

Sterben Fahrgäste aus?

Demografische Entwicklung stellt Bahnen in Frage



„Kinder und Eisenbahnen gehören zu den langlebigsten Investitionen, die eine Gesellschaft bezahlt. Von Kindern und Eisenbahnen meinen erhebliche Teile der Gesellschaft, dass man sie nicht brauche, weil man ganz persönlich darin gerade für sich keinen Vorteil sieht.“

➤ *Nach allen Prognosen wird die Bevölkerung Deutschlands in den nächsten Jahrzehnten stark altern und dann schrumpfen. Ursachen sind die zu geringe Geburtenrate und die zunehmende Lebenserwartung. Welche Auswirkungen hat die Entwicklung auf den öffentlichen Verkehr? Vor welchem Hintergrund spielt sich die Diskussion über die Zukunft des öffentlichen Verkehrs ab?*

Die wichtigsten Erkenntnisse: Die Verkehrsprognosen, die heute für Planungen verwendet werden, sind viel zu kurzfristig, denn sie beziehen sich auf den Zeitpunkt, zu dem die Schrumpfung der Bevölkerung in Deutschland massiv einsetzen wird. Doch der heute abzusehende Rückgang der Bevölkerungszahl ist nicht naturgegeben. Die Entwicklung ist – entgegen zahlreichen Aussagen – zu einem guten Teil umkehrbar. Nur wer heute Kindergärten baut, hat morgen noch gute Gründe, Eisenbahnen zu erhalten und Straßenbahnen zu bauen.

Von Rainer Engel

■ Demografie: kein Thema?

„Wer nicht zur Welt kommt, wird nicht arbeitslos“ – dieses Zitat von Erich Kästner prangt ausgerechnet in der Zeitschrift „Verkehrsmanager“, dem Magazin des Bundesverbandes der Führungskräfte Deutscher Bahnen, über einem Beitrag, mit dem die hohe Arbeitslosenzahl angeprangert werden soll.

Doch wie unbedacht und kurzsichtig es ist, so Probleme anzugehen, die sich aus dem jahrelangen unbedachten Verhalten von Bevölkerung und Politik zusammengebraut haben, lässt sich in der Antwort zusammenfassen: „Wer nicht geboren ist, kann nicht Bahn fahren.“ Und wenn die Bahnfahrer zu wenige werden, wird die teure Schieneninfrastruktur bekanntlich stillgelegt und auch die Eisenbahner werden überflüssig.

In der Tat nimmt die hohe Arbeitslosigkeit in Deutschland der jungen Generation den Mut, Kinder in die Welt zu setzen. Doch auch die, die Arbeit haben, haben zu wenige

Lesen Sie auf Seite 9 weiter.

Stichwort:

Sinkende Schülerzahlen

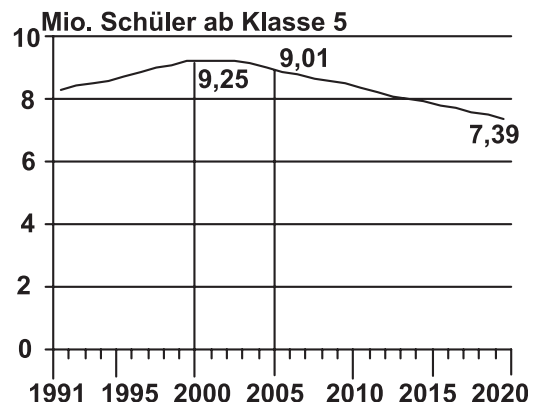
Im Jahr 2003 besuchten rund 12,5 Mio. Schüler die Schulen in Deutschland. Davon entfielen 10,2 Mio. (81,7 %) auf die alten und knapp 2,3 Mio. (18,3 %) auf die neuen Bundesländer. Von diesen Schülern sind Vorschulkinder und Kinder der Grundschule nur begrenzt für den öffentlichen Verkehr relevant, da sie in der Regel nicht im Linienverkehr befördert werden.

Die relevante Gruppe besucht die Sekundarstufen der allgemein bildenden Schulen und die Berufsschulen. Ihre Zahl erreichte bereits im Jahr 2000 ihre Höchstzahl mit 9,25 Mio. Schülern und sinkt seither ab. Im Jahr 2005 war diese Zahl bereits an der Neunmillionengrenze angelangt.

Und die Zahl wird weiter kontinuierlich zurückgehen: 2020 werden nur noch 7,39 Mio. Schüler die Sekundarstufe besuchen. Das ist ein Rückgang der Schülerzahlen um 18 %. Die 2005 geborenen Schüler sind dann 15 Jahre alt. Die Schülerzahlen werden auch dann weiter abnehmen, wenn nicht die Geburtenziffer rasch wieder ansteigt.

Wie bedeutend diese Schülerzahlen sind, zeigt die Statistik der Unternehmen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, zu denen hauptsächlich städtische Nahverkehrsunternehmen und DB-Regio gehören: Danach stellte der Ausbildungsverkehr im Jahr 2004 38,4 % der Fahrgäste und 32,9 % der Einnahmen. Reduziert sich die Anzahl der Fahrgäste genauso wie die oben genannten Schülerzahlen, so fehlen den Unternehmen rund 5 % der Fahrgäste und auch 5 % der Fahrgelder. Der Aufwand für den Verkehr in der morgendlichen Spitzenstunde wird dadurch nicht grundlegend reduziert, sodass sich die Einnahmesituation der Unternehmen verschlechtert.

Bei den Unternehmen des Bundesverbandes Deutsche Omnibusunternehmen, die ihren Schwerpunkt auf dem Land haben, ist der Anteil des Ausbildungsverkehrs mit weit über 50 % bedeutend höher. Hier machen sich bereits jetzt die sinkenden Schülerzahlen in abnehmenden Fahrgastzahlen deutlich bemerkbar und werden – zusammen mit der stärkeren Abwanderung der Bevölkerung vom Land in städtische Regionen – zu dramatischen Einbrüchen führen.



Schüler der Sekundarstufe. Daten berechnet aus Vorausberechnungen der Schüler- und Absolventenzahlen 2003 bis 2020, Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 173, Januar 2005.



Foto: Engel

Sinkende Schülerzahlen stellen den Busverkehr auf dem Land in Frage. Bleibt nur der private Pkw als Mobilitätsgarantie?



Der Bundesverkehrswegeplan 2003 (links) beruht auf Daten des Jahres 1997. Die Prognose reicht bis 2015. Die Bevölkerungsprognose von 2003 (rechts) reicht bis 2050 und zeigt, dass die Annahmen des Bundesverkehrswegeplans nicht mehr brauchbar sind.

- Kinder. Vollends grotesk ist eine Argumentation, die auf einen fehlenden Konjunkturaufschwung verweist und gleichzeitig übersieht, dass sinkende Bevölkerungszahlen alle langfristig wirksamen Investitionen als unrentabel erscheinen lassen.

Kinder und Eisenbahnen gehören zu den langlebigsten Investitionen, die eine Gesellschaft bezahlt. Und noch eines ist Kindern und Eisenbahnen gemeinsam: Von beiden meinen erhebliche Teile der Gesellschaft, dass man sie nicht brauche, weil man ganz persönlich darin gerade für sich keinen Vorteil sieht.

Sollte das nicht für alle Eisenbahnunternehmer und Verkehrsmanager Anlass sein, für mehr Nachwuchs zu sorgen?

■ Alarm für ein bekanntes Problem

Die Probleme einer ungünstigen Bevölkerungsentwicklung sind nicht über Nacht entstanden. Doch laufen Politiker den Problemen gern davon. Schon seit 30 Jahren ist die Geburtenrate in den alten Bundesländern deutlich niedriger, als zum Erhalt der Bevölkerung notwendig ist. Vor zehn Jahren tönte Sozialminister Norbert Blüm noch: „Die Rente ist sicher“. Er hätte es besser wissen können! Erst unter der Regierung Schröder beschäftigte sich die Bundespolitik ernsthaft mit dem Problem. Die Enquete-Kommission „Demographischer Wandel – Herausforderungen unserer älter werdenden Gesellschaft an den Einzelnen und die Politik“, die der 14. Deutsche Bundestag einsetzte, präsentierte 2002 ihren Schlussbericht mit Erkenntnissen, die das bisherige Sozialsystem grundlegend in Frage stellten. Die zehnte „koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung für die Zeit bis 2050“ des Statistischen Bundesamtes aus dem Jahr 2003 lieferte die statistische Grundlage für weitere Überlegungen.

Seither beschäftigt sich die Wissenschaft der verschiedensten Disziplinen mit dem Thema, und ganz langsam erreichen diese Erkenntnisse die Politik. Die Sozialpolitik ist dabei ganz vorn – die Verkehrspolitik ganz hinten.

■ Sozialsystem vor dem Kollaps

Es ist inzwischen ins allgemeine Bewusstsein gelangt, dass die Alterung und damit die Abnahme der erwerbstätigen Bevölkerung in erster Linie das Sozialsystem belastet. Der Altersquotient – das Zahlenverhältnis zwischen Erwerbstätigen und Ruheständlern – hat sich bereits drastisch erhöht. Als Blüm posaunte, die Rente sei sicher, arbeiteten 100 Erwerbstätige für 35 Rentner. Heute müssen 100 Erwerbstätige bereits mehr als 40 Rentner versorgen.

Nach den Berechnungen des Statistischen Bundesamtes werden es 2030 bereits 71 Rentner sein und bis 2050 wird die Zahl auf 78 steigen. Aufgefangen werden kann diese Entwicklung nur durch eine Verlängerung der Lebensarbeitszeit um sieben Jahre. Die derzeit diskutierte Anhebung des Renteneintrittsalters auf 67 Jahre reicht dazu bei weitem nicht aus, denn maßgeblich ist das durchschnittliche Renteneintrittsalter unter Berücksichtigung gesundheitsbedingter Verrentungen.

■ Zu geringe Geburtenrate

Seit dem „Pillenknicke“ Ende der 60er Jahre ist die Geburtenrate im Westen Deutschlands dramatisch abgesunken. Deutschland gehört heute mit aktuell 1,38 Kindern pro Frau zu den Staaten mit der niedrigsten Geburtenrate in Europa. Jede nachwachsende Generation ist um ein Drittel kleiner als die ihrer Eltern. Um die gegenwärtige Bevölkerungszahl zu erhalten, müssten im Durchschnitt etwas mehr als zwei Kinder je Frau geboren werden.

Die Prognosen der Bevölkerungswissenschaftler gehen aber von einer unveränderten Geburtenrate von 1,4 Kindern pro Frau aus, denn Statistiker können keine Veränderungen der Politik prognostizieren. Die Diskrepanz zwischen Kinderwunsch (deutsche Frauen würden im Durchschnitt gern 1,75 Kinder haben) und Kinderzahl lässt allerdings erkennen, dass unter besseren Bedingungen mehr Familien mehr Kinder hätten. Ein guter Teil des Problems rührt auch daher,

Lesen Sie auf Seite 11 weiter.

Stichwort:

Hochbetagte

Der wachsende Anteil Hochbetagter spricht trotz potenziell hoher Motorisierung auch in Zukunft für Veränderungen in den Mobilitätsmustern und der Verkehrsmittelwahl Älterer. Die aktuellen Befunde aus der NRW-Stichprobe von „Mobilität in Deutschland 2002“ lassen vermuten, dass die dort dokumentierten Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl auch künftig auftreten werden, obwohl insgesamt der Anteil des Pkw-Verkehrs bei den Älteren wahrscheinlich zunehmen wird.

Auch bei den Männern, wesentlich ausgeprägter aber bei den Frauen, ist heute mit zunehmendem Alter eine deutliche Abnahme der Wege, die als Pkw-Selbstfahrer zurückgelegt werden, zu verzeichnen. Sowohl die Pkw-Mitfahreranteile als auch die Zahl der Strecken, die nicht motorisiert oder mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, steigen an, umso stärker, je älter die Menschen werden.

■ Die Probleme der Älteren

Folgende Aspekte sollten im Zusammenhang mit der Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Alter berücksichtigt werden:

- Ältere sehen schlechter:
Nachlassen des Sehvermögens, der Sehschärfe, eine Einengung des Gesichtsfelds, höherer Lichtbedarf, verzögerte Dunkelanpassung und Einschränkung des Dämmerungssehens. Daraus resultieren u. a. mangelnde Geschwindigkeitseinschätzung und langsamere/nachlassende visuelle Orientierungsleistung.
- Ältere hören schlechter:
Nachlassendes Hörvermögen, wodurch Motor- und Signalgeräusche herannahender Fahrzeuge schlechter wahrgenommen werden und die akustische Vororientierung ausfällt.
- Ältere sind weniger beweglich, ihre Muskelkraft schwindet:
Die Beweglichkeit und Gelenkigkeit von Armen und Beinen lassen ebenso nach wie die motorische Koordinationsfähigkeit. Ältere reagieren langsamer, ihre Konzentrationsfähigkeit lässt nach (insbesondere bei Zeitdruck), Schwierigkeiten ergeben sich bei der Bewältigung komplexer Anforderungen und neuer, ungewohnter Situationen; der Zeitbedarf für die Informationsverarbeitung nimmt zu.
- Flexibilität und Sicherheit der Sensomotorik sind bei Älteren vermindert:
Sie müssen sich stärker auf Details konzentrieren und können nur begrenzt gleichzeitig verschiedene Vorgänge mit den Sinnen wahrnehmen und verarbeiten.
- Bei Älteren ist die Fahrtauglichkeit durch Einnahme von Medikamenten häufiger eingeschränkt als bei Jüngeren.

- Das Unfallrisiko steigt:
Ältere verunglücken häufig als Fußgänger, bei älteren Radfahrern ist die Tendenz steigend.

■ Konsequenzen

Für die Mobilität und den Verkehr bedeutet dies:

- Nahversorgung und Nahmobilität gewinnen an Bedeutung:
Kürzere Distanzen nehmen zu, der Umweltverbund und insbesondere das Zufußgehen gewinnen an Bedeutung.
- Förderung kompakter Siedlungsstrukturen:
Mischung, dezentrale Konzentration, Innenentwicklung, Nachverdichtung, aber auch qualitativ hochwertiges Wohnen (Garten und hohe Grünanteile) in bereits verdichteten Strukturen.
- Räumliche Differenzierung:
Gerade im suburbanen und ländlichen Raum – wo sich zukünftig die Alterung vollzieht – bedeutet das: Konzentration der Siedlungsentwicklung an ÖV-Haltestellen und Erhalt der Nahversorgung (Förderung alternativer Formen).
- Angebotsdifferenzierung:
Neben sozialen Dienstleistungen sollten auch wohnungsbezogene Mobilitätsdienstleistungen (organisiert wie z. B. Car-Sharing, Mieterticket, Bereitstellung ebenerdiger Fahrradabstellmöglichkeiten auch in Mietshäusern; nicht organisiert in Nachbarschaftshilfe) unterstützt und ausgebaut werden – erste Erfahrungen aus Pilotvorhaben liegen vor.

→ Quelle: *Demographische Entwicklung und gesellschaftliche Trends, siehe Seite 18 unten.*



Foto: DB AG

→ dass Männer sich nach wie vor nicht partnerschaftlich an der Kindererziehung beteiligen und das Risiko steigt, dass Partnerschaften auseinander gehen – mit der Folge, dass die Frauen allein das Problem der Kindererziehung bewältigen müssen.

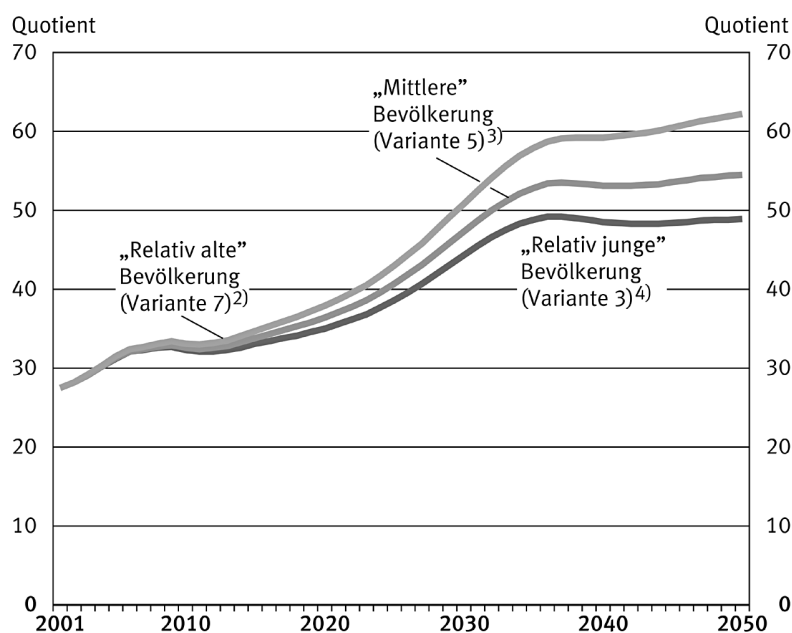
■ Alterung stabilisiert Bevölkerungszahl vorläufig

Vorläufig ausgeglichen wird die zu geringe Geburtenrate durch eine seit Jahrzehnten stetig ansteigende Lebenserwartung. Die Lebenserwartung ist seit 1900 um rund 30 Jahre angestiegen – von ca. 50 Jahren auf ca. 80 Jahre. Dieser Anstieg hat sich auch noch während der 70er und 80er Jahre fortgesetzt, flacht sich aber seither wieder ab. Eine weitere Rolle spielt, dass zwei Weltkriege deutliche Lücken in die Generationen, die in den 80er und 90er Jahren verstorben sind, gerissen und daher die Sterberate gesenkt hatten. Die geburtenstarken Jahrgänge zwischen 1949 bis 1965 stehen noch im Arbeitsleben und werden erst in zehn bis 15 Jahren in Rente gehen. Noch fängt die zunehmende Lebenserwartung zusammen mit Zuwanderungen das Fehlen von Kindern weitgehend auf. Für Nordrhein-Westfalen, das von Zuzügen aus den neuen Bundesländern profitiert, wird bis 2020 eine Abnahme der Wohnbevölkerung von weniger als einem Prozent prognostiziert. Vom Jahr 2020 an wird sich der Rückgang der Bevölkerung aber rapide beschleunigen.

■ Zuwanderung gleicht nicht aus

Zuwanderung kann die Schrumpfung der Bevölkerung nicht aufhalten. Die Einwohnerzahl von heute rund 82 Millionen würde bis zum Jahr 2050 bestenfalls nur auf 80 Millionen schrumpfen, wenn eine hohe Zuwanderung von 300.000 Personen pro Jahr erreicht werden sollte. Eine solche Prognose ist als unrealistisch zu betrachten, wenn man bedenkt, dass die Zuwanderung in den letzten Jahrzehnten im Durchschnitt nicht einmal 200.000 Personen pro Jahr erreicht hat und in den letzten Jahren deutlich zurückgeht. Im Fall einer jährlichen Zuwanderung von lediglich 100.000 Personen pro Jahr – die im Jahr 2004 sogar noch unterschritten wurde – würde die Bevölkerung auf 67 Millionen zurückgehen. Dann bliebe jede fünfte Wohnung leer. Als wahrscheinlicher sieht das Statistische Bundesamt eine mittlere Variante an, die von einer jährlichen Zuwanderung von 200.000 Personen ausgeht. Dann

Entwicklung des Altenquotienten 65¹⁾ nach verschiedenen Annahmen



1) 65-Jährige und ältere je 100 Personen im Alter von 20 bis 64 Jahren. - 2) Variante 7: Niedrige Wanderungsannahme W1 (jährlicher Saldo von mindestens 100 000) und hohe Lebenserwartungsannahme L1 (durchschnittliche Lebenserwartung 2050 bei 83 bzw. 88 Jahren). - 3) Variante 5: mittlere Wanderungsannahme W2 (jährlicher Saldo von mindestens 200 000) und mittlere Lebenserwartungsannahme L2 (durchschnittliche Lebenserwartung 2050 bei 81 bzw. 87 Jahren). - 4) Variante 3: Hohe Wanderungsannahme W1 (jährlicher Saldo von mindestens 300 000) und niedrige Lebenserwartungsannahme L1 (durchschnittliche Lebenserwartung 2050 bei 79 bzw. 86 Jahren).

Statistisches Bundesamt 2003 - 15 - 0222

könnte die Bevölkerung im Jahr 2050 bei etwa 75 Millionen liegen – etwa 10 % weniger als heute. Ob die Zuwanderung allerdings diese Werte erreicht, stellen Beobachter der jüngsten Entwicklung in Frage. Im Jahre 2004 lag die Zuwanderung bereits unter 100.000 Personen pro Jahr.

■ Verkehrsprognosen: zu kurz gedacht

Die derzeit erstellten Prognosen für den Verkehrssektor enden viel zu kurzfristig. Der geltende Bundesverkehrsweplan beruht auf Daten aus dem Jahr 1997 und einer hieraus entwickelten Prognose bis 2015. Eine Fortschreibung bietet das „acatech Verkehrsszenario“, in dem die Ausgangsdaten auf das Jahr 2002 aktualisiert und das Verkehrsszenario für 2020 entwickelt werden.

Doch beide Prognosen sind nach heutigen Erkenntnissen als ausgesprochen unbrauchbar zu bezeichnen. Mit dem Jahr 2020 setzt nämlich die Schrumpfung der Bevölkerung unübersehbar und massiv ein. Bis 2040 wird das Land Nordrhein-Westfalen trotz erheblicher Zuzüge etwa 10 % der Bevölkerung verlieren. Im Bundesdurchschnitt wird die Abnahme der Bevölkerung noch höher ausfallen. Bis 2050 wird die Bevölkerungszahl um weitere 10 % abnehmen, prognostiziert das Statistische Bundesamt. Bundesländer, die vom innerdeutschen Zuzug nicht profitieren können, werden noch erheblich höhere Bevölkerungsverluste verzeichnen.

■ **Regionale Verschiebungen: zu kurzfristig betrachtet**

Die Erkenntnis, dass die Veränderung der Einwohnerzahlen regional unterschiedlich ausfallen wird, macht in Fachkreisen bereits die Runde. Dabei wird von Zuwanderungsgebieten und „Entleerungsräumen“ gesprochen. Die regionale Wanderung innerhalb Deutschlands wird die Bevölkerung nachhaltig verschieben. Verdichtete Regionen haben bereits in den letzten Jahren Einwohner gewonnen, und diese Entwicklung wird anhalten. Der ländliche Raum wird hingegen schon in diesem Jahrzehnt Bevölkerung verlieren, vor allem die jungen Menschen wandern dort bereits ab. Auch kleinräumig wird sich diese Entwicklung abspielen: Wo eine ausreichende Infrastruktur vorhanden ist – und auch eine gute Anbindung auf der Schiene gehört zu diesen Faktoren –, wird die Abwanderung geringer ausfallen als in Gemeinden, die schon heute abseits liegen.

Aufgrund der derzeit veröffentlichten Prognosen über Zu- und Abwanderung wiegen sich die Vertreter aus Regionen, die zu den Gewinnern gehören, in einer falschen Sicherheit. Die derzeit publizierten Prognosen lauten nämlich ausnahmslos auf das Jahr 2020. Dieses Jahr markiert aber gerade den Höhepunkt der Bevölkerungszahl. Die Wanderungsbewegungen, die sich zwischen heute und 2020 abspielen werden, sind genauso einmalig wie der starke Zuzug um 1990 aus der Sowjetunion. Denn wenn die jungen Menschen aus den neuen Bundesländern abgewandert sind, wachsen dort auch weniger heran, die danach abwandern könnten. Nach 2020 wird daher die Bevölkerung auch in den Regionen abnehmen, die als „Gewinner“ mit Zuwächsen von bis zu 20 % angegeben werden und vielleicht schon 2030 oder 2040 nur noch genauso viele Einwohner haben wie heute. Bedenkt man Planungszeiträume von U-Bahnen und Neubaustrecken der Eisenbahn, dann ist 2020 schon morgen. Das zeigt, dass das Denken im Verkehrswesen viel zu kurzfristig ist. ➔

Im Focus:

Die Deutsche Bahn AG:

Ein Herz für Kinder – kein Herz für Senioren

Die Deutsche Bahn AG bietet für Kinder vorbildliche Tarife und Angebote, die aber schlecht vermarktet werden. Für Senioren sieht es hingegen trübe aus – sie müssen behindert sein, um ernst genommen zu werden.

Bahn für Kinder

Schon auf der Startseite der DB unter www.bahn.de findet man die Kategorie „Familie und Kinder“. Neben Internet-Informationen, die eigens auf Kinder ausgerichtet sind, stößt man auf Ange-

bote, die so gut wie unbekannt sind. So gibt es ein Reisepaket für Mütter und Väter. Für 11 Euro wird Sitzplatzreservierung für die Hin- und Rückfahrt, ein persönlicher Service beim Ein-, Aus- und Umsteigen inklusive Gepäcktransport in mehr als 60 großen Bahnhöfen sowie ein Gutschein im Wert von 2,50 Euro für die DB-Bordgastronomie geboten. Dass dafür in vielen Zügen auch Kleinkinderabteile zur Verfügung stehen, erfährt man allerdings so gut wie nicht. Daneben werden zahlreiche Reisen und Kurz-

urlaube mit Kinderermäßigung angeboten. Ganz wie es sich für einen ordentlichen Logistikkonzern gehört, sind natürlich auch Flugreisen und Last-Minute-Autourlaube im Angebot.

Vorbildliche Kinderermäßigung

Die Möglichkeit, dass Eltern und Großeltern ihre Kinder kostenlos mitnehmen können und die Altersgrenze für Kinder auf 14 Jahre heraufgesetzt wurde, geht in dem Feuerwerk an Marketing regelrecht unter. Es ist der einzige Glanzpunkt des Preissystems von 2002, der hinter der Kritik an allen anderen Neuerungen völlig verblasste. Auch die Platzreservierung für Familien ist mit sechs Euro (bis fünf Personen) vergünstigt. Diese Leistung ist beachtlich, denn vor Jahrzehnten mussten Kinder ab vier Jahren die Hälfte des Fahrpreises zahlen und Kinder ab zehn den vollen Fahrpreis.

Unbekannte Familienkarte

Voraussetzung ist die Eintragung der Kinder in der Fahrkarte. Die Begrenzung der Personenzahl ist die Ursache dafür, dass im Internet für nur maximal fünf Personen gebucht werden kann – Eltern mit mehr Kindern beschwerten sich darüber. Nach den Tarifbedingun-



→ ■ Die Herausforderungen

In mehrfacher Hinsicht bringt die Veränderung der demografischen Struktur der Gesellschaft das Gesamtsystem des Staates in massive Schwierigkeiten.

- **Sozialsystem:** Der Erhalt des Rentenniveaus stößt auf gravierende Finanzierungsprobleme. Dem wird gegenwärtig mit einer Senkung gegengesteuert. Da aber gleichzeitig die Einkommen abbröckeln, laufen immer größere Kreise der Bevölkerung Gefahr, ihren Lebensstandard im Rentenalter nicht mehr halten zu können. Das wiederum bremst den innerstaatlichen Konsum und damit das Wirtschaftswachstum. Die Verlängerung der Lebensarbeitszeit ist politisch angesichts einer hohen Arbeitslosenquote kaum durchsetzbar. Auch ist die Wirtschaft derzeit kaum in der Lage und bereit, Arbeitsplätze für ältere Arbeitnehmer bereitzustellen und ihre Arbeitsleistung sinnvoll in den Produktions- und Dienst-

leistungsprozess einzugliedern. Gleichzeitig sind die jungen Menschen massiv von Arbeitslosigkeit, fehlenden Ausbildungsplätzen und zeitlich begrenzten Jobs betroffen. Das Problem der Arbeitslosigkeit wird sich nach Einschätzung von Wissenschaftlern durch den Rückgang der Zahl der Erwerbstätigen nicht einfach von selbst lösen.

- **Staatsfinanzen:** Die sehr bescheidene Besteuerung der Renten und der Übertritt erheblicher Bevölkerungsteile vom Erwerbsleben in den Rentenbezug sowie die hohe Arbeitslosigkeit schmälern die Finanzeinnahmen des Staates nachhaltig. Beobachter stellen einen Zusammenhang zwischen der Staatsverschuldung und der Zahl der Erwerbstätigen her und weisen darauf hin, dass Zinsen und Tilgung der Staatsschulden von immer weniger Erwerbstätigen finanziert werden müssen. Das Problem trifft Bundesländer, die von Abwanderung der Bevölkerung betroffen sind, schon jetzt ganz massiv und wird in ein

Im Focus:

gen ist die Mitnahme auch dann zulässig, wenn die Eintragung nicht erfolgen konnte. Da dieser Fall häufig Ärger mit den Zugbegleitern auslöst, hat die DB vorgesorgt. Versteckt in den Tarifbedingungen ist zu finden, dass eine „Familienkarte“ ausgestellt werden kann, mit der der notwendige Nachweis geführt werden kann. Doch diese Familienkarte ist – wegen des seltenen Gebrauchs – so gut wie unbekannt, sowohl bei den Reisezentren wie bei den Zugbegleitern.

Alt ab 55 oder behindert

Bei der Bahn ist man schon mit 55 alt – oder, werbewirksam ausgedrückt – „jung geblieben“. Für diesen Personenkreis bietet die DB unter dem Stichwort „55plus“ Informationen. Zu den Tarifvergünstigungen gehören auch ein ermäßigter Kaufpreis für die Bahncard 50, zu den Serviceleistungen gegen Entgelt beispielsweise Gepäckträger und Gepäck-Kurierdienst. Wer nicht mehr jung geblieben ist, muss behindert sein, um bei der Bahn ernst genommen zu werden. Auch für Behinderte bietet die DB unter dem Stichwort „Handicap“ einiges an Service und Beratung.



Betagte werden stehen gelassen

Die Senioren, die nicht mehr ganz so fit sind und insbesondere die, die den Führerschein aus Vernunft oder körperlichen Gründen abgeben, fallen bei der DB „durch den Rost“. Nirgends kann man das besser nachvollziehen als in den Reisezentren. Wer Bahnfahren kann, kann auch um eine Fahrkarte Schlange stehen. In einem Brief der „DB Mobility Vertrieb“ heißt es: „... haben unsere Erfahrungen in der Vergangenheit gezeigt, dass Wartebereiche in Reisezentren sehr oft zweckentfremdet genutzt wurden und damit – vorsichtig ausgedrückt – zu einer Verschlechterung des allgemeinen Erscheinungsbildes führen. Mitarbeiter, die „Überwachungsauf-

gaben“ zur Aufrechterhaltung des Erscheinungsbildes übernehmen, können nicht mehr serviceorientiert verkaufen, was also letztendlich auch zu einer Verschlechterung des Services im Ganzen führen würde ...“. Dies ist die Antwort auf eine Anfrage, ob im Reisezentrum Bielefeld Sitze für Ältere aufgestellt werden können, die nicht in der Lage sind, lange am Schalter anzustehen oder auf dem Bahnsteig lange zu warten. Bei der DB ist die Botschaft der Demografen noch nicht angekommen – genauso wie den Politikern noch ganz fremd ist, dass die Bahn auch im Fernverkehr ein unverzichtbarer Teil der Daseinsvorsorge ist, der nicht vollständig der Eigenwirtschaftlichkeit überlassen werden kann.

Kommentar:

Demografische Entwicklung:

Ein Thema, das Emotionen freisetzt

Das Thema, das wir in dieser Ausgabe anschnitten, setzt Emotionen frei. Warum?

Der eine Grund ist, dass fast jeder sich selbst schnell als Betroffener empfindet: Singles, die sich dafür entschieden haben, Singles zu sein. Frauen, weil sie sich für Beruf und Emanzipation entschieden haben. Männer, weil sie den Kinderwunsch der Frauen nicht teilen und sich nicht an der Kindererziehung partnerschaftlich beteiligen. Und alle anderen, weil sie dieser Entwicklung zusehen haben.

Doch bisher waren diese Haltungen relativ unproblematisch, dafür haben der starke Zuzug aus der ehemaligen Sowjetunion und die höhere Geburtenrate in der DDR gesorgt. Doch diese Zeit geht zu Ende, und wir müssen warnen. Uns fällt das so früh auf, weil wir uns nicht mit den Börsenkursen vom nächsten Tag, sondern mit Investitionen für die nächsten Jahrzehnte befassen.

Der zweite Grund: Jeder hat seine trivialen Einschätzungen des Problems und ist schon vor einem Blick in die einschlägigen Untersuchungen davon überzeugt, dass seine Einschätzungen richtig sind. Das hat bereits eine Diskussion im verbandsinternen Forum zu diesem Thema gezeigt.

Unzutreffend ist vor allem die Auffassung, dass der „Punkt ohne Wiederkehr“ längst überschritten sei. Das gilt nur für die Alterung der Gesellschaft, nicht aber hinsichtlich der Geburtenrate. Eine grundlegende Veränderung der politischen Einstellung der Gesellschaft innerhalb von zehn bis fünfzehn Jahren ist möglich, und wenn sie jetzt beginnen würde, wäre zum Eintritt ihrer Wirkung der Zenit der Bevölkerungszahl bereits überschritten. Man denke nur an den Umgang mit den Rauchern. Wer hätte vor 15 Jahren vorausgesagt, dass die meisten Nahverkehrszüge Nichtraucherzüge sind und der Anteil der Raucherplätze im Fernverkehr drastisch verringert werden kann?

Statistisch richtig ist die Aussage, dass ohne Zuwanderung die Einwohnerzahl Deutschlands bis 2100 auf ca. 35 Mio. Einwohner zusammenschrumpfen würde.

Aber das gilt nur, wenn es bei der derzeit niedrigen Geburtenrate bleibt. Die Geburtenrate in Frankreich mit 1,95 und Schweden mit 1,8 liegt deutlich höher als die deutsche mit 1,4 Kindern je Frau. Italien hingegen bringt es auf noch weniger Kinder, obwohl dort die „bambini“ traditionell ganz hoch im Kurs stehen. Daraus folgt die Erkenntnis: Nur politisches Umsteuern ist wirksam.

Oft hört man: „Die Einwohnerzahl in Deutschland schrumpft derzeit nicht. Das liegt aber an der Zuwanderung. Die Einwohnerzahl kann daher nur mit massiver Zuwanderung stabilisiert werden.“

So einfach ist es aber nicht. Seit 1976 liegt die Geburtenrate der alten Bundesländer unter dem „Soll“, und um 1990 hat es tatsächlich eine starke Zuwanderung gegeben, vor allem aus der ehemaligen Sowjetunion. Die aktuelle Zuwanderungsrate wird weit überschätzt, weil ungelöste Integrationsprobleme den Eindruck vermitteln, wir hätten zu viele Migranten. Aktuell (2004, Quelle: Statistisches Bundesamt) liegt die Zuwanderungsrate knapp unter 100.000. Diese Zahl beschreibt aber nur die Netto-Zuwanderung. Die Fluktuation bei den Migranten ist sehr hoch: 780.000 Zuwanderern stehen rund 687.000 Personen gegenüber, die ins Ausland zurück- oder weiterziehen. Die Zahl der Migranten ist also sehr viel höher als die derjenigen, die sich dauerhaft integrieren und bleiben.

Wir wollen nicht den Anspruch erheben, den zahllosen Argumenten neue hinzuzufügen. Worum es geht: Bewusstsein zu schaffen für ein Problem, dem wir nicht mehr lange ausweichen können. Denn das Thema „Demografischer Wandel“ wird immer noch zu kurzfristig und kurzsichtig diskutiert und oft auf das Alterungsproblem reduziert. Dabei werden die langfristigen Folgen des Bevölkerungsrückgangs zu oft ausgeblendet.

Panikmache mit nationalistischem Unterton ist genauso wenig hilfreich wie Wegschauen in der Hoffnung, das Problem werde sich schon von selbst regeln.

derFahrgast – Redaktion

→ bis zwei Jahrzehnten auch die anderen Bundesländer erreichen. Die von der Bundesregierung in Aussicht genommene Erhöhung der Mehrwertsteuer um drei Prozentpunkte ist nur der Vorbote einer Entwicklung, die in anderen Staaten schon viel weiter fortgeschritten ist: Durch die Verlagerung der Besteuerung weg vom Einkommen hin zum Verbrauch wird dort das Steueraufkommen stabilisiert und zugleich wird die Erwerbsarbeit einträglicher.

■ Seniorenheime statt Kindergärten?

Kinder gehen nicht zur Wahl – wohl aber Menschen, die älter werden. Diese Verschiebung der Gewichte der Gesellschaftsgruppen wird auch als „Gereokratie“ bezeichnet – Kinder und ihre Eltern werden so immer mehr zu einer Randgruppe im politischen Kampf der Interessen. Von den Lobbygruppen der Älteren wird ein „Umbau der Infrastruktur“ als notwendige Folge der Alterung der Bevölkerung gefordert.



Foto: Engel

Wer heute keine Kindergärten baut, braucht morgen keine Eisenbahnen.

In der Tat wird die Zahl der Einrichtungen, die altengerecht ausgestattet sind, wachsen müssen und die Nachfrage nach Plätzen in Seniorenheimen wird zunehmen. Doch von den Lobbygruppen der Älteren wird diese Entwicklung überdramatisiert. Älter werden heißt nicht, länger pflegebedürftig zu sein. Die Probleme werden sich weitgehend nach Marktgesetzen lösen, denn älter wird man sowieso. Kinder kommen hingegen nicht mehr von selbst.

■ Energiepreise und Einkommen

Ein Faktor, der so gut wie nicht in die bisher erstellten Verkehrsprognosen eingegangen ist, ist die Frage nach Öl- und Energiepreisen. Die Politik ist immer noch darauf ausgerichtet, die Energiepreise niedrig zu halten, statt zu erkennen, dass hohe Energiepreise den technologischen Vorsprung fördern. Zwar klaffen die Schätzungen, wie lange noch billiges Öl verfügbar ist, weit auseinander, aber einig sind sich alle Experten darin, dass diese Zeit zu Ende geht. Die Förderung alternativer Energien im Verkehrsbereich dadurch, dass auf Rapsöl und Wasserstoff-Brennzellen keine Mineralölsteuer erhoben wird, ist nur kurzfristig möglich. Würden diese Energien in großem Stil eingesetzt, so wäre eine Besteuerung unumgänglich, um die fehlenden Einnahmen bei der Mineralölsteuer zu ersetzen.

Ein weiterer, sehr schwer einschätzbarer Faktor ist das verfügbare Einkommen. Werden die Kosten für Gesundheit und Altersvorsorge die Einkommen so schmälern, dass kaum Geld für Autos und Benzin bleibt? Wird sich das Gefälle zwischen Arm und Reich weiter vergrößern? Wird die Globalisierung das Einkommensniveau insgesamt drücken? Zuverlässige Antworten sind schwierig. Aber es gibt zu denken, dass die wichtigsten Verkehrsprognosen, beispielsweise auch die für den Bundesverkehrswegeplan, einfach davon ausgehen, es bliebe alles so, wie es ist.

■ Über 2050 hinaus

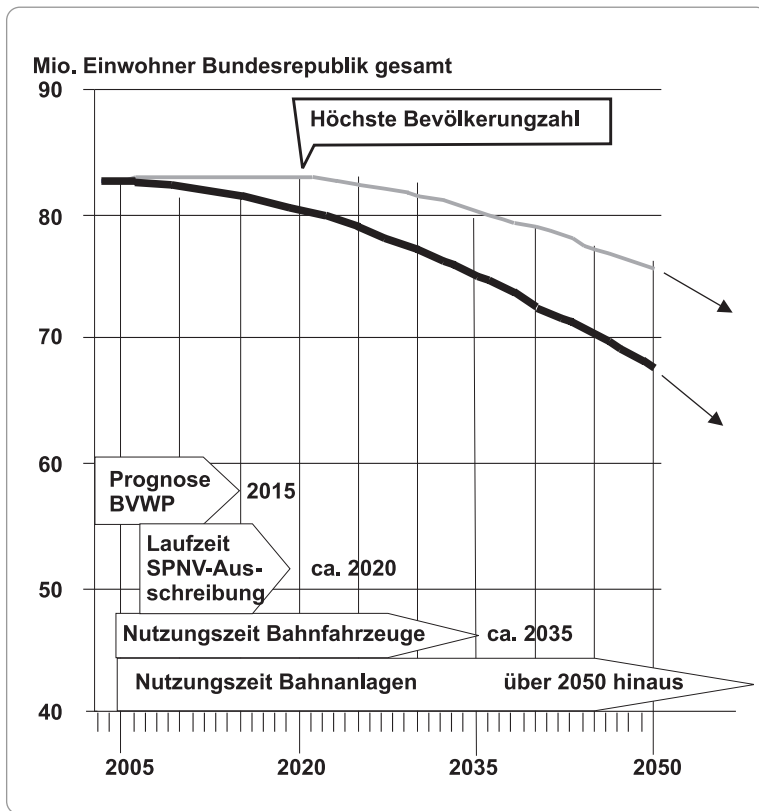
Die derzeit verfügbaren Prognosen der Bevölkerungsentwicklung betrachten den Zeitraum bis 2050. Für die Zeit danach werden die Ergebnisse im Hinblick auf die Annahmen über Lebenserwartung und Zuwanderung so unsicher, dass auf den ersten Blick eine Beschäftigung damit nicht sinnvoll erscheint.

Wer aber genauer hinschaut, kann absehen, dass ohne eine nachhaltige Veränderung der Geburtenrate die Bevölkerung dauerhaft weiter schrumpfen wird. Denn die Frauen, die bis 2020 Kinder zur Welt bringen können, sind schon geboren. Es sind runde 300.000 pro Jahrgang. Bleibt die Geburtenrate konstant, so werden 600.000 potenzielle Eltern eines Jahrgangs nur 400.000 Kinder haben. Nur ein jetzt beginnendes Umdenken in Richtung auf die Erhöhung der Geburtenrate kann die Entwicklung stabilisieren. Wie man das macht, kann man in Frankreich studieren: Nach den dortigen Erfahrungen ist die Frage der Betreuung der Kinder eine Schlüsselfrage.

■ Die Wirkungen auf den öffentlichen Verkehr

Die Wirkungen der Veränderungen auf den öffentlichen Verkehr sind vielfältig:

- Zurückgehende Schülerzahlen stellen die finanzielle Basis des öffentlichen Verkehrs auf dem Land in Frage.
- Menschen in Rente sind anders und weniger mobil als Jugendliche und die arbeitende Generation.
- Weniger Berufstätige sind auch weniger Pendler, die heute hohe Fahrpreise zahlen.
- Immer mehr Ältere haben einen Führerschein und ein Auto.
- Freizeitverkehr ist zeitlich und räumlich anspruchsvoller als Berufsverkehr.



Bevölkerungs- entwicklung und Laufzeit von Investitionen

Bevölkerungsentwicklung nach Daten aus „Bevölkerung Deutschlands bis 2050“, Statistisches Bundesamt. Obere Linie: „Mittleres Szenario“, das u. a. auf einer Zuwanderung von jährlich 200.000 Personen beruht, untere Linie: Basis Zuwanderung von jährlich 100.000 Personen. Die Grafik zeigt, dass schon heute Investitionen mit einer gleich bleibenden Geburtenrate nicht mehr in Einklang gebracht werden können.

Diese Wirkungen müssen vor dem Hintergrund bewältigt werden, dass die historisch gewachsene Struktur der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs wegbrechen wird (Steuer-Querverbund, Schülerverkehr als Finanzierung der Grundversorgung auf dem Land) oder unter dem Stichwort „Subventionsabbau“ weggebrochen wird (kommunale Zuschüsse, Mittel nach dem Personenbeförderungsgesetz) oder wegen sonstigen Wegfalls der gesetzgeberischen Moti-

vation in Frage gestellt werden wird (Regionalisierungsmittel als Freikauf von der Bundesbahn, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz).

Patente Antworten gibt es nicht, wohl aber Handlungsempfehlungen dafür, was aus der Sicht der Fahrgäste bevorzugt getan werden sollte – und wo man sich bei realistischer Einschätzung von Träumen verabschieden muss, aber auch neuen Visionen zuwenden darf. ■■

Weiterführende Informationen:

- Zentrum für demografischen Wandel (grundlegende, leicht verständliche Informationen), www.zdwa.de
- Aktion Demografischer Wandel (Bertelsmann-Stiftung) (aktuelle Studien, im „Wissenspool“ umfangreiches Material) www.aktion2050.de
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW), Dortmund (umfangreiches Angebot von Forschungsberichten), www.ils.nrw.de
- acatech – Projektbericht Mobilität 2020, Fraunhofer IRB Verlag, Stuttgart 2006, www.acatech.de > **Publikationen > Projektberichte**
- Statistisches Bundesamt, Bevölkerung Deutschlands bis 2050, Wiesbaden 2003, www.destatis.de
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Raumordnungsbericht 2005, www.bbr.bund.de
- Hartmut H. Topp, Demografischer Wandel und Verkehr, Internationales Verkehrswesen 2006, Heft 3, S. 85 ff.
- Carsten Sommer, ÖPNV in einer alternden Gesellschaft, Der Nahverkehr, 2004, Heft 4, S. 14 ff.
- Carsten Sommer, Gehen dem ÖPNV die Fahrgäste aus? Der Nahverkehr 2005, Heft 5, Seite 8 ff.
- Bernhard E. Nickel, Mobilität und ÖPNV im Jahre 2030, Bus&Bahn 2005, Heft 11, S. 3 ff.

Im Vergleich:

Boom in Frankreich:

Babys und Straßenbahnen

Während die Krawalle französischer Jugendlicher in Paris und anderen Städten immer wieder über die Fernsehschirme flimmern, bleibt der breiten Öffentlichkeit bisher verborgen, welche Revolution sich in den französischen Familien in den letzten Jahren abgespielt hat. Frankreichs Frauen bekommen wieder Kinder, statistisch 1,95 Kinder je Frau – das sind etwa 50 % mehr als in Deutschland und fast so viel, wie zum Erhalt der Bevölkerung notwendig ist. Seit 1980 nahm die Zahl der Einwohner um fast neun Millionen auf 62,7 Millionen zu, was zu einem großen Teil auf eine hohe Geburtenrate zurückzuführen ist. 2005 wurden in Frankreich 807.000 Kinder geboren. Über 80 Millionen Deutsche bringen es nicht einmal auf 700.000 Neugeborene.

Frankreichs Familien beweisen, dass Emanzipation und Erwerbstätigkeit mit dem Wunsch nach Kindern in Einklang zu bringen sind – wenn die staatliche Gemeinschaft die richtigen Akzente setzt.

Während in Deutschland (abgesehen von Rheinland-Pfalz) lediglich über finanzielle Anreize diskutiert wird und Zuschüsse für Kindergärten gekürzt werden, wurden in Frankreich über Jahrzehnte hinweg die Familienhilfe und die Kinderbetreuung ausgebaut – in einem Ausmaß, das weit über die üblichen Finanztransfers hinausgeht.

Entscheidend ist, dass Familie und Kinder nicht als Privatangelegenheit, sondern als öffentliche Aufgabe gelten. Deshalb wird vor allem in die Struktur des öffentlichen Bildungswesens, in Schulen und in die Kinderbetreuung investiert.

Ein vorbildliches und beitragsfreies Vorschulsystem erreicht 99 Prozent der Kinder ab drei Jahren. Schulen bieten ganztägige Betreuung, sodass die betreuenden Elternteile nicht schon mittags zu Hause sein müssen. Bereits für Kinder ab drei Monaten gibt es Betreuungsangebote: Fast 600.000 Erzieherinnen arbeiten als staatlich anerkannte Tagesmütter oder Haushaltshilfen und leisten Betreuung immer dann, wenn die Eltern im Beruf sind.

So macht es der Staat den Müttern leicht, ihrem Beruf weiter nachzugehen. Rund 80 Prozent der Frauen mit zwei Kindern stehen im Erwerbsleben. Und vor allem fällt auf, dass der Kinderwunsch mit zunehmender Bildung und gehobener Berufsposition nicht sinkt, sondern steigt. In Deutschland ist die Situation genau umgekehrt.

Aussagen, dass vor allem Migranten für die hohe Geburtenrate in Frankreich verantwortlich seien, werden durch einen Blick in die Statistik widerlegt: Der Ausländeranteil in Frankreich ist niedriger als in Deutschland, und auch das Alter der Frauen bei der Geburt ihrer Kinder ist in beiden Ländern gleich hoch.

Kindergeld und Erziehungsurlaub können Frauen nicht motivieren, eine gut bezahlte Stellung aufzugeben, um ihre Kinder selbst zu betreuen – meistens wäre heute dieser vorübergehende Ausstieg ein endgültiger, weil zu viele

Arbeitsverhältnisse, auch im öffentlichen Dienst, befristet sind. Die gleichberechtigte Beteiligung der Männer an der Kindererziehung ist keine Realität: Statistisch zeigt es sich daran, dass Frauen sich mehr Kinder wünschen als Männer.

Was hat das mit dem öffentlichen Verkehr zu tun? Hat sich Frankreich jahrzehntelang als reines Autoland präsentiert und hat es dort die Reifenindustrie sogar fertig gebracht, U-Bahnen auf Gummi fahren zu lassen, so erlebt das Land in den letzten Jahren einen Boom des Baus von Straßenbahn- und Stadtbahnsystemen, den vor zwei Jahrzehnten niemand vorausgesagt hätte.

In Frankreich muss man nicht darüber diskutieren, ob sich die langfristigen Investitionen in diese Infrastruktur rechnen. In den Städten werden auch noch 2050 und danach mindestens genauso viele Menschen leben wie heute und die Fahrgastprognosen stehen nicht auf tönernen Füßen. Zwar hat Frankreich heute ähnliche Probleme mit Arbeitslosigkeit und Rente wie Deutschland. Im Jahr 2020 sind diese Probleme in Frankreich wahrscheinlich weitgehend bewältigt, während in Deutschland die Schrumpfung der Bevölkerung einsetzt und der öffentliche Verkehr in eine Krise geraten wird, weil seine Zukunftsfähigkeit in Frage gestellt werden muss.

Statistische Daten bei Eurostat:
<http://epp.eurostat.cec.eu.int>
 Leicht verständliche Darstellungen
 z. B. bei www.frankreich-experte.de



Keine Sorge um die Zukunft: Tram in Mulhouse in der Avenue de Colmar, eröffnet im Mai 2006.

Foto: STRALM