch mobile Formen ergänzt oder vielleicht sogar ersetzt werden – etwa durch mobile Verkaufswagen, wie es die Edeka-Gruppe bereits ausprobiert. Dadurch ist es immerhin möglich, wohnortnah ein Kernangebot von Gütern des täglichen Bedarfs bereitzustellen.

Die spannende Frage wird sein, ob sich mobile Verkaufsformen des Einzelhandels („Verkaufswagen“) gegen den Online-Handel durchsetzen werden, wenn dieser ernsthaft auf breiter Front in den Lebensmittelversand einsteigt. Die allgemeine Gewöhnung an Online-Bestellungen, die Preistransparenz, die Breite des Angebots und die inzwischen erreichte Logistikexzellenz lassen es wahrscheinlich erscheinen, dass das Internet auch auf diesem Gebiet die Oberhand erringt.

Unabhängig davon dürfte es eine lokale Wiederbelebung genossenschaftlicher Organisationsformen für Geschäfte und Gaststätten geben, womit Bürgerinnen und Bürger ihre Nahversorgung selbst in die Hand nehmen. In Ochtrup-Wellbergen gibt es z. B. die Bürgergenossenschaft „Unser Laden“, an dem sich ein Viertel der Einwohner beteiligt hat (der aber anscheinend weniger als erwartet frequentiert wird). Und in Brochterbeck kann man für 250 Euro Mitglied in der Genossenschaft „Franz“ werden, die die Traditionsgaststätte in Eigenregie fortführt.

## *Ein Fazit*

An der Peripherie Nord-Westfalens ist der demografische Wandel bereits heute spürbar – in der Personalpolitik vor allem am Fachkräftemangel, aber auch an den siedlungsstrukturellen Folgen, die sich mit den Auswirkungen der Globalisierung und des Internets mischen und verstärken: Leerstände im Einzelhandel, fallende Immobilienpreise, Überalterung an Orten bürgerschaftlichen Engagements von Kirchen bis Sportvereinen sowie Zusammenlegung oder Schließung von Schulen sind schon heute starke Signale, die von zukünftigen Problemen künden. Prognosen sind bekanntlich immer schwierig – aber gerade bei der Demografie gilt dies eher nicht, denn hier sind Vorhersagen mit großer Wahrscheinlichkeit möglich.

Wenn eine vorausschauende Politik bei regionalen Auswirkungen nicht gelingt, gibt es einen horizontalen Subventionswettbewerb, der am Ende teuer ist und trotzdem nicht die Fakten des demografischen Wandels ausmanövrieren kann. Eine breite gesellschaftliche Diskussion der Demografiefolgen wird nicht geführt. Daher wird deren Wucht immer noch unterschätzt und Maßnahmen zur Schadensbegrenzung ausgeblendet.

Von der Vollversammlung verabschiedet am 24. Juni 2014

---

<sup>i</sup> Das vorliegende Papier verdankt viele Anregungen dem Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung, Vielfalt statt Gleichwertigkeit. Was Bevölkerungsrückgang für die Versorgung ländlicher Regionen bedeutet. Berlin, September 2013. S. außerdem Klaus-Heiner Röhl, Konzentrations- und Schrumpfungstendenzen in deutschen Regionen und Großstädten bis 2030. iw-trends, 4 | 2013, S. 1 - 18.

<sup>ii</sup> Aufgrund sinkender Bevölkerungs- und Erwerbspersonenzahl vor Ort wird sich auch die Einnahmesituation der betroffenen Kommunen verschlechtern – *gesamtwirtschaftlich* muss das Einkommen allerdings nicht sinken, wenn und soweit die Produktivität der Erwerbstätigen für einen entsprechenden Ausgleich sorgt.

<sup>iii</sup> Vgl. auch Alexander Spermann, Die Demografiestrategie der Bundesregierung – ein Weg zu mehr Wohlstand? Wirtschaftsdienst 2013 | 3, S. 165 – 169: „Der Strategie fehlt allerdings eine Leitlinie, die angesichts der nach 2020 zu erwartenden demografischen Probleme sehr dringend benötigt würde.“ (S. 165).

<sup>iv</sup> S. das Beispiel von Chattanooga, Tennessee/USA mit einer Breitband-Übertragungsrate von 1.000 (!) Mbit/s, die allerdings noch nicht flächendeckend genutzt wird. The Economist, Municipal Broadband. The Need for Speed. Aug. 11, 2012.

<sup>v</sup> FAZ vom 08.03.2014: „Rewes virtuelle Lebensqualität“.