

## Die Auswirkungen des demographischen Wandels auf den verstädterten Raum Braunschweig

Schröter, Frank

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerksbeitrag / collection article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Schröter, F. (2006). Die Auswirkungen des demographischen Wandels auf den verstädterten Raum Braunschweig. In P. Gans, & A. Schmitz-Veltin (Hrsg.), *Räumliche Konsequenzen des demographischen Wandels: T. 6, Demographische Trends in Deutschland - Folgen für Städte und Regionen* (S. 279-310). Hannover: Verl. d. ARL. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-337851>

### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

*Frank Schröter*

## **Die Auswirkungen des demographischen Wandels auf den verstädterten Raum Braunschweig**

S. 279 bis 310

Aus:

Paul Gans, Ansgar Schmitz-Veltin (Hrsg.)

## **Demographische Trends in Deutschland - Folgen für Städte und Regionen**

Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL 226

Hannover 2006

Frank Schröter

## **Die Auswirkungen des demographischen Wandels auf den verstädterten Raum Braunschweig**

### *Gliederung*

- 1 Der Großraum Braunschweig – ein Überblick
  - 1.1 Regionsgliederung
  - 1.2 Raumstrukturen
- 2 Bevölkerungsentwicklung im Großraum Braunschweig
- 3 Suburbanisierung und Verflechtungen mit den Nachbarregionen
- 4 Wirtschaftliche Entwicklung der Region
- 5 Auswirkung der Bevölkerungsentwicklung
  - 5.1 Öffentliche Finanzen
  - 5.2 Nahversorgung
  - 5.3 Wohnungsmärkte
  - 5.4 Soziale Infrastruktur
  - 5.5 Bildungswesen
  - 5.6 Umwelt
  - 5.7 Verkehr
  - 5.8 Freizeit und Erholung
- 6 Großraum Braunschweig – Verstädterter Raum mit Zukunft?

Literatur

Anhang

## 1 Der Großraum Braunschweig – ein Überblick

Der Großraum Braunschweig (Raumordnungsregion 22) liegt im Südosten des Landes Niedersachsen, an der Grenze zu Sachsen-Anhalt. Er umfasst das Gebiet der kreisfreien Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie der Landkreise Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel. Das entspricht einer Fläche von 5.078 Quadratkilometern.

Die Grenzen des Großraums Braunschweig sind gleichzeitig auch die Grenzen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (ZGB), zu dem die oben genannten Städte und Kreise am 1.11.1991 per Gesetz zusammengeschlossen wurden. Der ZGB ist Träger der Regionalplanung und des Nahverkehrs.

### 1.1 Regionsgliederung

Im Großraum Braunschweig sind, nach der letzten Änderung des Landesraumordnungsprogramms vom 10.12.2002, alle drei kreisfreien Städte auch Oberzentren, die einen oberzentralen Verbund bilden. „Mit dieser Regelung wird der landesweit einmaligen regionalen Sondersituation im Großraum Braunschweig Rechnung getragen und der Region die entwicklungspolitischen und instrumentellen Möglichkeiten für die Umsetzung koordinierter gemeinsamer Entwicklungsstrategien gegeben. Die Bildung eines oberzentralen Verbundes ermöglicht zwischen den Zentren und innerhalb der gesamten Region neue Planungs- und Abstimmungsformen.“ (ML 2004)

Zusätzlich liegen im Großraum Braunschweig acht Mittelzentren, 36 Grundzentren sowie 15 Orte, die über grundzentrale Teilfunktionen verfügen. Abbildung 1 zeigt die Gemeinden innerhalb des Verbandsgebiets des ZGB.

### 1.2 Raumstrukturen

Der Großraum Braunschweig ist als Grundtyp II (verstärkerte Räume) und hierbei als Typ II 1 (verstärkerte Räume höherer Dichte) der siedlungsstrukturellen Regionstypen klassifiziert. Bei den siedlungsstrukturellen Kreistypen sind die drei kreisfreien Städte den Kernstädten, die Landkreise Peine, Wolfenbüttel, Helmstedt und Goslar den verdichteten Kreisen und der Landkreis Gifhorn den ländlichen Kreisen zugeordnet.

Die Siedlungsdichte reicht dabei von 111 Einwohner/km<sup>2</sup> im Landkreis Gifhorn bis zu 1.278 Einwohner/km<sup>2</sup> in der Stadt Braunschweig. Diese heterogene Struktur innerhalb des Großraums Braunschweig setzt sich auch bei den Landschaftsräumen fort, die von der Heide über Hügelland bis zum Harz reichen.

## 2 Bevölkerungsentwicklung im Großraum Braunschweig

Derzeit (Stand: 31.12.2002) leben 1.167.074 Einwohner im Großraum Braunschweig. Dies entspricht gleichzeitig dem bisherigen Höchststand. Seit dem Beginn des neunzehnten Jahrhunderts hat sich die Einwohnerzahl in der Region damit verfünffacht. Die letzte große Veränderung gab es nach dem Zweiten Weltkrieg. Hier hat sich die Einwohnerzahl innerhalb von zehn Jahren nahezu verdoppelt. Während 1933 ca. 590.000 Einwohner im Großraum Braunschweig ansässig waren, stieg die Zahl bis zum Jahr 1946 auf ca. 985.000 Einwohner an.

Abb. 1: Struktur des ZGB-Verbandsgebietes



Quelle: ZGB 1996

Vom ZGB wurde im Rahmen des Forschungsprojektes „Stadt+Um+Land 2030“ beim Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforschung der Universität Hannover (IES) eine Bevölkerungsprognose in Auftrag gegeben, mit deren Hilfe die natürliche und räumliche Bevölkerungsentwicklung im Großraum Braunschweig (auf Gemeindebasis) bis zum Jahr 2030 prognostiziert werden kann. Diese Prognose stellt gleichzeitig die Grundlage für die Planungen zum Regionalen Raumordnungsprogramm dar, welches sich derzeit in der Neuaufstellung befindet. Die folgenden Aussagen zur Bevölkerungsentwicklung im Großraum Braunschweig und die hieraus abgeleiteten Konsequenzen basieren auf dieser Prognose.

Aus Gründen der besseren Nachvollziehbarkeit werden im Folgenden kurz die wesentlichen Grundannahmen zur natürlichen und räumlichen Bevölkerungsentwicklung angegeben, die der Bevölkerungsprognose zugrunde liegen.

Die Geburtenhäufigkeit wird mit 1,4 Geburten je Frau konstant bis zum Jahr 2030 angenommen. Im Prognosezeitraum steigt die Lebenserwartung männlicher Neugeborener von 75 auf 80 Jahre und die weiblicher Neugeborener von 81 auf 85 Jahre. Die Mortalität wird anhand der neusten Periodensterbetafeln des Statistischen Bundesamtes für die alten Bundesländer berechnet.

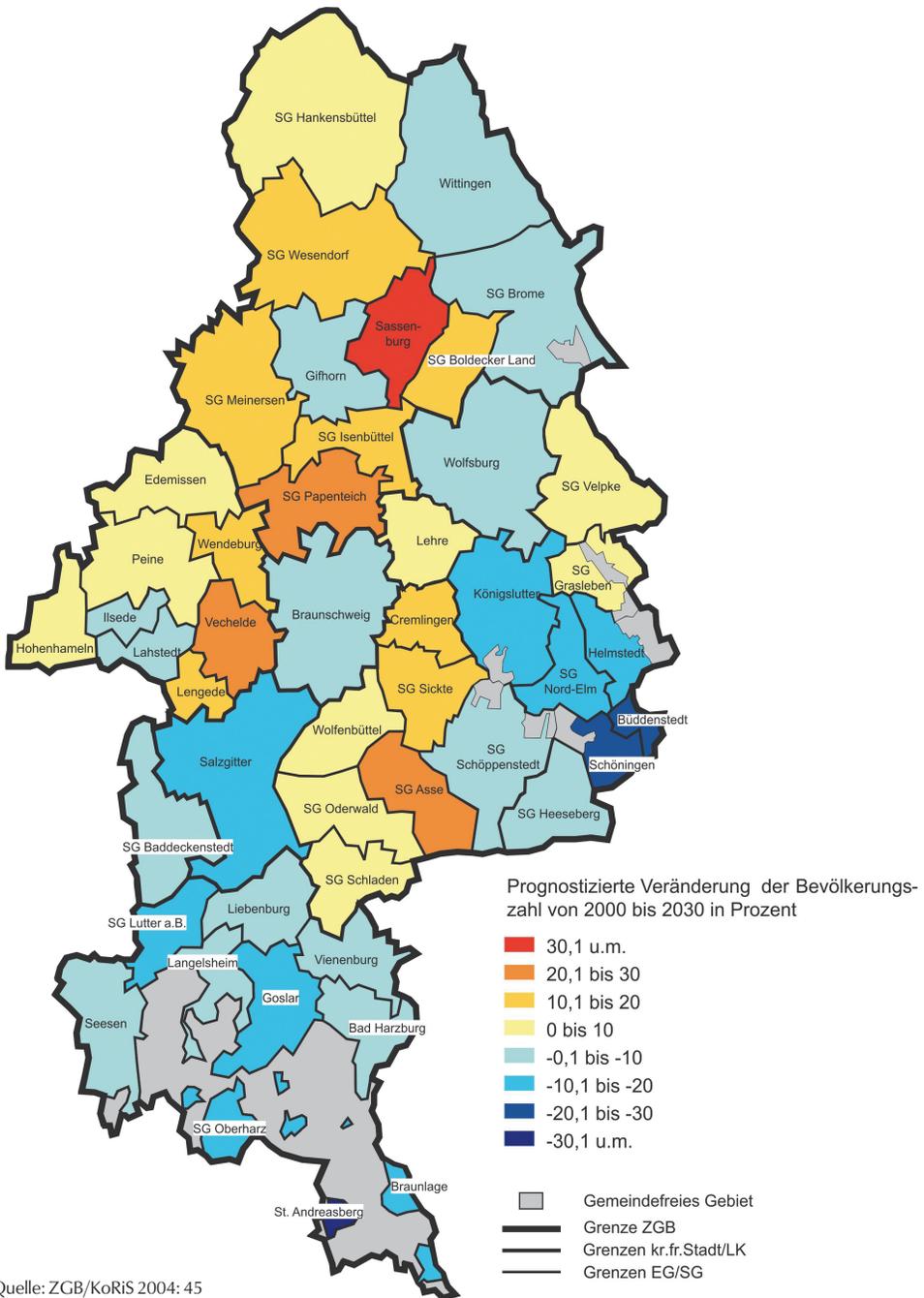
Den geschlechtsspezifischen Zu- und Fortzügen auf Gemeindeebene liegen die Trends der Jahre 1998 bis 2000 zugrunde. Hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Binnenwanderungen ist berücksichtigt worden, dass die Groß- und Mittelstädte der Abwanderung durch Bereitstellung von Bauland insbesondere für den Reihen- und Einfamilienhausbau in der Größenordnung von rund 25.000 Wohneinheiten begegnen wollen. Unter der Annahme, dass dieses Wohnungsangebot in den Städten angenommen wird, reduziert sich hier die Abwanderung, während das Umland eine geringere Zuwanderung erfährt. Aufgrund des derzeit absehbaren Baulandangebotes greift diese Annahme bis zum Prognosejahr 2015.

Bei den Außenwanderungen ist die EU-Ost-Erweiterung berücksichtigt. Nach dem EU-Beitritt 2004 (bzw. 2006) und einer siebenjährigen Übergangsfrist werden ab dem Jahr 2011 (bzw. 2013) im stärkeren Maße EU-Ostbürger auch in die Region Braunschweig zuwandern. Die höchsten jährlichen Zuwanderungsraten werden nach dem Jahr 2011 liegen, während sie nach dem Jahr 2020 deutlich zurückgehen werden (Tovote; Rohr-Zänker 2002: 23 ff.; Tovote 2002: 1 ff.).

Auf der Basis dieser Annahmen ergibt sich für den Großraum Braunschweig gegenüber 2002 ein Rückgang der Bevölkerung um ca. 3 % bzw. 36.000 Einwohner bis zum Jahr 2030. Diese Veränderung verläuft jedoch nicht gleichmäßig im Verbandsgebiet. Die Unterschiede reichen von einem Bevölkerungsrückgang von ca. 14 % in der Stadt Salzgitter bis zu einem Anstieg der Bevölkerungszahlen um 7 % im Landkreis Gifhorn (Tab. 1). Auch innerhalb der einzelnen Landkreise gibt es keine einheitliche Entwicklung, wie aus Abbildung 2 deutlich wird. Die größten Unterschiede liegen bei den Gemeinden im Landkreis Gifhorn vor. Hier gibt es auf der einen Seite ein Bevölkerungswachstum von mehr als 30 % und auf der anderen Seite einen Bevölkerungsrückgang um bis zu 10 %.

Neben der reinen Anzahl wird sich auch die Struktur der Bevölkerung im Großraum Braunschweig in den nächsten Jahren deutlich verändern. Die Anteile der Altersgruppen werden sich verschieben. Auch hierbei gibt es allerdings keine einheitliche Entwicklung

Abb. 2: Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden des ZGB  
2000 bis 2030



Quelle: ZGB/KoRis 2004: 45

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung im Großraum Braunschweig

Stadt/LK	Einwohner			Veränderung	
	2002	2015	2030	2015 zu 2002	2030 zu 2002
Braunschweig, Stadt	245.392	243.955	229.554	-0,6 %	-6,5 %
Salzgitter, Stadt	110.817	108.633	95.385	-2,0 %	-13,9 %
Wolfsburg, Stadt	122.331	126.399	114.866	3,3 %	-6,1 %
LK Gifhorn	173.863	178.250	186.078	2,5 %	7,0 %
LK Goslar	154.638	142.459	138.328	-7,9 %	-10,5 %
LK Helmstedt	99.140	92.341	90.972	-6,9 %	-8,2 %
LK Peine	133.834	138.548	142.185	3,5 %	6,2 %
LK Wolfenbüttel	127.059	130.088	133.502	2,4 %	5,1 %
Summe	1.167.074	1.160.673	1.130.870	-0,5 %	-3,1 %

Quelle: eigene Berechnung nach Tovote 2002

innerhalb des Großraums Braunschweig (Abb. 3). Betrachtet man exemplarisch den Abhängigkeitsquotienten der über 65-Jährigen zu den Erwerbstätigen als Indikator, so ergibt sich das in Tabelle 2 dargestellte Bild.

Tab. 2: Abhängigkeitsquotient der über 65-Jährigen im Großraum Braunschweig

Jahr	Braunschweig, Stadt	Salzgitter, Stadt	Wolfsburg, Stadt	LK Gifhorn	LK Goslar	LK Helmstedt	LK Peine	LK Wolfenbüttel	ZGB, gesamt
2000	0,26	0,26	0,26	0,20	0,31	0,27	0,24	0,24	0,25
2030	0,37	0,48	0,40	0,38	0,53	0,43	0,38	0,40	0,41

Quelle: eigene Berechnung nach Tovote 2002

Im Rahmen des Forschungsprojektes „Stadt+Um+Land 2030“ wurde neben der oben dargestellten Trendprognose auch eine Szenarioprognose erstellt (2003b). Auf die Region bezogen verändern sich bei der Szenarioprognose die Einwohnerzahl und die Bevölkerungsstruktur nicht. Deutliche Unterschiede gegenüber der Trendprognose weist allerdings die Bevölkerungsverteilung innerhalb der Region auf. Durch die im Szenario unterstellten Maßnahmen zur Stärkung einer dezentralen Siedlungsstruktur wird die Stadt-Umland-Wanderung gestoppt bzw. ansatzweise umgekehrt: Diejenigen Haushalte, die ohnehin einen Umzug über Gemeindegrenzen hinweg durchführen, ziehen mit einer höheren Wahrscheinlichkeit in zentrale Orte (Mittel- und Oberzentren). In der Konsequenz werden die Oberzentren gegenüber 2000 in etwa ihre Bevölkerungszahl halten. In den Landkreisen werden die Auswirkungen des demographischen Wandels deutlicher zutage treten. Gegenüber der Trendprognose 2030 wird die Bevölkerung in der Szenarioprognose in den Landkreisen um (zusätzliche) ca. 8 % zurückgehen.

### 3 Suburbanisierung und Verflechtungen mit den Nachbarregionen

Von der Suburbanisierung sind im Großraum Braunschweig insbesondere die drei Zentren (Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter) betroffen. Während in der Vergangenheit hohe Wanderungsdefizite die Regel waren, beispielsweise in der Stadt Braunschweig im Zeitraum von 1992 bis 1999 mit jährlich bis zu 2.900 Einwohnern, konnte diese Entwicklung in jüngerer Zeit weitgehend gestoppt werden.

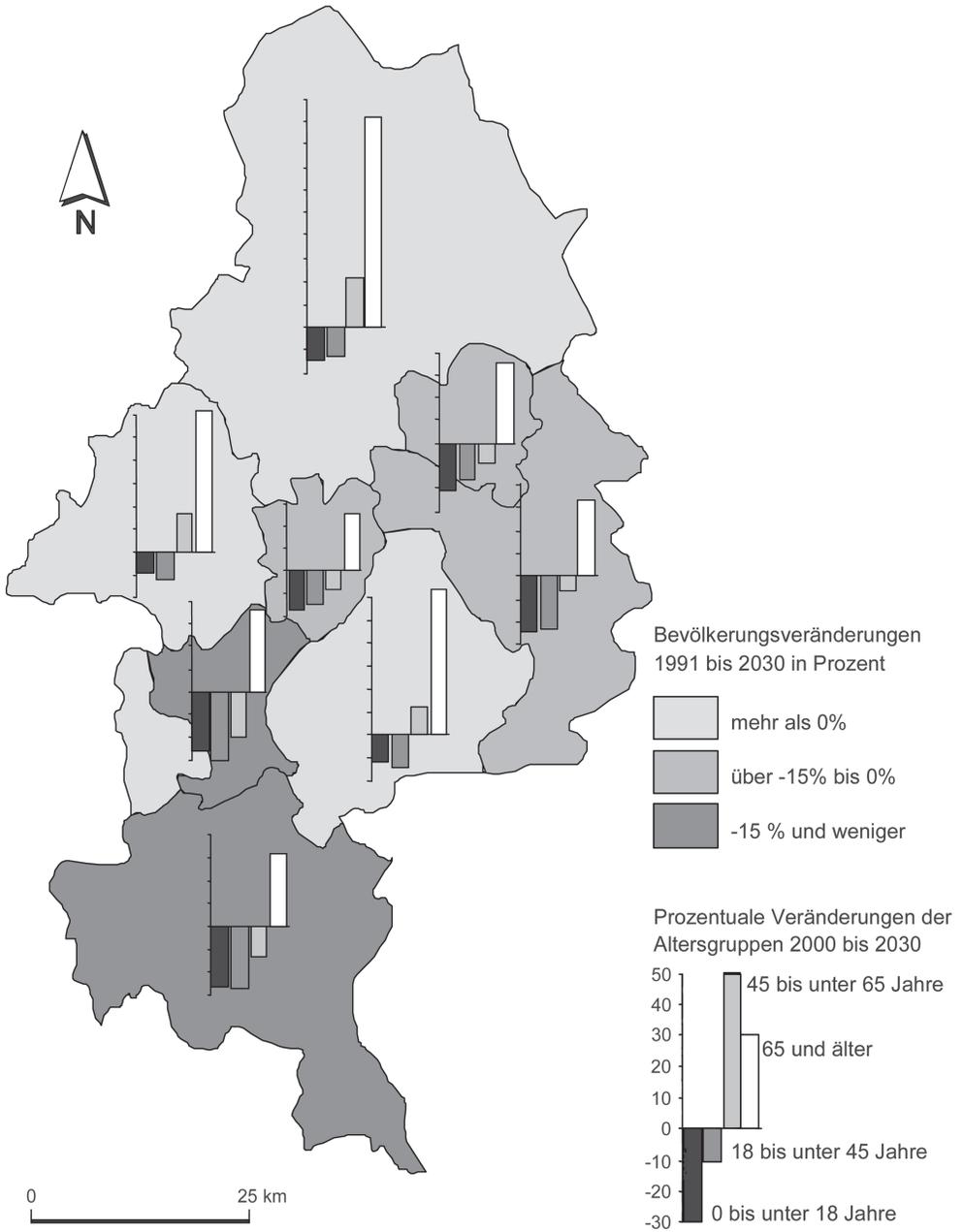
Zunächst reagierte die Stadt Wolfsburg im Jahr 2000 auf diesen Trend und richtete einen revolvingen Grundstücksfond ein (Schröter 2003), der einmalig gespeist wurde und sich danach selbstständig erhalten muss. Der Geschäftsbereich Grundstücks- und Gebäudemanagement verfügte im Rahmen dieses haushaltstechnisch gesonderten revolvingen Grundstücksfonds im Jahr 2002 beispielsweise über 14,5 Millionen Euro. Die für eine Wohnbebauung in Rede stehenden Flächen werden von der Stadt zu Ankaufspreisen erworben, deren Höhe anhand der späteren Verkaufspreise der Grundstücke und der voraussichtlichen baugebietsbezogenen Erschließungs-, Planungs- und Finanzierungskosten ermittelt wird. Orientierungswert für die Endpreise sind die jeweiligen Preise der Bodenrichtwertkarte. Die Grundstückseigentümer akzeptieren dieses Vorgehen, weil es auch für sie eine Reihe von Vorteilen bietet: sofort Geld, steuerliche Vorteile, Akzeptanz der sozialen Komponente, Nachbesserungsklausel, d. h. mehr Geld, wenn mehr eingenommen wird, einheitliche Preisgestaltung, kein Preispoker, d. h. Offenlegung der Kalkulation.

Der Geschäftsbereich Grundstücks- und Gebäudemanagement hat im Jahr 2002 ca. 700 Grundstücke verkauft, deren Erlöse wieder in den revolvingen Grundstücksfonds fließen. Für 2003 werden beispielsweise Einnahmen von ca. 21,7 Millionen Euro erwartet. Gleichzeitig verfügt der Geschäftsbereich durch den direkten Kontakt mit den Kunden über eine große Marktkenntnis und kann die Marktfähigkeit der Konzepte einschätzen. Die Abwicklung über die Stadt Wolfsburg bietet eine gute Kundenorientierung: „All-in-Preis“-Garantie, d. h. Preissicherheit für die Bauherren, Baugebiete für unterschiedliche Ansprüche, Orientierung an Bodenrichtwerten (Ziel: Preisentwicklung dämpfen), eine Anlaufstelle in der Verwaltung, Spezialinfomappen, z. B. „Ökologisches Bauen“, zinslose Darlehen der Stadt (gestaffelt nach Anzahl der Kinder).

Durch diese Baulandpolitik ist es der Stadt Wolfsburg gelungen, die Abwanderung weitgehend zu stoppen. Die Stadt Braunschweig folgte diesem Beispiel (allerdings ohne direkte Einflussnahme auf die Grundstückspreise) und kann mittlerweile auch eine positive Wanderungsbilanz aufweisen, im Jahr 2002 beispielsweise ein Wanderungsplus von 178 Einwohnern.

Die „Gewinner“ der Suburbanisierung sind die Landkreise und hierbei insbesondere die Kreise Gifhorn, Peine und Wolfenbüttel, die in direkter Nähe zu den Zentren und landschaftlich reizvoller Gegend liegen. Die Gewinner und Verlierer der Suburbanisierung werden deutlich, wenn man die Bevölkerungsentwicklung der Kreise und kreisfreien Städte im Großraum Braunschweig seit der Gründung des ZGB vergleicht (Abb. 3). Die Prognose bis zum Jahr 2030 macht dabei deutlich, dass trotz aktueller Wanderungsgewinne in den Zentren die Konsequenzen der massiven Abwanderungen der Vergangenheit noch weiterhin ausstrahlen. Anfang der 1990er-Jahre sind überwiegend junge Familien bzw. Ehepaare in der Famili-

Abb. 3: Bevölkerungsentwicklung im Großraum Braunschweig



Quelle: eigene Berechnungen nach NLS 2001 und Tovote 2002

engründungsphase ins Umland gezogen. Somit haben die Zentren nicht nur die Familien, sondern auch die Kinder und Kindeskiner verloren.

Im Rahmen der Änderung und Ergänzung des Landesraumordnungsprogrammes Niedersachsen wurde das Land in drei Euroregionen unterteilt. Die Unterteilung erfolgte „... unter Berücksichtigung der vorhandenen Struktur herausgehobener bestehender Zentren und ihrer räumlichen Verflechtungen, der europaorientierten Wettbewerbsfähigkeit und der vorhandenen bzw. entwicklungsfähigen Kooperationsstrukturen“ (Nds. Innenministerium 2000: 17). Der Großraum Braunschweig ist Bestandteil der Euro-Region „Südostregion Hannover-Braunschweig-Göttingen“ (Nds. Innenministerium 2000: 19) und grenzt mit seiner nördlichen Spitze südlich an die Metropolregion Hamburg. Im Osten grenzt der Großraum Braunschweig an das Land Sachsen-Anhalt und mit der südöstlichen Spitze an das Land Thüringen. Im Westen schließt sich die Region Hannover an.

Direkt wahrnehmbare Verflechtungen existieren zwischen dem Großraum Braunschweig und der Region Hannover sowie dem Land Sachsen-Anhalt. Sie basieren dabei im Wesentlichen auf wirtschaftlichen Aspekten. Die Ursachen liegen in der starken Ausstrahlungskraft der Volkswagen-Werke als größten Arbeitgebers in Niedersachsen sowie im Fördergefälle zu den neuen Bundesländern.

Die Beziehungen innerhalb der Region und zu den benachbarten Regionen werden an den Pendlerströmen sehr gut deutlich. So arbeiten beispielsweise 28.000 Arbeitnehmer aus Sachsen-Anhalt bei VW und anderen Unternehmen und pendeln täglich in den Großraum Braunschweig.

Weitere Verflechtungen zum benachbarten Sachsen-Anhalt haben ihre Ursache im Fördergefälle, wodurch Unternehmensverlagerungen forciert werden. Ein aktuelles Beispiel sind die Schubert Werke (Schutzhelmtechnik), die ihren Unternehmenssitz aus der Stadt Braunschweig in die Stadt Magdeburg verlagern. Während in Magdeburg 43 % der Investitionskosten der notwendig gewordenen neuen Produktionsstätte als Zuschuss gezahlt werden, ist die Förderung in Niedersachsen auf 7,5 % beschränkt. Betroffen sind 320 Arbeitsplätze, wobei die reorganisierte Produktion nur mit rund 200 Arbeitsplätzen in Magdeburg starten wird. Weitere Beispiele für Unternehmensverlagerungen in benachbarte Regionen lassen sich auch in der Zeit nach der Grenzöffnung finden. Vor Schubert zogen LSI Logic von Braunschweig nach Erfurt, später Borek-Druck nach Osterwieck und Sattler-Druck aus Hornburg nach Magdeburg.

Ein positives Beispiel für Verflechtungen mit Sachsen-Anhalt stellen dagegen die Bestrebungen zur Gründung eines gemeinsamen Nationalparks Harz dar. Hierbei sollen die beiden Nationalparks Harz (Niedersachsen) und Hochharz (Sachsen-Anhalt) fusionieren. Neben einer besseren Außenwirkung, z. B. Vergabe des weltweit anerkannten Prädikats „Nationalpark“ durch die International Union of Conservation of Nature (IUCN), können so auch Vorteile beim weiteren Ausbau des Tourismusbereichs geschaffen werden (Noske 2004).

#### 4 Wirtschaftliche Entwicklung der Region

An dieser Stelle werden nur die wesentlichen Aspekte der wirtschaftlichen Entwicklung im Großraum Braunschweig dargestellt, für eine ausführliche Analyse der Wirtschafts- und Sozialstruktur sei auf Lompe; Weis (2004: 43 ff.) verwiesen.

Die Wirtschaftsstruktur im Großraum Braunschweig wird durch (groß)industrielle Strukturen der Automobil- und Stahlindustrie geprägt, hier sind insbesondere das Volkswagenwerk in Wolfsburg und die Salzgitter AG in Salzgitter zu nennen. Deutlich wird dies auch am Anteil des produzierenden Gewerbes an der gesamten Bruttowertschöpfung in der Region. Während 1998 auf der Bundesebene der Anteil des produzierenden Gewerbes an der Bruttowertschöpfung lediglich bei 30,6 % lag und in Niedersachsen bei 31,6 %, entfielen in der Region 45,9 % auf das produzierende Gewerbe.

„Der Großraum Braunschweig hatte bis Mitte der 90er Jahre als Folge des radikalen Strukturwandels in den dominierenden Industriezweigen (insbesondere Straßenfahrzeugbau) massive Beschäftigungsverluste aufzuweisen, die auch durch Zuwächse in bestimmten Teilregionen in der zweiten Hälfte der 90er Jahre nicht mehr kompensiert werden konnten. So verzeichnete die gesamte Wirtschaftsregion Südostniedersachsen vom Rezessionsjahr 1993 bis 2000 einen Rückgang der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von 2,3 %. Insbesondere seit Mitte der 90er Jahre verläuft die Beschäftigungsentwicklung in der Region aber ausgesprochen differenziert. Die Teilräume, die sich im näheren Einzugsbereich des Volkswagenwerkes befinden (Stadt Wolfsburg, Landkreis Gifhorn, Landkreis Peine) konnten – verstärkt seit 1998 – vom dortigen Aufschwung und den lokalen diversifizierten Konzernaktivitäten, die eine hohe Dynamik entfalteten, entscheidend profitieren.<sup>1</sup>

Alle übrigen Teilregionen weisen in diesem Zeitraum nur leicht steigende, stagnierende oder rückläufige Beschäftigtenzahlen auf. Der regionale Arbeitsmarkt wird aufgrund dieser Entwicklungen zunehmend von intraregionalen Polarisierungstendenzen geprägt. Dabei weist insbesondere der Landkreis Goslar – und in Abstrichen auch der Landkreis Helmstedt – eine von den allgemein positiven regionalen Entwicklungen abgekoppelte Entwicklungsrichtung auf. So weist der Landkreis Goslar seit Mitte der 90er Jahre im Vergleich mit allen anderen niedersächsischen (Teil)Regionen die höchsten Verluste bei den Beschäftigtenzahlen auf. Demgegenüber entwickelte sich die „Automobilregion Wolfsburg/Gifhorn“ auch im niedersächsischen und bundesdeutschen Vergleich in diesem Zeitraum ausgesprochen positiv“ (Lompe; Weis 2004: 44 f.).

Vergleicht man die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den einzelnen Wirtschaftssektoren, so wird der Strukturwandel in der Region deutlich. War das Produzierende Gewerbe im Jahr 1993 mit einem Beschäftigtenanteil von 51,2 % noch der größte Sektor, so verringerte sich der Anteil bis zum Jahr 2000 auf 44,2 %. Gleichzeitig erhöhte sich der Anteil des Dienstleistungssektors von 44 % im Jahr 1993 auf 55,1 % im Jahr

---

<sup>1</sup> Der VW-Konzern startete 1997 eine – auch bundesweit viel beachtete – Initiative, gemeinsam mit anderen lokalen bzw. regionalen Akteuren, die Arbeitslosigkeit nachhaltig um die Hälfte zu senken. Das Konzept konzentriert sich auf vier Module: einen Innovationscampus, eine Lieferantenansiedlungsstrategie, die Verstärkung „weicher“ Standortfaktoren über den Aufbau einer „Erlebniswelt Wolfsburg“ und einer Personal-Service-Agentur ([www.wolfsburg-ag.com](http://www.wolfsburg-ag.com)).

2000, liegt jedoch im bundesdeutschen Vergleich mit mehr als zwei Dritteln der Beschäftigten noch immer zurück. Außerdem konnte der Zuwachs der Beschäftigung im Dienstleistungssektor den Abbau der industriellen Arbeitsplätze nicht kompensieren.

Aufgrund der oben geschilderten spezifischen Rahmenbedingungen im Großraum Braunschweig, insbesondere der Dominanz des Fahrzeugbaus einschließlich vor- und nachgelagerter Bereiche, ist eine Änderung dieser Tendenzen nicht zu erwarten. Ausgehend von der prognostizierten wirtschaftlichen Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland (Schur 2002) und der Berücksichtigung regionaler Korrekturfaktoren können Tendenzen der wirtschaftlichen Entwicklung aufgezeigt werden. Hierbei wird vereinfachend von einem linearen Verlauf der Entwicklung ausgegangen.

Auf der Basis dieser Vorgehensweise lässt sich ein Wirtschaftswachstum im Großraum Braunschweig bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Vergleichsjahr 2000 um ca. 6 % abschätzen. Gleichzeitig wird sich der oben beschriebene Strukturwandel fortsetzen. Im primären und sekundären Wirtschaftssektor wird es zu einem Rückgang der Beschäftigtenzahlen um ca. 14 % bis 32 % kommen. Im tertiären Sektor wird es voraussichtlich einen Anstieg um ca. 24 % geben. Der überwiegende Teil dieses Wachstums wird sich dabei in Dienstleistungssektoren abspielen, für die eine höhere Ausbildung erforderlich ist.

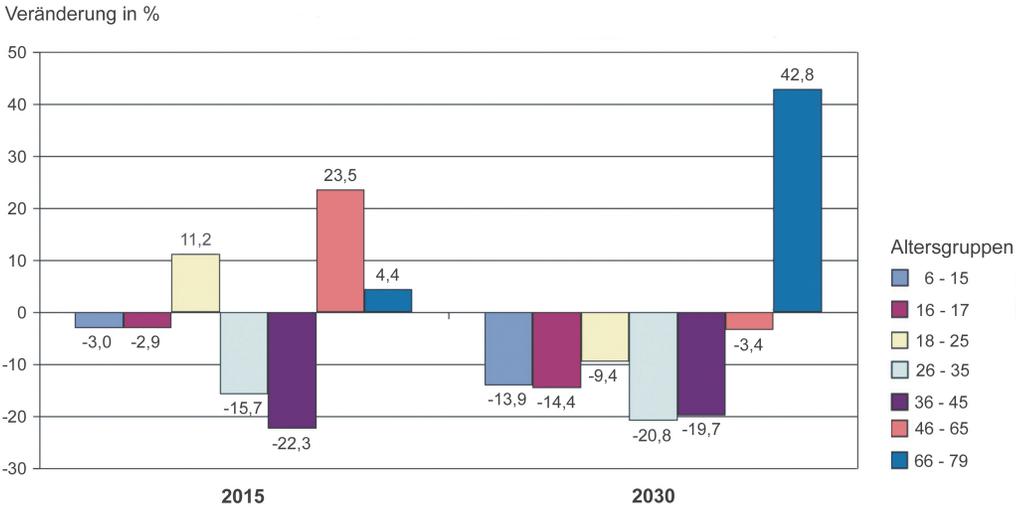
Betrachtet man die Beschäftigten nach Berufsabschluss, so fällt auf, dass die Stadt Salzgitter sowie die Landkreise Peine, Wolfenbüttel, Helmstedt und Goslar im Jahr 2000 mit einem diesbezüglichen Anteil von 5,6 % bis 6,1 % weit unter dem Bundesdurchschnitt (9,3 %) liegen. Lediglich die Stadt Braunschweig als Hochschulstandort liegt mit einem Anteil von 12,0 % im Jahr 2000 weit über allen Teilregionen und dem Bundesdurchschnitt (auch Lompe; Weis 2004: 50 f.). Aufgrund der zu erwartenden Entwicklungstendenzen in der Arbeitswelt und des „Nachholbedarfs“ in der Region dürfte die Intensität der Nachfrage nach hoch qualifizierten Arbeitskräften noch zunehmen. „Gerade auf dieser Ebene lassen sich aufgrund der demographischen Entwicklung zukünftig regionale Konkurrenzkämpfe um das knapper werdende hochqualifizierte Personal vermuten, was u. U. intraregionale Disparitäten induzieren bzw. bereits bestehende potenzieren kann“ (Lompe; Weis 2004: 52).

Weitere Konsequenzen für die Wirtschafts- und Arbeitswelt, die ihre Ursachen im demographischen Wandel haben, ergeben sich aus der Veränderung der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter und daraus resultierend dem Erwerbspersonenpotenzial. Das Erwerbspersonenpotenzial enthält den Anteil der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter, der eine Erwerbstätigkeit anstrebt und setzt sich aus den Erwerbstätigen, den registrierten Arbeitslosen und der stillen Reserve zusammen. Die Prognose des Erwerbspersonenpotenzials erfolgt ebenfalls auf der Basis der Bevölkerungsprognose, die für das Forschungsprojekt „Stadt+Um+Land 2030“ erstellt wurde.

Im Jahr 2000 lag das Erwerbspersonenpotenzial im Großraum Braunschweig bei ca. 555.000 Personen. Bis zum Jahr 2015 wird das Erwerbspersonenpotenzial um ca. 9.000 Personen abnehmen und bis zum Jahr 2030 sogar um ca. 72.000 Personen. Während es bis zum Jahr 2015 in der Stadt Wolfsburg sowie in den Landkreisen Gifhorn, Peine und Wolfenbüttel noch zu einem Zuwachs an Erwerbspersonen kommt, der Rückgang in den anderen Teilen der Region demnach entsprechend größer ausfällt, kommt es bis zum Jahr 2030 generell zu einem Rückgang der Erwerbspersonen.

Entsprechend dem demographischen Wandel und der Struktur in der Region wird die Veränderung zu deutlichen Verschiebungen in den Anteilen der einzelnen Altersgruppen an den Erwerbsspersonen (Abb. 4) und der Verteilung der Erwerbsspersonen im Großraum Braunschweig führen.

Abb. 4: Veränderung der Erwerbsspersonen



Quelle: eigene Berechnungen nach Tovote 2002

Diese Entwicklungen implizieren, dass die Anforderungen der Arbeitswelt von morgen und übermorgen (hierzu Lompe; Weis 2004: 16 ff.) von insgesamt weniger und in ihrer altersstrukturellen Zusammensetzung tendenziell älteren Erwerbsspersonen bewältigt werden müssen. „Auch wenn in den Unternehmen die Rationalisierungspotenziale noch lange nicht ausgeschöpft sein mögen, so muss bei einer unterstellt nur moderat sinkenden Arbeitskräftenachfrage insbesondere ab 2015, wenn nicht mit einem absoluten Mangel an Arbeitskräften, mit verstärkten Mismatches (d. h. einem Auseinanderfallen von spezifischem Angebot und Nachfrage) auf Teilarbeitsmärkten und vor allem auch in bestimmten Regionen gerechnet werden“ (Lompe; Weis 2004: 38/39).

Eine unmittelbare Folge dieser Prozesse besteht darin, dass es den betroffenen Unternehmen im Zeitverlauf immer schwerer fallen wird, die zum Erhalt und Ausbau ihrer technologischen Leistungsfähigkeit notwendigen Ressourcen zu akkumulieren. Die von den regionalen Großunternehmen (Volkswagen, Salzgitter AG) ausgehende Sogwirkung auf das knapper werdende Humankapital wird bei bestimmten Betrieben und in Teilen der Region zu einem Arbeitskräftemangel führen. Hiervon werden insbesondere Klein- und Mittelbetriebe betroffen sein, die mit der Einkommensstruktur der Großunternehmen nicht konkurrieren können.

Der demographische Wandel wird von nahezu allen Unternehmen ein Umdenken in Bezug auf das Produktionspotenzial und die Humanressourcen älterer Erwerbsspersonen und eine intensivere und zeitlich längere Nutzung dieser Eigenschaften erfordern.

## 5 Auswirkung der Bevölkerungsentwicklung

Im Folgenden werden exemplarisch einige Auswirkungen des demographischen Wandels auf die Städte und Landkreise im Großraum Braunschweig beschrieben. Dabei ist es im Rahmen dieser Abhandlung nicht möglich, detaillierte Prognosen zu erstellen oder alle Wechselwirkungen zu berücksichtigen. Ziel dieser Darstellung ist lediglich die Verdeutlichung der Auswirkungen des demographischen Wandels, die nahezu alle Bereiche des täglichen Lebens betreffen.

### 5.1 Öffentliche Finanzen

Die konkreten Auswirkungen des demographischen Wandels auf die Finanzsituation der Kreise und kreisfreien Städte im Großraum Braunschweig zu bestimmen ist relativ schwierig, da kaum einwohnerbezogene Indikatoren vorhanden sind. Die Steuereinnahmen der Kommunen setzen sich aus einer Vielzahl von Quellen zusammen, die in unterschiedlichem Maße direkt oder indirekt von der Einwohnerzahl abhängig sind. In der Region Braunschweig sind, neben dem Gemeindeanteil an der Einkommensteuer, die Gewerbesteuer und die Grundsteuer B die beiden bedeutsamsten Steuerarten, die in der Summe beispielsweise im Jahr 2002 einen Anteil zwischen 90 % und 95 % an den gesamten Realsteuereinnahmen der Kreise und kreisfreien Städte hatten. Der Gemeindeanteil an der Einkommensteuer schwankte zwischen 20 % und 53 %, der Anteil der Gewerbesteuer zwischen 18 % und 64 % und der Anteil der Grundsteuer B zwischen 11 % und 23 %.

Die Höhe der Gewerbesteuer ist jedoch starken konjunkturellen Schwankungen unterworfen, wobei in der Region Braunschweig noch die starke Abhängigkeit vom Volkswagenkonzern hinzukommt. Während beispielsweise das VW-Werk in Salzgitter zur Jahrtausendwende noch 10 Millionen Euro Gewerbesteuer gezahlt hat, wurden im Jahr 2003 die gesamten Vorauszahlungen (ca. 5 Mill. Euro) zurückverlangt und im Jahr 2004 wird lediglich noch von 800.000 Euro Gewerbesteuer ausgegangen (Heissenberg; Krebs 2004).

Um dennoch zumindest eine Abschätzung der Auswirkungen des demographischen Wandels abgeben zu können, kann der Gemeindeanteil an der Einkommensteuer als Indikator herangezogen werden, der sich für jedes Bundesland aus den Steuerbeträgen der Lohn- und veranlagten Einkommensteuer ermittelt. Die in der Statistik angegebene Größe „Euro pro Einwohner“ muss noch um die nicht Lohn- und Einkommensteuerpflichtigen bereinigt werden. Aus Vereinfachungsgründen werden zum einen die „unter 16-Jährigen“ und „über 65-Jährigen“ herausgerechnet und zum anderen angenommen, dass das Einkommensteueraufkommen über alle Einwohner im erwerbsfähigen Alter gleich verteilt ist, d. h. die Einkommensstruktur der Einwohner sowie die gesamtwirtschaftliche Situation (z. B. Schmälerung der Bemessungsgrundlage durch Arbeitslosigkeit) werden vernachlässigt.

Es zeigt sich, dass es zu deutlichen Einnahmeverlusten der Gemeinden kommen wird (Abb. 5). Davon sind insbesondere die kreisfreien Städte betroffen. So muss die Stadt Braunschweig im Jahr 2030 mit nahezu 9 Millionen Euro weniger Steuereinnahmen auskommen. Bei den Landkreisen zeigt sich ein unterschiedliches Bild. Während einige Landkreise bis 2015 noch höhere Steuereinnahmen verbuchen können, müssen sich die Kreise Goslar und Helmstedt bereits ab 2015 auf geringere Einnahmen einstellen. Insbesondere der Landkreis

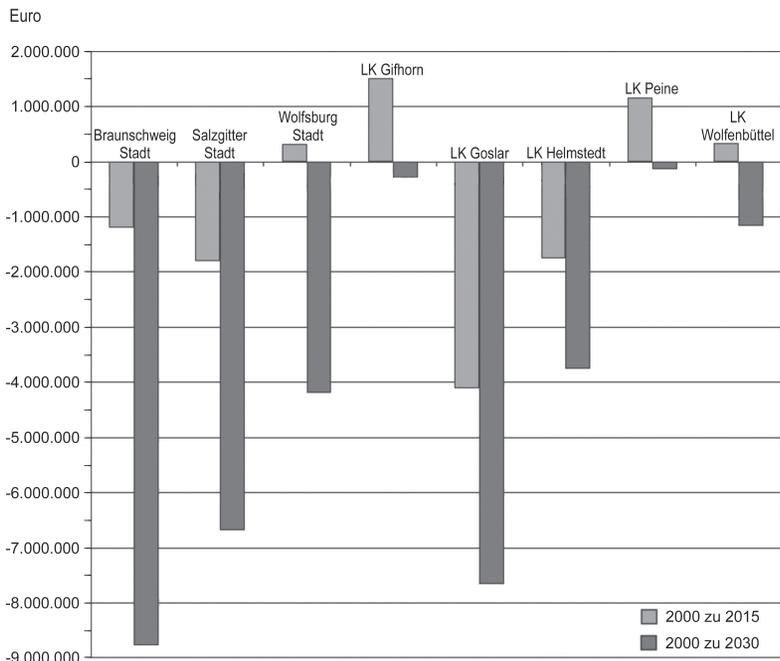
Goslar ragt hierbei mit über 7,5 Millionen Euro weniger Einnahmen deutlich heraus. Größere Rückgänge wird voraussichtlich nur noch die Stadt Braunschweig haben (Beitrag Müller in diesem Band).

In der Szenariobetrachtung 2030b reduzieren sich diese Einnahmeverluste in den kreisfreien Städten, in Braunschweig auf 3,5 Mill., in Salzgitter auf 4,3 Mill. und in Wolfsburg auf 1,1 Mill. Euro gegenüber 2000. Dementsprechend würden die Einnahmeverluste in den Landkreisen entsprechend deutlicher ausfallen.

Um letztlich Aussagen zur konkreten Finanzsituation der Gemeinden machen zu können, müssen die Strategien der Kommunen (Prioritätensetzungen) bekannt sein. Die entscheidende Frage ist, in welchem Umfang den Mindereinnahmen Kosteneinsparungen gegenüberstehen. Können und wollen die Gemeinden Infrastruktureinrichtungen schließen, oder müssen für die veränderte Bedarfsstruktur neue Einrichtungen gebaut werden (Stichwort: Altenpflegeheime statt Kindergärten)? Wenn die Gemeinden die Qualität der Infrastrukturversorgung erhalten oder sogar verbessern wollen, werden Privatinitiative, Privatisierung und Public Private Partnerships zukünftig eine zentrale Rolle spielen (Beitrag Müller in diesem Band).

Die Veränderungen beim Umsatzsteueraufkommen können an dieser Stelle vernachlässigt werden, da nach Müller (Beitrag in diesem Band) für Niedersachsen im Jahr 2020 ein nahezu konstanter Anteil (Veränderung um 0,017 %) am einwohnerabhängigen Umsatzsteueranteil angenommen werden kann.

Abb. 5:  
Veränderung  
der Einnahmen  
der Gemeinde  
aus den  
Gemeinde-  
anteilen an der  
Einkommen-  
steuer



Quelle: eigene Berechnungen

## 5.2 Nahversorgung

Selbst unter der Annahme, dass sich die Mindesteinwohnerzahl im Einzugsbereich eines Nahversorgers von derzeit ca. 5.000 Einwohnern (Mantelbevölkerung) in Zukunft nicht weiter erhöht, bedeutet dies bei einer abnehmenden Bevölkerungszahl eine Konzentration der Nahversorgungseinrichtungen. Dieser Trend wird durch die anhaltende Suburbanisierung mit der Folge einer geringeren Einwohnerdichte im bebauten Gebiet noch verstärkt.

Setzt man (stark vereinfachend) nur die veränderten Einwohnerzahlen in der Region zur Mantelbevölkerung der Nahversorger in Beziehung, so werden im Großraum Braunschweig bis zum Jahr 2030 ca. elf Nahversorger schließen bzw. vier potenzielle neue Standorte entstehen, sodass in der Bilanz sieben Nahversorger weniger als 2002 existieren. Hierbei wird es zu einer Verlagerung der Nahversorger innerhalb der Region kommen. Während in Goslar drei Läden die Existenzgrundlage entzogen wird, können in Gifhorn zwei neue Läden eröffnet werden.

In der Szenariobetrachtung (2030b) gibt es eine klare räumliche Trennung zwischen Neueröffnung und Schließung. Die Neueröffnungen finden in den kreisfreien Städten statt, während in den Landkreisen aufgrund der geringeren Bevölkerungszahlen die Läden geschlossen werden. In der Bilanz bleibt es jedoch bei sieben Nahversorgern weniger.

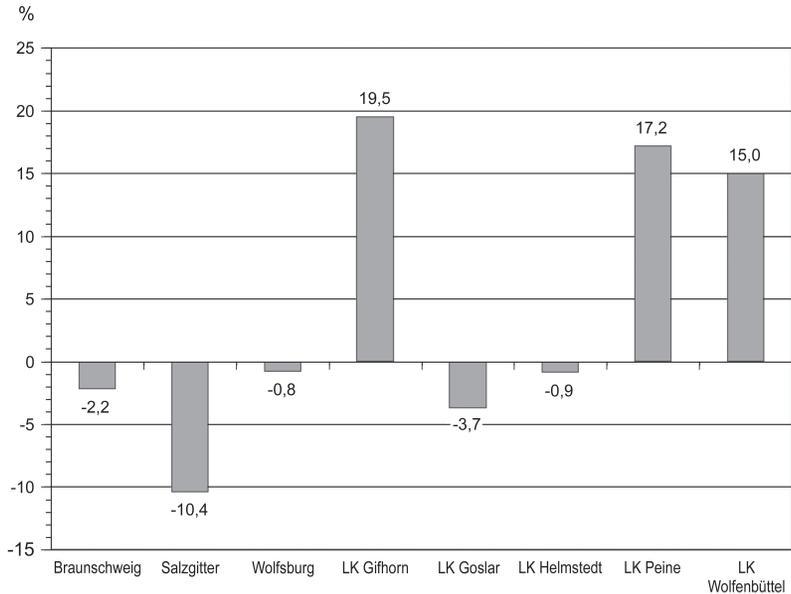
In welchem Ausmaß sich die Versorgungsstruktur im Großraum Braunschweig verändern wird, hängt u. a. auch vom Konsumverhalten der Bevölkerung ab. Solche Änderungen, beispielsweise in der Höhe der Gesamtausgaben für den Konsum oder in den Anteilen der einzelnen Güter an den Gesamtausgaben, haben entscheidenden Einfluss auf die Betriebsstruktur des Einzelhandels. Auch diese Auswirkungen können vereinfachend abgeschätzt werden. Basis ist hierbei die Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 1998 (EVS), die vom Statistischen Bundesamt durchgeführt wurde und Daten zu den Konsumausgaben einzelner Haushaltstypen enthält.

Verknüpft man die Altersstruktur der Bevölkerung, als Ergebnis der IES-Bevölkerungsprognose, mit den Angaben des niedersächsischen Landesamtes für Statistik über die Haushaltsstruktur und berücksichtigt hierbei die Veränderung im Haushaltsbildungsverhalten, so kann die Anzahl und Verteilung der EVS-Haushaltstypen im Großraum Braunschweig abgeschätzt werden. Im Rahmen der EVS wurde die Ausgabenstruktur der Haushaltstypen für die einzelnen Bundesländer erhoben (Fritzsche 2004). Geht man vereinfachend von einer in Zukunft konstanten Ausgabenstruktur der niedersächsischen Haushaltstypen aus, können die Umsatzveränderungen im Einzelhandel nach Ausgabengruppen berechnet werden.

Hier zeigt sich, dass der Ausgabenbereich „Nahrungsmittel, Getränke, Tabakwaren“ bis zum Jahr 2030 generell die größten Einbußen hinzunehmen hat, während der Bereich „Gesundheitspflege“ die geringsten Einbußen bzw. die höchsten Zuwächse zu verzeichnen hat. Innerhalb der Region müssen die kreisfreien Städte sowie der Landkreis Goslar und weitgehend auch der Landkreis Helmstedt mit geringeren Ausgaben rechnen, während die übrigen Landkreise (Gifhorn, Peine und Wolfenbüttel) mit einer Erhöhung der privaten Konsumausgaben rechnen können. Bei den Städten weist lediglich Wolfsburg in den Ausgabenbereichen „Gesundheitspflege“ und „Beherbergungs- und Gaststättendienstleistungen“ einen

positiven Trend auf (2,3 % bzw. 1,3 %). Abbildung 6 zeigt die prozentuale Veränderung der Konsumausgaben bis zum Jahr 2030 über alle Ausgabenbereiche für die kreisfreien Städte und Landkreise des Großraums Braunschweig.

Abb. 6:  
Veränderung  
der Konsum-  
ausgaben der  
privaten Haus-  
halte im  
Großraum  
Braunschweig



Quelle: eigene Berechnungen

In der Szenariobetrachtung 2030b können die kreisfreien Städte dagegen mit einer Erhöhung der Konsumausgaben rechnen, in Braunschweig 9,5 %, in Salzgitter 3,2 % und in Wolfsburg 12,9 % gegenüber 2000. Dementsprechend werden die Konsumausgaben in den Landkreisen entsprechend deutlicher ausfallen bzw. nicht so stark steigen.

Diese Aussagen können jedoch nur als grobe Anhaltspunkte genutzt werden, da es in der Zukunft mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einer veränderten Ausgabenstruktur der privaten Haushalte kommen wird. Diese These begründet sich insbesondere aus drei Aspekten:

(1) Veränderung der Altersstruktur innerhalb der EVS-Haushaltstypen

Wie aus der EVS deutlich wird, ist das Konsumverhalten (Höhe der Konsumausgaben) vom Alter abhängig. Verändert sich also die Altersstruktur innerhalb eines Haushaltstyps, so verändern sich auch die durchschnittlichen Konsumausgaben und die Aufteilung dieser Ausgaben auf die einzelnen Konsumgütergruppen. Ein Beispiel für diese „absehbare“ Veränderung ist der EVS-Haushaltstyp „Allein lebende Frauen“. Während dieser Typus in der Vergangenheit überwiegend aus älteren Frauen bestand, die ihren Lebenspartner überlebt haben, wird in Zukunft der Anteil der jüngeren Frauen in dieser Gruppe zunehmen, die nach einer Scheidung bzw. Trennung wieder alleine leben.

### (2) Neue gesellschaftliche Rahmenbedingungen

Eine weitere Veränderung wird sich aus den neuen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen ergeben. So hat beispielsweise die Anzahl der Männer unter den Alleinerziehenden im Zeitraum von 1991 bis 2000 um 63 % zugenommen (Statistisches Bundesamt 2001). Auch dies hat Auswirkungen auf das insgesamt zur Verfügung stehende Einkommen des EVS-Haushaltstyps „Allein Erziehende“ sowie auf die Ausgabenstruktur.

### (3) Entwicklung der Ausgabenbereiche

Betrachtet man die Verbrauchsstruktur über einen längeren Zeitraum, so sind deutliche Veränderungen erkennbar. „Beispielsweise stieg der Anteil der Ausgaben für Wohnungsmieten, Energie und Wohnungsinstandhaltung von 21 Prozent im Jahr 1973 auf 32 Prozent im Jahr 1998 an. Deutlich abgenommen hat dagegen im gleichen Zeitraum der Anteil der Ausgaben für Nahrungsmittel, Getränke und Tabakwaren, der sich von 23 Prozent (1973) auf 14 Prozent (1998) reduzierte“ (Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2002: 9).

## 5.3 Wohnungsmärkte

Für den Bereich der Wohnungsmärkte sind in erster Linie die Veränderungen bei den Haushaltszahlen von Interesse (Beitrag Waltersbacher in diesem Band). Erst an zweiter Stelle sind die Veränderungen in der Nachfragestruktur von Bedeutung, die durch den größeren Anteil älterer Personen mit einem anderen Anforderungsprofil als jüngere Personen bedingt sind. Insbesondere zu diesem Aspekt sei an dieser Stelle auf andere Veröffentlichungen verwiesen, die sich ausführlich mit den Konsequenzen dieser Entwicklung für den Wohnungsmarkt befassen (Schröter 2002).

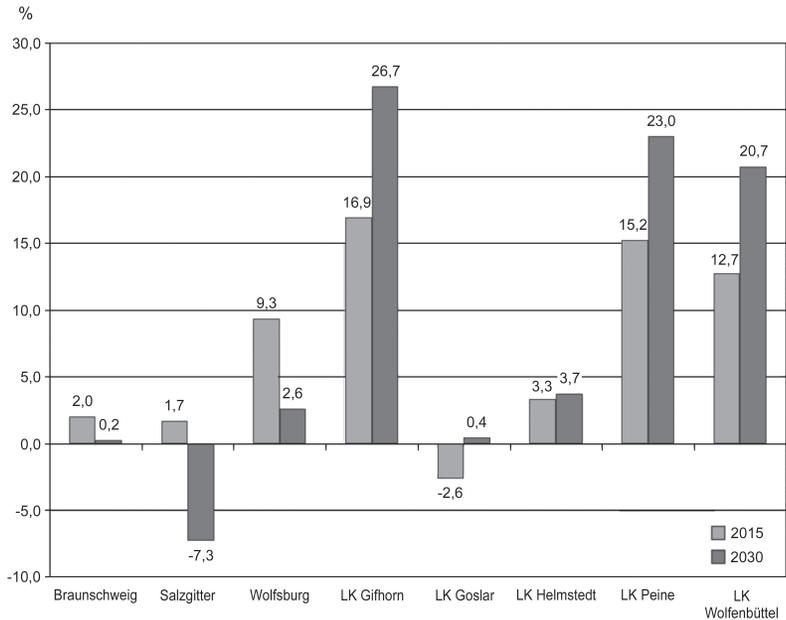
Trotz sinkender Bevölkerungszahlen wird es im Großraum Braunschweig bis zum Jahr 2030 zu steigenden Haushaltszahlen kommen (8,5 %). Während dieser Trend bis zum Jahr 2015 (mit Ausnahme des Landkreises Goslar) noch einheitlich ist, zeichnet sich bis zum Jahr 2030 ein differenzierteres Bild ab (Abb. 8). Während die Städte bereits wieder weniger Haushalte haben, kann in den Landkreisen ein weiteres Wachstum der Haushaltszahlen erreicht werden. Sogar der Landkreis Goslar kann den Rückgang der Anzahl der Haushalte gegenüber dem Jahr 2000 (mit einem Plus von 0,4 %) wieder ausgleichen.

Im Szenario 2030b wird die Zunahme der Haushalte im Wesentlichen in den drei kreisfreien Städten stattfinden. Unter den Szenarioannahmen würden sich 61 % der neuen Haushalte in den Zentren ansiedeln. Aus den Haushalten lassen sich die benötigten Wohnungen abschätzen, wobei eine Mobilitätsreserve von 1 % der vorhandenen Wohnungen (Tovote; Rohr-Zänker 2002: 13) Berücksichtigung findet.

Betrachtet man lediglich die Veränderung zwischen 2000 und 2030, so ergibt sich ein zusätzlicher Wohnungsbedarf von ca. 47.000 Wohnungen. Auf den Zeitraum von 30 Jahren bezogen wäre dies ein jährlicher Neubaubedarf von ca. 3.000 Wohnungen. Dies würde in etwa der Kapazität entsprechen, die auch im Jahr 2002 realisiert wurde. Die Bauwirtschaft in der Region musste sich von fast 8.000 Baufertigstellungen im Boomjahr 1994 auf mittlerweile ca. 3.600 umstellen (NLS 2004a). Die Betrachtung der Zeitpunkte 2015 und 2030 zeigt jedoch, dass sich bis zum Jahr 2015 gegenüber dem Jahr 2000 ein zusätzlicher Bedarf von ca.

40.000 Wohnungen im Großraum Braunschweig ergibt, während bis zum Jahr 2030 nur noch ca. 7.000 zusätzliche Wohnungen benötigt werden. Demnach würden in den ersten 15 Jahren ca. 2.700 Wohnungen jährlich benötigt, während in den zweiten 15 Jahren nur noch 470 neue Wohnungen benötigt werden. Hier ist eine eindeutige Sättigungstendenz zu erkennen, wobei natürlich die regionale Verteilung der Nachfrage entsprechend den Wohnorten der Haushalte (Abb. 7) berücksichtigt werden muss. In der Szenariovariante 2030b wird die Neubautätigkeit nahezu vollständig auf die Oberzentren verschoben.

Abb. 7:  
Veränderung  
der Haushalts-  
zahlen im  
Großraum  
Braunschweig  
gegenüber  
2000



Quelle: 2015: Tovote; Rohr-Zänker 2002 und 2030; eigene Berechnungen

Für die regionale Bauwirtschaft bedeutet dies, dass der Neubau von Wohnungen (bis auf wenige Ausnahmen) nur noch ein Zusatzgeschäft sein kann. Sofern keine erhöhten Investitionen im Wohnungsbestand erfolgen, die diesen Nachfragerückgang ausgleichen können, wird es zu Betriebsschließungen im Bausektor kommen.

An Intensität gewinnt diese Entwicklung, wenn man zusätzlich den Wohnungsbestand berücksichtigt. Geht man vom Wohnungsbestand am 31.12.2002 aus, so existiert (rein rechnerisch) in der Stadt Braunschweig und dem Landkreis Goslar in den Jahren 2015 und auch 2030 noch ein Überangebot an Wohnungen. In allen anderen Städten und Landkreisen ist ein Wohnungsneubaubedarf zu prognostizieren, wobei in der Stadt Salzgitter dieser Neubaubedarf nur im Jahr 2015 auftritt, im Jahr 2030 steht bereits ein Überangebot an Wohnraum zur Verfügung.

## 5.4 Soziale Infrastruktur

Vereinfachend lässt sich sagen, dass es durch den demographischen Wandel zu einer geringeren Nachfrage nach Kindergartenplätzen und zu einem Mehrbedarf an Altenheim- und Altenpflegeplätzen kommen wird (Beitrag Winkel in diesem Band). Eine exakte Prognose der zusätzlichen Altenheim- und Altenpflegeplätze erweist sich als relativ schwierig, da keine einheitlichen Planungsrichtwerte existieren.

Rohr-Zänker (2004) gibt beispielsweise einen Anteil von 25 % der über 85-Jährigen an, die einen Pflegeplatz benötigen. Daraus leitet sich für den Großraum Braunschweig bis zum Jahr 2015 ein Mehrbedarf von knapp 5.000 Plätzen und bis zum Jahr 2030 von ca. 9.400 Plätzen ab. Geht man davon aus, dass 5,3 % der über 65-Jährigen in stationären Einrichtungen der Altenhilfe (Altenheim, Altenwohnheim, Altenpflegeheim) leben (geroweb 2004), so ergibt sich für den Großraum Braunschweig bis zum Jahr 2015 ein Mehrbedarf von knapp 2.000 Plätzen und bis zum Jahr 2030 von ca. 4.600 Plätzen.

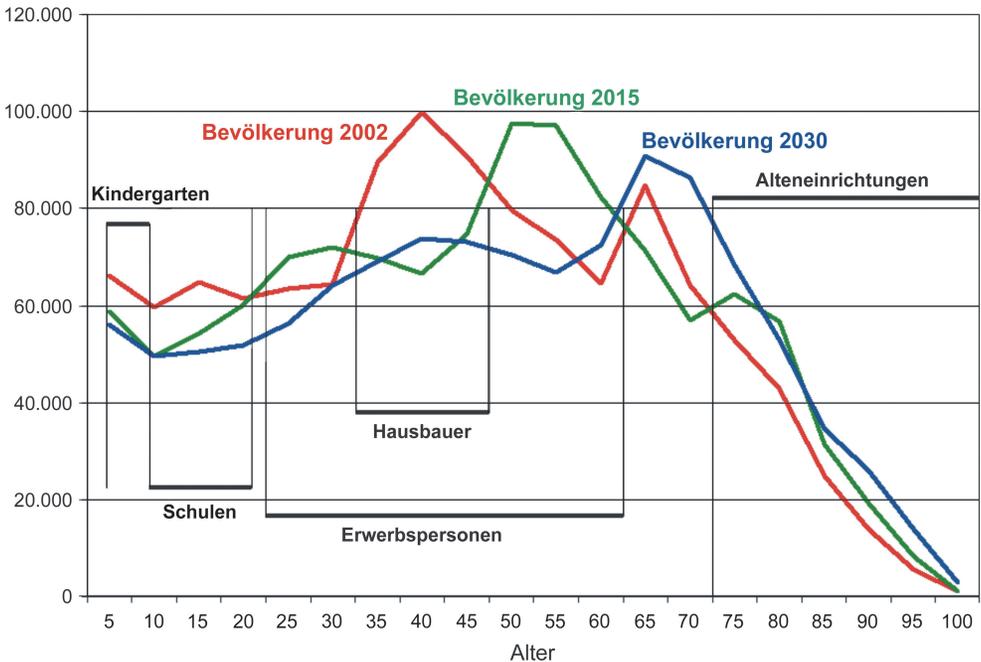
Setzt man die Planungsrichtwerte der hessischen Landesverordnung zur Durchführung des Landesgesetzes über ambulante, teilstationäre und stationäre Pflegehilfen (vom 12.12.1995) als Berechnungsgrundlage an, so sind für den vollstationären Bereich 3,5 % der über 65-Jährigen anzusetzen, für die Tagespflege 0,1 % und für die Kurzzeitpflege 0,2 %. Unter Berücksichtigung dieser Werte ergibt sich insgesamt im Großraum Braunschweig bis zum Jahr 2015 ein Mehrbedarf von ca. 1.400 Plätzen und bis zum Jahr 2030 von ca. 3.300 Plätzen.

Unter Berücksichtigung eines Anteils von 5,3 % der über 65-Jährigen würde dies beispielsweise bezogen auf die Stadt Braunschweig einem aktuellen Bedarf von 2.308 Plätzen entsprechen, dem ein Angebot von 2.610 Plätzen in Alten- und Pflegeheimen gegenübersteht (Stadt Braunschweig 2003). Hierbei ist die Größe der Einrichtungen sehr unterschiedlich und schwankt zwischen 30 und 262 Plätzen, mit einem Mittelwert von 84 Plätzen. Rein rechnerisch gibt es derzeit demnach ein Überangebot von 302 Plätzen. Bei einem für die Stadt Braunschweig prognostizierten Zusatzbedarf von 231 Plätzen bis 2015 und 589 Plätzen bis 2030 ergibt sich erst nach 2015 eine (rechnerische) Unterversorgung.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass selbst im Jahr 2030 die geburtenstarken Jahrgänge noch nicht in dem Alter sind, in dem Pflegeleistungen abgefordert werden. Dies wird aus Abbildung 8 (s. nächste Seite) deutlich, in der die Auswirkungen des demographischen Wandels auf die Nachfrage nach sozialer Infrastruktur im Großraum Braunschweig dargestellt sind.

Abb. 8: Folgen der veränderten Altersverteilung für die kommunalen Einrichtungen

Personen

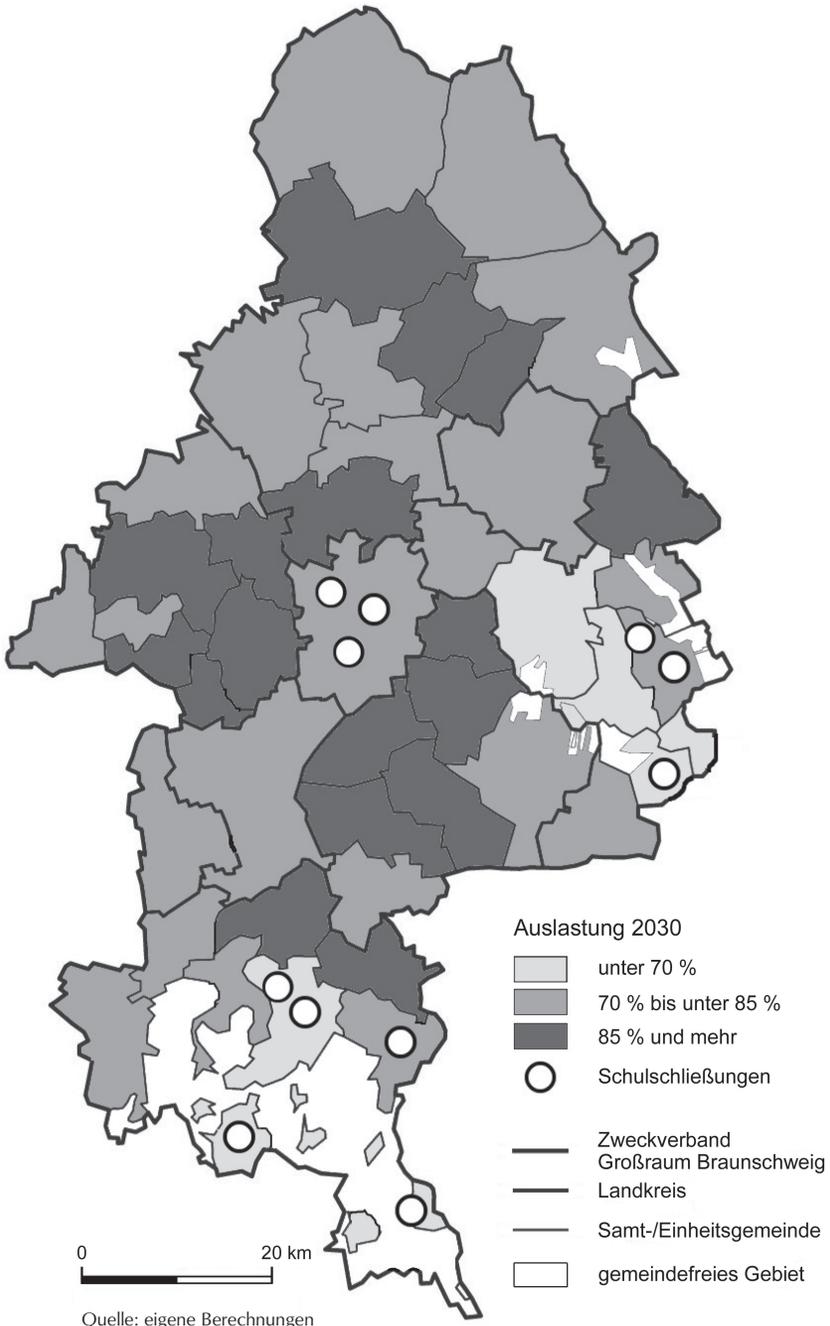


Quelle: eigene Berechnungen nach Tovote 2002

## 5.5 Bildungswesen

Im Bildungswesen wird der Rückgang der Kinderzahlen und jungen Erwachsenen (potenzielle Studierende) zu einem Überangebot führen, was verschiedene Maßnahmen zur Folge haben kann (Beitrag Kramer; Nutz in diesem Band). Um fundierte Aussagen über die Notwendigkeit einzelner Schulschließungen (Primarstufe, Sekundarstufe I und II) zu machen, wäre eine Überprüfung der Schullandschaft in den jeweiligen Gemeinden anhand unterschiedlicher Kriterien erforderlich (z. B. Stufe, baulicher Zustand, Ausstattungsstandard, Qualität). Da eine derart detaillierte Überprüfung im Rahmen dieser Abhandlung weder leistbar noch zielführend ist, wird an dieser Stelle auf Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt „Mobilitäts-Stadt-Region 2030“ zurückgegriffen. Vereinfachend wurde hier ausschließlich die prognostizierte durchschnittliche Auslastung der Schulen im Jahr 2030 auf Stadt- bzw. Gemeindeebene als Kriterium herangezogen (Wermuth; Strobel; Schröter 2004: 60). Als pauschaler Grenzwert für die mindestens notwendige Auslastung wird der Vergleichswert von 70 % festgelegt. In der Region Bremerhaven führte ein durchschnittlicher Auslastungsgrad von ca. 70 % zur Schließung von Standorten (Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft, Stadtverband Bremerhaven 2003). Die Auslastungsgrade der Schulen der Gemeinden im Großraum Braunschweig im Jahr 2030 sind in Abbildung 9 wiedergegeben.

Abb. 9: Auslastung der Schulen im Großraum Braunschweig im Jahr 2030 und bevorstehende Schulschließungen



Die Schulstandorte, die von einer Schließung betroffen sind, werden mit Hilfe eines iterativen Verfahrens bestimmt. Da sich die Schülerverkehre vielfach über Gemeindegrenzen hinweg erstrecken, wird bei Gemeinden mit niedriger Auslastung (unter 70 %) zunächst die Auslastung der übrigen Gemeinden des entsprechenden Landkreises betrachtet. Bei den kreisfreien Städten werden die angrenzenden Großverkehrszellen der Umlandgemeinden berücksichtigt. Schulstandorte in den Innenstädten der Oberzentren werden nicht geschlossen, weil hier in relativ kleinen Verkehrszellen nur wenige Einwohner wohnen (was zu einer niedrigen Auslastung führt), diese aber andererseits so zentral liegen, dass eine hervorragende verkehrliche Erreichbarkeit gegeben ist. Als Ergebnis zeigt sich, dass Schulschließungen insbesondere innerhalb der Bereiche mit deutlichem Bevölkerungsrückgang im Süden und Osten der Region sowie in Braunschweig vorgenommen werden (Wermuth; Strobel; Schröter 2004: 60 f., Abb. 9).

Durch die Umstrukturierung der Schulstandorte werden sich auch die Wegebeziehungen verändern, sodass es zu Verkehrsverlagerungen kommen wird bzw. neuer Verkehr induziert wird. Ein aktuelles Beispiel ist die Schulschließung in Sachsen-Anhalt, die auch Auswirkungen auf den Großraum Braunschweig hat (Zeitungsartikel im Anhang). Das Schulverwaltungsamt in Magdeburg plant, Schulen im grenznahen Bereich (LK Halberstadt) zu schließen. Statt nun die längere Fahrtzeit von 60 Minuten bis zur nächsten Sekundarschule bzw. 90 Minuten bis zum nächsten Gymnasium der Kinder in Sachsen-Anhalt zu akzeptieren, planen die Eltern, ihre Kinder im benachbarten Niedersachsen (Schladen bzw. Vienenburg) zur Schule zu schicken. Die Fahrtzeit zur nächsten Realschule in Vienenburg (Niedersachsen) beträgt nur 5 Minuten.

Auch im Bereich der universitären Bildung wird die Nachfrage nach Studienplätzen zurückgehen. Im Großraum Braunschweig sind davon drei Universitäten bzw. Hochschulen, vier Fachhochschulen sowie 22 außeruniversitäre Forschungseinrichtungen betroffen (Beitrag Kramer; Nutz in diesem Band). Generell wird es jedoch bei einer zurückgehenden Anzahl der Altersgruppe der Studierenden zu einem stärkeren Wettbewerb um die verbleibenden Studierenden kommen. Darüber hinaus bietet der Weiterbildungsmarkt (Stichwort: „lebenslanges Lernen“) eine Möglichkeit, Überkapazitäten auszulasten. Ein Beispiel aus der Region für die Erschließung des Weiterbildungssektors durch neuartige Konzepte ist die Auto-Uni in Wolfsburg. Mit der Auto-Uni soll eine ganz neue Form von Schnittstelle zwischen unternehmerischer und akademischer Wissensvermittlung ins Leben gerufen werden. „Die Uni am Hageberg wird aus drei inhaltlichen Segmenten, so genannten ‚Schools‘, bestehen, die sich der Themenfelder Management, Technologie und ‚Humanities‘ annehmen. Alle Studiengänge und Bildungsangebote werden disziplinübergreifend angelegt sein. Die drei ‚Schools‘ werden jeweils durch zwei Querschnittsbereiche miteinander verknüpft: Unternehmenskultur und Lernstrategien“ (Strohmann 2002).

### 5.6 Umwelt

Die auch in Zukunft steigenden Haushaltszahlen werden zu einer vermehrten Inanspruchnahme von Freiflächen führen. Dies gilt umso mehr, als die derzeitige Suburbanisierung zu Wohnformen führt (Einfamilienhaus im Grünen), die im Hinblick auf den demographischen Wandel nicht zukunftsfähig sind. Die steigende Anzahl älterer und kleiner Haushalte und der Rückgang der Familien stellt nicht das Nachfrageklientel dieser Wohnform dar. In der Konse-

quenz kann der demographische Wandel zu Leerstand bei den Einfamilienhäusern auf der grünen Wiese und gleichzeitigem Neubau von altengerechten Wohnungen in den Zentren führen.

Geht man von der Haushaltsprognose sowie unveränderten Rahmenbedingungen in der Region aus (z. B. zwischen 1,1 und 1,5 Wohnungen je neu errichtetem Wohngebäude), so kann der zusätzliche Flächenbedarf in der Region Braunschweig bis 2030 mit ca. 484 ha abgeschätzt werden. Da üblicherweise zunächst die „unkritischen“ Flächen bebaut werden, kann davon ausgegangen werden, dass in Zukunft vermehrt auf „problematische“ Flächen zurückgegriffen werden muss. Die „Probleme“ solcher Flächen für die Bebauung liegen in ungünstigen Bodenverhältnissen, die aber aus Bodenschutzaspekten durchaus erhaltenswert sind, oder in der Nähe zu empfindlichen Nutzungen (z. B. wertvollen Biotopen). Zusätzlich wird das Kleinklima durch die Bebauung und Versiegelung weiter verschlechtert werden. Insgesamt wird es also zu einer zusätzlichen Beeinträchtigung der Umwelt kommen.

Die durch den Trend zu kleineren Haushalten verursachte Zunahme der Anzahl der Haushalte wird zu einem erhöhten Strombedarf führen. Der spezifische Stromverbrauch je Einwohner ist beim Einpersonenhaushalt um 50 % höher als im Vierpersonenhaushalt. Bezogen auf die Region Braunschweig bedeutet dies einen zusätzlichen Strombedarf im Jahr 2030 von ca. 4,4 Mill. kWh. In Abhängigkeit von der Art der Stromerzeugung kann dies eine Erhöhung der Umweltbelastungen (z. B. CO<sub>2</sub>-Emissionen) hervorrufen. Unterstützt wird dieser gestiegene Energiebedarf durch den Alterungsprozess und die veränderten Ansprüche der Altersklassen. So haben ältere Menschen ein Bedürfnis nach einer wärmeren Raumtemperatur, dessen Umsetzung einen vermehrten Wärmebedarf bzw. Energieverbrauch zur Folge hat.

Im Rahmen der Versorgung der Bevölkerung mit Infrastrukturangeboten wird es wahrscheinlich zu einer Konzentration der Einrichtungen kommen und damit zu einer Verlängerung der Wege, um die jeweiligen Standorte aufzusuchen (Beitrag Scheiner in diesem Band). Folge ist eine Zunahme der Verkehrsleistung und damit der Umweltbelastungen.

Mit dem Verkehrsaufkommen und der Verkehrsleistung im MIV nehmen die negativen Wirkungen des Verkehrs auf die Umwelt zu. Dies lässt sich exemplarisch am Beispiel der CO<sub>2</sub>-Emissionen verdeutlichen. So werden im Jahre 2005 die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors im Großraum Braunschweig trotz der Fortschritte im Bereich der Fahrzeugtechnik um 11 % höher liegen als im Jahre 1990. Das bundespolitische Ziel –Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 25 % bis zum Jahr 2005 gegenüber 1990 – wird beim Trendszenario erst im Jahr 2026 erreicht werden.

Es sind zudem höhere Umweltbelastungen durch Lärm und Trennwirkung zu erwarten, insbesondere die Kernstädte verlieren an Attraktivität. Durch die fortgesetzte Stadt-Umland-Wanderung findet eine weitere Zersiedelung des Umlandes („Speckgürtel“) statt, ohne dass die ÖPNV-Erschließung im ausreichenden Umfang möglich wäre. Damit nimmt die Anzahl der „captive drivers“, also derjenigen, die auf das Auto angewiesen sind, weiter zu. „Der eingangs dargestellte Teufelskreis setzt sich fort. Die Lebensqualität in der Region Braunschweig verschlechtert sich.“ (Wermuth; Strobel; Schröter 2004: 79)

Von diesen skizzierten Wirkungen des demographischen Wandels auf die Umwelt werden alle Städte und Landkreise des Großraum Braunschweigs gleichermaßen betroffen sein.

### 5.7 Verkehr

Die Region Braunschweig ist eine der am stärksten motorisierten und für den Autoverkehr am meisten ausgebauten Stadtregionen Deutschlands (rund 550 Pkw/1.000 EW; Wolfsburg: 711 Pkw; Bundesgebiet: 515 Pkw). Die Entwicklung der Mobilität in der Region wird nicht zuletzt durch den größten europäischen Automobilkonzern VW beeinflusst. Abgesehen von Wolfsburg weisen die ländlichen Kreise eine signifikant höhere Motorisierung als die Städte auf. Für 59 % der Wege in der Region wird der Pkw benutzt. Bei der Differenzierung des Verkehrs nach Wegezwecken fällt auf, dass nahezu 40 % der Wege der Freizeit dienen. Der klassische Weg zur Arbeit hat dagegen nur einen Anteil von 21 %.

Zur Bestimmung der Auswirkungen des demographischen Wandels auf den Verkehr muss eine Reihe von Einflussfaktoren berücksichtigt werden (Beitrag Scheiner in diesem Band). Außer durch die staatlichen Rahmenbedingungen (z. B. Subventionen, Steuern) wird die Verkehrsentwicklung insbesondere von folgenden Faktoren beeinflusst:

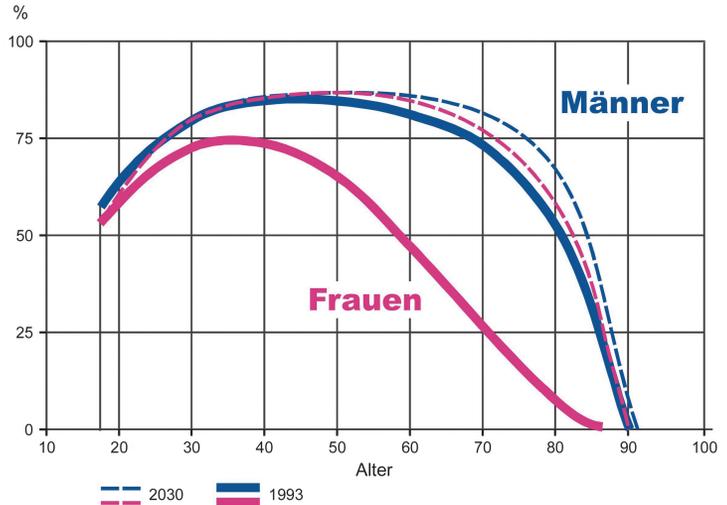
- Bevölkerungsentwicklung
- Motorisierungsentwicklung (z. B. Anzahl Pkw)
- Siedlungsstruktur
- Verkehrsangebot (Straßen, Bahnen, Busse, Parkplätze, etc.) und
- Lebensstile und Verkehrsverhalten

Im Rahmen des Forschungsprojekts „Mobilitäts-Stadt-Region 2030“ fanden die oben genannten Einflussgrößen und ihre prognostizierten Veränderungen Eingang in ein Verkehrsmodell, mit dessen Hilfe der Verkehr im Großraum Braunschweig simuliert wurde. Hierbei wurden für den Zeitpunkt 2030 insgesamt drei Szenarien untersucht.

Aufgrund ihrer herausgehobenen Bedeutung, gerade im Zusammenhang mit dem demographischen Wandel, soll an dieser Stelle nur die Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit näher erläutert werden. „Die Pkw-Verfügbarkeit nimmt bis 2030 weiter zu. Die differenzierte Betrachtung nach Alter und Geschlecht (Abb. 10) macht deutlich, dass die stärkste Zunahme der Pkw-Verfügbarkeit bei den Frauen und davon wiederum in der bis dahin größten Personengruppe der Seniorinnen zu erwarten ist. Während heute je nach Gebietstyp nur rund 30 % der Frauen ab 65 Jahre über einen Pkw verfügen, wird dieser Wert bis 2030 auf ca. 70 % ansteigen. Die Kohorten der autofahrenden Jahrgänge altern weiter. Das bedeutet, die Frauen, die heute als 40-Jährige Auto fahren, werden mehrheitlich auch noch 2030 zu den Autofahrerinnen gehören“ (Wermuth; Strobel; Schröter 2004: 61).

Der Vergleichsfall für die Szenarien war jeweils das so genannte Trendszenario, dessen wesentliche Merkmale hier wiedergegeben werden. „Die Modellberechnungen haben gezeigt, dass das Verkehrsaufkommen im MIV (Pkw-Fahrten) bis 2030 trotz Rückgang der Bevölkerung gegenüber 1996 um 4 % zunehmen wird, während im nicht motorisierten Verkehr eine Abnahme von 19 % zu beobachten ist. Die Pkw-Mitfahrten nehmen ebenfalls deutlich

Abb. 10:  
Pkw-Verfügbarkeit der  
Braunschweigerinnen und  
Braunschweiger nach Alter  
und Geschlecht 1993  
und 2030



Quelle: Wermuth; Strobel; Schröter 2004: 61

ab. Die ÖPNV-Fahrten nehmen um 14 % zu, jedoch auf niedrigem Niveau. Absolut ist der Zuwachs an ÖPNV-Fahrten weitaus geringer als an MIV-Fahrten.

Im Modal Split bedeutet das eine Steigerung des MIV-Anteils (inklusive Mitfahrer) von 58,6 % auf 61,2 %. Der ÖPNV-Anteil nimmt von 8,2 % auf 10 % zu. Diese Zunahme lässt sich auf die Realisierung der Regionalstadtbahn zurückführen.“ (Wermuth, Strobel; Schröter 2004: 75).

„Als Kernaussage lässt sich herausstellen, dass das Verkehrsaufkommen im MIV und somit die daraus resultierenden Belastungen trotz Bevölkerungsrückgangs zunehmen werden. Die rückläufige demographische Entwicklung wird nicht zur Lösung der Verkehrsprobleme führen“ (Wermuth; Strobel; Schröter 2004: 79).

In den beiden anderen Szenarien wurde im Wesentlichen eine stärkere Berücksichtigung des Nachhaltigkeitsgedankens modellmäßig umgesetzt, im Alternativszenario 1 mit regionalen Maßnahmen und im Alternativszenario 2 zusätzlich mit bundespolitischen Vorgaben. Zentrale Aussage dieser Modellrechnungen ist, dass das Verkehrsaufkommen durch geeignete Handlungsweisen reduziert werden kann, wobei die größten Effekte durch eine Kombination der regionalen und bundespolitischen Maßnahmen zu erzielen sind.

## 5.8 Freizeit und Erholung

Mit dem Harz und Teilen der Lüneburger Heide liegen zwei der vier übernachtungsstärksten Reiseregionen in Niedersachsen innerhalb des Großraums Braunschweig. Die Bedeutung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor ist in den einzelnen Kreisen und kreisfreien Städten unterschiedlich. Im gesamten Großraum Braunschweig hatten die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Wirtschaftssektor „Gastgewerbe“ im Jahr 2002 lediglich einen Anteil von 2,5 %, obwohl 8 % der Betriebe diesem Sektor zugeordnet waren. Die größte Bedeutung hat das Gastgewerbe im Landkreis Goslar. Hier haben die Betriebe einen Anteil von 13,5 % und 6,5 % der Beschäftigten arbeiten in diesem Sektor (NLS 2001c). In einzelnen

Gemeinden dieses Landkreises erreichte der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Wirtschaftssektor „Handel, Gastgewerbe und Verkehr“ im Jahr 2001 sogar nahezu 50 % (LK Goslar, 2004).

Im Zeitraum zwischen November 2002 und September 2003 wurde im Großraum Braunschweig ein „Offenes Forum Tourismus“ (OFT) der Tourismusregion Braunschweiger Land e.V. durchgeführt. Hierbei wurde u. a. auf die veränderten Rahmenbedingungen durch den demographischen Wandel und seine Auswirkungen auf den Tourismus hingewiesen (Beitrag Reuber; Wolkersdorfer in diesem Band).

Die Analyse der Ausgangssituation im Rahmen des OFT-Prozesses verdeutlichte, dass die Region in den Themenprofilen „Natur und Aktiv“ und „Kunst, Kultur und Geschichte“ bereits über ein gutes Angebot verfügt. Im Themenprofil „Gesundheit und Wellness“ ist die Angebotsstruktur jedoch noch nicht hinreichend ausgebaut (ift 2003). Ein Ausbau in diesem Sektor wurde jedoch nicht als vordringlich eingestuft aufgrund der hohen Investitionskosten, die für ein qualitativ gutes Angebot erforderlich sind.

Geht man von der in Kap. 4 dargestellten wirtschaftlichen Entwicklung im Großraum Braunschweig aus, so hat insbesondere der Wirtschaftssektor „Handel, Gastgewerbe und Verkehr“ gute Wachstumschancen (ca. 10 % bis 2030). Auch die im Kap. 5.2 dargestellten Veränderungen der privaten Konsumausgaben deuten für die Ausgabenkategorie „Freizeit, Unterhaltung und Kultur“ sowie „Beherbergungs- und Gasstättendienstleistung“ insgesamt auf eine positive Tendenz hin. Hier ist eine Zunahme der Konsumausgaben von 5,1 % bzw. 6,6 % bis zum Jahr 2015 denkbar, wobei danach (bis zum Jahr 2030) nur noch die Ausgabenkategorie „Beherbergungs- und Gaststättendienstleistung“ leichte Steigerungen aufweist, während die Ausgaben für „Freizeit, Unterhaltung und Kultur“ nahezu konstant bleiben.

## 6 Großraum Braunschweig – Verstärkter Raum mit Zukunft?

In den vorangegangenen Kapiteln wurden die Auswirkungen des demographischen Wandels auf den Großraum Braunschweig dargestellt. Hierbei wurden mehrere sektorale Problembereiche betrachtet und die Aussagen, soweit möglich, hinsichtlich der Städte und Landkreise im Großraum Braunschweig differenziert.

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Entwicklung der Bevölkerungszahl in den Teilräumen der Region ist starken Schwankungen unterworfen und reicht von plus 30 % bis minus 30 % bis zum Jahr 2030.
- Das Erwerbspersonenpotenzial wird deutlich zurückgehen, und der Anteil der älteren Personen an den verbleibenden Erwerbspersonen erhöht sich merklich.
- In der Region wird es zu einer Konkurrenz um bestimmte Erwerbspersonengruppen kommen.
- Die Kommunen werden ihre Aufgaben mit deutlich weniger Steuereinnahmen erfüllen müssen.
- Die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs wird sich verschlechtern, insbesondere im ländlichen Raum.

- Der Wohnungsneubau wird drastisch zurückgehen, gleichzeitig wird es aufgrund der nicht nachfragegerechten Wohnungen zu Leerständen kommen.
- Die soziale Infrastruktur muss der veränderten Bevölkerungszusammensetzung angepasst werden, Qualitätseinbußen sind wahrscheinlich.
- Im Bildungswesen wird es zu einer Konzentration der Einrichtungen kommen, die längere Anfahrtswege für die jeweiligen Bevölkerungsgruppen bedeuten.
- Der Rückgang der Einwohnerzahl wird nicht zu einer Verbesserung der Umweltsituation führen.
- Das Verkehrsaufkommen (und die damit verbundenen Belastungen) wird trotz Bevölkerungsabnahme weiter zulegen.
- Die Bedeutung des Sektors „Freizeit und Erholung“ für die wirtschaftliche Entwicklung der Region wird an Bedeutung gewinnen.

Eine zusammenfassende Darstellung der Konsequenzen des demographischen Wandels für die Landkreise und kreisfreien Städte im Großraum Braunschweig für die Zeitpunkte 2015 und 2030 geben die Tabellen 3 und 4. Die Problematik der Bewertung liegt insbesondere in der Auswahl der betrachteten sektoralen Bereiche, in möglichen Überschneidungen bzw. Abhängigkeiten der Bereiche und in der starken Vereinfachung (lediglich drei Bewertungsstufen). Gleichwohl ermöglicht die tabellarische Wiedergabe einen schnellen Überblick und ist deshalb insbesondere in der politischen Diskussion hilfreich. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurden zur zusammenfassenden Bewertung lediglich drei „Stufen“ (+/o/-) verwandt. Geringfügige negative oder positive Veränderungen wurden innerhalb der Bereiche (z. B.  $\pm 1\%$ ) als konstant angesehen und der Stufe „o“ zugeordnet. Die Tabellen 3 und 4 (s. nächste Seite) zeigen deutlich, dass es bei keiner Stadt bzw. keinem Kreis nur positive oder negative Auswirkungen des demographischen Wandels gibt. Für den Bezugszeitraum 2015 fallen die Landkreise Gifhorn und Peine auf, die überwiegend noch vom demographischen Wandel profitieren. Im Bezugsjahr 2030 sind die positiven Effekte deutlich zurückgegangen. Am stärksten betroffen wird die Stadt Salzgitter sein, die in nahezu allen Bereichen negative Auswirkungen erwarten muss.

An dieser Stelle muss darauf hingewiesen werden, dass die in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen Effekte des demographischen Wandels nicht zwangsläufig in dem angegebenen Ausmaß eintreten müssen. In nahezu allen Bereichen haben die politischen Entscheidungsträger die Möglichkeit, den negativen Einflüssen gegenzusteuern. Auch sind die Prognosen im Wesentlichen als Trendprognosen erstellt worden. Die zugrunde liegenden Annahmen weisen jedoch teilweise eine große Bandbreite auf, sodass auch andere Entwicklungen möglich sind. Die Prognosen können und sollen keinen dogmatischen Anspruch erheben, sondern lediglich auf mögliche Entwicklungsverläufe hinweisen.

Sehr deutlich wird dies am Wirkungsbereich Verkehr. Im Rahmen des Forschungsprojektes „Mobilitäts-Stadt-Region 2030“ konnte aufgezeigt werden, dass eine stärkere Berücksichtigung des Nachhaltigkeitsgedankens zu einer Reduktion der negativen Wirkungen führen kann (Wermuth; Strobel; Schröter 2004). Durch den demographischen Wandel kann es auch zu einer Entzerrung der starken Saisonalität im Tourismus und damit im Freizeitverkehr kommen (Beitrag Reuber; Wolkersdorfer in diesem Band).

Tab. 3: Zusammenfassende Bewertung der Entwicklung im Großraum Braunschweig bis 2015

Bereich	Kreisfreie Städte			Landkreise					Großraum Braunschweig
	Braunschweig	Salzgitter	Wolfsburg	Gifhorn	Goslar	Helmstedt	Peine	Wolfenbüttel	
Bevölkerung	o	o	o	o	-	-	o	o	o
Finanzen	-	-	o	+	-	-	+	+	-
Erwerbspersonen	o	-	+	+	-	-	+	o	-
Konsum	o	o	+	+	o	o	+	+	+
Nahversorgung	o	o	+	+	-	-	+	o	-
Wohnungsmärkte / Haushalte	+	+	+	+	o	+	+	+	+
Soziale Infrastruktur	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umwelt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Freizeit und Erholung	+	o	+	+	-	o	+	+	+

Tab. 4: Zusammenfassende Bewertung der Entwicklung im Großraum Braunschweig bis 2030

Bereich	Kreisfreie Städte			Landkreise					Großraum Braunschweig
	Braunschweig	Salzgitter	Wolfsburg	Gifhorn	Goslar	Helmstedt	Peine	Wolfenbüttel	
Bevölkerung	-	-	-	+	-	-	+	+	-
Finanzen	-	-	-	o	-	-	o	-	-
Erwerbspersonen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konsum	o	-	o	+	o	o	+	+	+
Nahversorgung	-	-	-	+	-	-	+	+	-
Wohnungsmärkte / Haushalte	o	-	+	+	o	+	+	+	+
Soziale Infrastruktur	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bildungswesen	-	o	o	o	-	-	o	o	o
Umwelt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verkehr	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Freizeit und Erholung	o	-	o	+	-	o	+	+	+

Ähnliche Effekte bzw. Maßnahmen sind auch für die anderen Wirkungsbereiche vorstellbar. Beispielsweise muss eine Zunahme der Haushaltszahlen nicht zwangsläufig zu mehr Neubau führen. Die Bestandsorientierung und die Umnutzung leer stehender Gebäude bieten eine Reihe von Chancen (Beitrag Waltersbacher in diesem Band).

Auch eine zurückgehende Nachfrage muss nicht zur Schließung bzw. Konzentration von Infrastruktureinrichtungen führen. Die geringere Auslastung kann ebenso gut zur Qualitätssteigerung führen, also beispielsweise zu kleineren Schulklassen, mit einem besseren Betreuungsverhältnis (Beitrag Kramer; Nutz in diesem Band).

Die Lösung der durch den demographischen Wandel ausgelösten Probleme wird in einer stärkeren Kooperation der einzelnen Kommunen und in der zunehmenden Eigenverantwortung von Bürgerinnen und Bürgern liegen, wobei auch die Wirtschaft mit einzubeziehen ist (Public Private Partnership) (Winkel). Bei der interkommunalen Kooperation geht es beispielsweise darum, gemeinsame Infrastruktur aufzubauen bzw. effizient zu nutzen und so die Position im interkommunalen und regionalen Wettbewerb zu stärken. In der Region Braunschweig ist der gemeinsame Gewerbepark „Waller See“ der Stadt Braunschweig und der Gemeinde Schwülper (LK Gifhorn, ca. 6.500 EW) ein Beispiel für eine solche bereits existierende Kooperation. Die Stadtgrenze verläuft mitten durch den Gewerbepark, trotzdem wird das Gebiet gemeinsam erschlossen und vermarktet. Die Stadt Braunschweig übernimmt Ankauf, Erschließung und Vermarktung des Geländes, erhält dafür in der Anfangsphase auch 60 Prozent der Steuereinnahmen – 40 Prozent kommen der Gemeinde Schwülper zugute, über deren Stadtgebiet die Anbindung zur nahe gelegenen Autobahn erfolgt.

Ein Beispiel für erfolgreiches bürgerschaftliches Engagement in der Region ist der Verein „Kennel Bad“. Im „Kennel Bad e.V.“ haben sich Bürgerinnen und Bürger zusammengefunden, um ein Naturbad in der Stadt Braunschweig zu erhalten, welches aus Kostengründen geschlossen werden sollte. In Kooperation mit der Stadt und ortsansässigen Unternehmen gewährleistet der Verein den Betrieb des Freibades.

Die Regionale Entwicklungsagentur für Südostniedersachsen e. V. (reson) ist ein Beispiel für die erfolgreiche Einbeziehung von Unternehmen in die Regionalentwicklung. Reson wurde bereits 1994 von der Volkswagen AG, der heutigen Salzgitter AG, den regionalen IG-Metall-Verwaltungsstellen und dem Land Niedersachsen gegründet. Ein Projekt von reson ist die „Wirtschaftsinitiative Salzgitter“, die 2002 auf Initiative der IG Metall mit dem Land Niedersachsen, den fünf großen Unternehmen Salzgitters und der Stadt entstanden ist. Hier hat reson die Konzeptionierung, Koordination und Moderation der Initiative übernommen. Einige der in Arbeitsgruppen erarbeiteten Vorschläge zur Stärkung des Lebens- und Wirtschaftsstandortes Salzgitter wurden bereits erprobt, z. B. eine Imagetour für neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Unternehmen, um sie mit dem weiteren Wirtschafts- und vor allem Wohnumfeld vertraut zu machen.

Wenn den Akteuren im Raum die möglichen Entwicklungsverläufe und die eigenen Handlungsspielräume bewusst sind, bleibt der Großraum Braunschweig ein veränderter Raum mit Zukunft!

## Literatur

- Fritzsche, A. (2004): Privater Verbrauch der privaten Haushalte nach Haushaltstypen für Niedersachsen aus der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 1998. Pers. Mitteilung vom 25.02.2004.
- geroweb (2004): Das Altenheim als Lebensort. Internet: <http://www.geroweb.de/altenheim/>, Stand: k. A. Abruf: 03.03.2004.
- Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft, Stadtverband Bremerhaven (2003): [www.gew-bremerhaven.de/schulschliessungen.html](http://www.gew-bremerhaven.de/schulschliessungen.html), Abruf: 16.01.2003.
- Heissenberg, L.; Krebs, C. (2004): VW will Gewerbesteuer drastisch kürzen. In: Braunschweiger Zeitung vom 06.03.2004.
- ift, Freizeit und Tourismusberatung GmbH (2003): Tourismusoffensive Braunschweiger Land – Erster Workshop des OFT am 9. April 2003. Internet: <http://www.braunschweiger-land.de/images/ofr.pdf>.
- LK Goslar, Landkreis Goslar (2004): Statistik – Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte nach Wirtschaftsgruppen und Gemeinden 2001. Internet: <http://www.landkreis-goslar.de/showobject.phtml?object=tx|62.1744>, Stand: k. A. Abruf: 01.03.2004.
- Lompe, K.; Weis, H. (2004): Arbeits-Stadt-Region 2030 – Forschungsergebnisse. In: ZGB, Zweckverband Großraum Braunschweig; KoRiS, Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung (Hrsg.): STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, Band 9, Braunschweig.
- ML, Niedersächsisches Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2004): Landes-Raumordnungsprogramm 1994, Ergänzung 1998, Änderung 2002. Internet: [http://www.ml.niedersachsen.de/master/0,,C1386941\\_N14742\\_L20\\_D0\\_I655,00.html](http://www.ml.niedersachsen.de/master/0,,C1386941_N14742_L20_D0_I655,00.html), Stand: k. A. Abruf: 17.02.2004.
- Nds. Innenministerium (Hrsg.) (2000): Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen – Änderungen und Ergänzungen. Entwurf zur Beteiligung gemäß § 11 Abs. 1 NROG, Hannover.
- NLS, Nds. Landesamt für Statistik (2004a): Bevölkerung am 31.12. in Niedersachsen. NLS-Online: Tabelle Z1000112. Internet: <http://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/> Stand: 2001, Abruf: 23.02.2004.
- NLS, Nds. Landesamt für Statistik (2004b): Baufertigstellungen in Niedersachsen. NLS-Online: Tabelle K8100101. Internet: <http://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/> Stand: 2001, Abruf: 27.02.2004.
- NLS, Nds. Landesamt für Statistik (2004c): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort und Betriebe in Niedersachsen. NLS-Online: Tabelle M7023031. Internet: <http://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/> Stand: 2001, Abruf: 01.03.2004.
- Noske, H. (2004): Harz: ohne Grenzen ganz oben. In: Braunschweiger Zeitung vom 12.02.2004.
- Rohr-Zänker, R. (2004): Beitrag im Rahmen der Tagung „Regionen im demographischen Umbruch. Möglichkeitsräume oder Anpassungszwänge“ des Kompetenzzentrums für Raumforschung und Regionalentwicklung in der Region Hannover am 06.02.2004. Hannover.
- Schröter, F. (2002): Zielgruppen statt Einheitsmieter. Vortrag auf der Tagung „10 Jahre Entwicklung: iwB Entwicklungsgesellschaft mbH“ am 24. und 25. September 2002 in Braunschweig. Internet: [http://www.iwb-e.de/www.iwb-e.de/publikation/jubilaem/V01\\_Schroeter\\_Mieterzielgruppen.pdf](http://www.iwb-e.de/www.iwb-e.de/publikation/jubilaem/V01_Schroeter_Mieterzielgruppen.pdf).
- Schröter, F. (2004): Wohnen in Wolfsburg. Internet: <http://www.tu-bs.de/~schroete/Radtour5.htm>, Stand: 15.09.2003, Abruf: 27.04.2004.
- Schur, P.; Zika, G. (2002): Gute Chancen für moderaten Aufbau der Beschäftigung. AB-Kurzbericht, 10. Nürnberg.
- Sievers, K. (2003): Jeder Dritte in der Region pendelt. In: Braunschweiger Zeitung vom 19.09.2003.
- Stadt Braunschweig (2004): Alten- und Pflegeheime. Internet: [http://www.braunschweig.de/freizeit\\_soziales/senioren/alten\\_pflegeheime.html](http://www.braunschweig.de/freizeit_soziales/senioren/alten_pflegeheime.html), Stand: 2003, Abruf: 03.03.2004.
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg.) (2002): Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 2003. Wiesbaden.

- Statistisches Bundesamt (2001): Immer mehr allein erziehende Väter. Zahl der Woche, Pressemitteilung vom 19. Juni 2001. Wiesbaden.
- Strohmann, M. (2002): Das Tor zur Zukunft aufstoßen – Die Auto-Uni von Volkswagen ist weltweit ohne Beispiel – Zusammenarbeit mit Hochschulen. In: Braunschweiger Zeitung vom 12.11.2002.
- Tovote, B.-U. (2002): Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2000 bis 2030 für die Städte und Gemeinden im Großraum Braunschweig unter Berücksichtigung der künftigen EU-Osterweiterung. Hannover.
- Tovote, B.-U.; Rohr-Zänker, R. (2002): Kleinräumige Bevölkerungs-, Haushalts- und Wohnungsbedarfsprognose 1999 bis 2015 für den Großraum Braunschweig. Hannover.
- Wermuth, M.; Schröter, F.; Strobel, G. (2004): Mobilitäts-Stadt-Region 2030 – Forschungsergebnisse -. In: ZGB, Zweckverband Großraum Braunschweig; KoRiS, Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung (Hrsg.): STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, Band 12, Braunschweig.
- ZGB, Zweckverband Großraum Braunschweig (2004): Verbandsgebiet. Internet: <http://www.zgb.de/index.php?content=ueberuns/verbandsgebiet>, Stand: k. A. Abruf: 16.02.2004.
- ZGB, Zweckverband Großraum Braunschweig; KoRiS, Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung (Hrsg.): STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig – Leitbilder für eine Stadtregion im demographischen Wandel. Gesamtergebnisse des interdisziplinären Forschungsvorhabens. In: ZGB, Zweckverband Großraum Braunschweig; KoRiS, Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung (Hrsg.): STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, Band 8, Braunschweig.

# Scheinumzug nach Niedersachsen?

Schulschließungen in Sachsen-Anhalt: Eltern wollen Kinder bei Verwandten und Freunden unterbringen

Von Mathias Kasuptke

**WÜLPERODE.** Es rumort in Sachsen-Anhalt. Die Schulplanung im Nachbarbundesland treibt in einigen Landkreisen sonderbare Blüten. So im Landkreis Halberstadt. Weil die Schließung von Schulen droht, wollen Eltern in grenznahen Gemeinden ihre Kinder in Niedersachsen zur Schule schicken.

Die gesetzlichen Schranken sollen mit Tricks und Freunden überwunden werden. Wülperode ist ein kleines Dorf, nur wenige Meter von der ehemaligen innerdeutschen Grenze entfernt im Okertal zwischen Schladens und Vienenburg gelegen.

Gemeinsam mit den Ortsteilen Göddeckenrode und Suderode zählt die Gemeinde gerade mal 530 Einwohner. Während aber in Sachsen-Anhalt die Einwohnerzahl seit zehn Jahren um rund 10 Prozent sank, stieg sie in Wülperode um 27.

Und das Dorf wächst weiter. Vor allem junge Familien mit Kindern aus Niedersachsen zieht es in die ländliche Gemeinde in Sachsen-Anhalt. Der Kindergarten musste bereits ausgebaut werden. Ruhige Wohngegend, preiswerte Immobilien und die Nähe zum Arbeitsplatz machen Wülperode zu einem interessanten Lebenspunkt – auch für Niedersachsen.

Wenn da nicht die Kinder wären, die irgendwann zur Schule müssen. Die nächste Sekundarschule, das nächste Gymnasium auf sachsen-anhaltischer Seite sind in Osterwieck, auf dem direkten Weg etwa neun Kilometer entfernt. Der Schulbus fährt diesen auf seiner Sammeltour aber nie.

Die bisherige Fahrzeit von rund 35 Minuten könnte noch länger werden, wenn das Schulverwaltungsamt der Entscheidung des Halberstädter Kreistages nicht zustimmt.

Die Abgeordneten hatten entschieden, entgegen den gesetzlichen Vorgaben für den Schulentwicklungsplan das Gymnasium und die Sekundarschule in Osterwieck nicht zu schließen. Die Entscheidung des Schulverwaltungsamtes soll in den nächsten 14 Tagen gefällt werden, hatte der zuständige Referent für Schulentwicklungsplanung in Magdeburg, Thomas Kreuzer, angekündigt.



Proteste im Kreistag von Halberstadt: Dirk Heinemann wehrt sich mit Schüler- und Elternvertretern anderer Schulen des Kreises Halberstadt gegen die geplanten Schulschließungen. Foto: Mario Heinicke

Hauptprüfungspunkt ist, ob der verabschiedete Schulnetzplan den gesetzlichen Vorgaben entspricht.

Das tut er derzeit nicht. Wülperodes Bürgermeister Dirk Heinemann will die 14 Tage nicht abwarten. „Wir werden die Behörde mit einer Flut von Protestbriefen beschäftigen“, kündigte der 30-Jährige an, wohl wissend, dass dies keine Wunderwaffe für den Erhalt der Osterwiecker Schulen ist.

„Wir werden die Behörde mit einer Flut von Protestbriefen beschäftigen.“

Bürgermeister Heinemann

Mit Protesten könne man zwar die gewählten Kreistagsmitglieder beeindruckt, nicht aber Beamte und Behörden.

Dass seine Kinder und die der anderen Familien seiner Gemeinde einstündige Schulbusfahrten bis zur nächsten Sekundarschule in Dardesheim oder gar 90-minütige zum nächsten Gymnasium in Halberstadt in Kauf nehmen, schließt Dirk Heinemann aus. „Bis zur Realschule in Vienenburg sind es nur fünf Minuten“, weist Wülperodes Bürgermeister den neuen Schulweg.

Dass er damit nicht allein steht, haben die Protestaktionen der betroffenen Eltern in den vergangenen Wochen gezeigt. Mehrere hundert

Einwohner aus dem Raum Osterwieck waren nach Halberstadt gereist, um ihren Unmut über die geplante Schulschließung zum Ausdruck zu bringen.

Doch der Weg nach Vienenburg oder Schladens zur Realschule ist nicht ganz so einfach, wenn auch viel kürzer. Länderübergreifende Schulnetzplanungen sind in Deutschland nicht üblich. Darauf weist auch Schladens Realschul-Direktor Wolfgang Mees hin. „Niedersachsen und Sachsen-Anhalt müssten sich dann über die Kosten der Schülerbeförderung einigen“, sagt Mees und meint: „Mit solchen Überlegung sollte man vorsichtig umgehen“.

Auch sein Amtskollege von der Vienenburger Realschule, Bernhard Düsing, ist in Sachen Wülperöder Schulkinder eher skeptisch. „Das ist eine Entscheidung der jeweiligen Schulträger“, sagt Düsing. Gegen Kinder aus Wülperode hätte der Direktor aber grundsätzlich nichts. „Die Kapazität haben wir. Unsere Klassen zählen derzeit zwischen 20 und 23 Schülern. Da ist noch Platz“, betont der Schuldirektor.

Sollte das Schulverwaltungsamt in Magdeburg sich gegen den Beschluss des Halberstädter Kreistages stellen, wird Dirk Heinemann sämtliche Verwandte und Freunde im

Landkreis Goslar aktivieren. Wülperodes Kinder sollen dann pro forma bei Omas oder Tanten wohnen, damit sie in Vienenburg oder Schladens zur Schule gehen können. Dabei müssen die Wülperöder nicht einmal auf Schuleinzugsbereiche Rücksicht nehmen. Die schafft der Landkreis Goslar nämlich zum 1. August 2004 ab. Dann heißt es freie Schulpwahl.

Die Unterstützung aus Niedersachsen für die Wülperöder Schulkinder reicht weit über die Familien-Grenzen hinaus. „Uns haben sogar Kameraden aus befreundeten Schützenvereinen angeboten, unseren Kindern einen Wohnsitz anzumelden“, sagt Dirk Heinemann. Dass seine Kinder dann in einem anderen Bundesland unterrichtet werden, ist Heinemann „ziemlich gleichgültig“. Ihm komme es darauf an, dass die Schule „gute Lehrer hat und gut erreichbar ist“.

Hintergrund: Nach Plänen der CDU/FDP-Regierung Sachsen-Anhalts sollen auf Grund des Geburtendefizits und der dramatisch sinkenden Schülerzahlen jedes dritte Gymnasium und jede zweite Sekundarschule geschlossen werden. Allein in Braunschweigs Partnerstadt Magdeburg würde die Zahl der Sekundarschulen bis 2008 von 27 auf 12 sinken.