

Auswirkungen des demographischen
Wandels auf den öffentlichen
Personennahverkehr in der Region
Schwarzwald-Baar-Heuberg

Abschlussbericht

UNIVERSITÄT

MANNHEIM

Lehrstuhl für Wirtschaftsgeographie

Prof. Dr. Paul Gans

Auswirkungen des demographischen Wandels auf den öffentlichen Personennahverkehr in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg

Abschlussbericht des Forschungsauftrages
im Auftrag der IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg,
des WBO Verband Baden-Württembergischer
Omnibusunternehmer e.V. und der
SBG Südbadenbus GmbH

Projektleiter:

Prof. Dr. Paul Gans

Projektmitarbeiter:

Dipl.-Geogr. Tim Leibert

Bearbeiter:

Dipl.-Geogr. Tim Leibert
Dipl.-Geogr. Ansgar Schmitz-Veltin

Mitglieder der Projektgruppe:

Prof. Dr. Paul Gans
Dipl.-Geogr. Tim Leibert
Dipl.-Geogr. Ansgar Schmitz-Veltin
Mathias Streng
Sebastian Weber
Christina West M.A.

Lehrstuhl für Wirtschaftsgeographie
Abteilung für Volkswirtschaftslehre
Universität Mannheim
68131 Mannheim

Oktober 2006

Inhalt

1. Einleitung	1
2. Bevölkerungsszenarien	3
2.1. Methodik	3
2.1.1 Grundlagen	3
2.1.2 Berechnungsgrundlagen und Annahmen	5
2.2. Ergebnisse der Bevölkerungsprognose	10
2.2.1 Typologie der Bevölkerungsentwicklung	14
Exkurs: Baulandausweisung als Reaktion auf den demographischen Wandel	18
3. Einschätzung der zukünftigen ÖPNV-Nachfrage	21
3.1 Schülerverkehr	21
3.1.1. Methodik der Prognose der Schülerzahlen	21
3.1.2. Überlegungen zur zukünftigen Struktur des Schulnetzes in der Region Schwarzwald- Baar-Heuberg	26
3.2 Die Entwicklung des Berufsverkehrs	34
3.3. Erledigungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr	40
3.4 Touristen als Zielgruppe für den ÖPNV?	40
3.5 Ältere Menschen	42
4. Schlussbetrachtungen	47

1. Einleitung

Die jüngste Ausgabe des Magazins „Der Fahrgast“ erschien mit dem Aufmacher „Demographische Entwicklung: Sterben Fahrgäste aus?“. Der Alarmismus, der in dieser Schlagzeile zum Ausdruck kommt, ist nicht unberechtigt. Modellrechnungen zufolge geht das Verkehrsaufkommen im öffentlichen Personennahverkehr bis 2030 um bis zu 17 % zurück, die Verkehrsleistung sinkt je nach Szenario um zwei bis zwölf Prozent.¹ Die Ursachen für diese drastischen Rückgänge sind in Verschiebungen der Altersverteilung zu sehen. Sinkende Geburtenraten führen zu geringeren Schülerzahlen, die vor allem in ländlichen Räumen das Rückgrat der ÖPNV-Nachfrage bilden. Es steigt die Zahl der Wahlfreien, also der Personen, die nicht auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, weil sie ein Auto haben, aber bei entsprechendem Angebot gelegentlich oder regelmäßig auf Busse und Bahnen umsteigen – oder auch nicht. Besonders in ländlichen Räumen werden sinkende Einwohner- und Schülerzahlen zu einer besonderen Herausforderung für den ÖPNV.

Ziel der vorliegenden Studie ist daher, den Busunternehmen der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg anhand einer gemeindescharfen Bevölkerungsprognose die Tendenzen der zukünftigen Nachfrage aufzuzeigen und ihnen damit Anhaltspunkte für die Entwicklung ihrer betrieblichen Strategien für die kommenden 15 Jahre zu geben.

Die Region Schwarzwald-Baar-Heuberg wird dem siedlungsstrukturellen Typ der verstädteten Räume mittlerer Dichte ohne große Oberzentren² zugeordnet. Die Bevölkerungsdichte ist in diesem Typ etwas höher als in ländlichen Räumen. Während zwischen ländlichen und städtischen Räumen insgesamt nur geringe Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl festzustellen sind, ist die Autoorientierung in verstädteten Räumen ohne große Oberzentren am ausgeprägtesten. Mehr als zwei Drittel der Wege werden hier im Individualverkehr zurückgelegt, öffentliche Verkehrsmittel haben nur einen Marktanteil von 4 %.³ Bundesweit wurden 2002 etwa 8 % der Wege mit Bussen und Bahnen zurückgelegt. Auch die so genannten „captive riders“, also Personen, die auf den ÖPNV angewiesen sind, machen in diesem siedlungsstrukturellen Typ nur einen geringen Anteil an der Bevölkerung aus: Lediglich 4 % der Haushalte besitzen kein Auto, der durchschnittliche Wert der alten Bundesländern liegt hingegen rund fünf mal höher. Weniger als 15 % der Bewohner dieses siedlungsstrukturellen Regionstyps benutzen wenigstens einmal wöchentlich öffentliche Verkehrsmittel, während 60 % nie Bus oder Bahn fahren. Ein ÖPNV-Potential ist jedoch durchaus vorhanden: Etwa 20 % der Nichtnutzer stufen die Erreichbarkeit ihrer wichtigsten Ziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln als gut oder sehr gut ein. Eine Befragung von Neuwagenbesitzern zeigt, dass wahlfreie Kunden vor allem „kundenunfreundliche“ Fahrpläne, hohe Fahrpreise, häufige Verspätungen, überfüllte Fahrzeuge, unfreundliches und nicht hilfsbereites Personal, mangelnde Sauberkeit, fehlenden Komfort sowie unzureichende Taktfrequenzen und schlechte Anschlüsse bemängeln. Wollte man die genannten Kritikpunkte beseitigen, wären erhebliche Investitionen in

¹ Topp, H. H. (2006): Demographischer Wandel und Verkehr: Wirkungen und Konsequenzen. In: Internationales Verkehrswesen 58 (3/2006), S. 85-91

² zur Systematik der siedlungsstrukturellen Regionstypen des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung vergleiche Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (1999): Aktuelle Daten zur Entwicklung der Städte, Kreise und Gemeinden. Ausgabe 1999. Berichte, Band 3, Bonn

³ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) (2004): Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht. Berlin

den öffentlichen Verkehr notwendig – in Zeiten leerer Kassen sind jedoch die Möglichkeiten der politisch Verantwortlichen in Bund und Ländern gering, zusätzliche Mittel für Verbesserungen im ÖPNV zur Verfügung zu stellen. Vielmehr drohen durch Sparmaßnahmen insbesondere im ländlichen Raum empfindliche Einschnitte bei der Angebotsqualität, die zu einem weiteren Rückgang der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel führen werden.

Die Prognose von Fahrgastzahlen, insbesondere auf regionaler oder gar lokaler Ebene, ist äußerst komplex. Zu groß ist die Zahl der intermittierenden Variablen, die berücksichtigt werden müssten – und deren zukünftige Entwicklung selbst teilweise umstritten ist. Heraus käme ein kompliziertes Modell mit fragwürdigem Erklärungswert. Im Rahmen der vorliegenden Studie wurde das Problem „welche Auswirkungen hat der demographische Wandel auf den Busverkehr in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg?“ deshalb anders angegangen.

Auf Basis einer gemeindescharfen Bevölkerungsvorausberechnung (Kapitel 2) wurde die Entwicklung der für die einzelnen Verkehrszwecke relevanten Altersgruppen abgeleitet. Genaue Zahlen werden nur für den Schülerverkehr angegeben, da dieser Verkehrszweck besondere Bedingungen aufweist, die eine vergleichsweise sichere Vorausberechnung ermöglichen. Da in der Bundesrepublik für alle unter 16-Jährigen Schulpflicht besteht, ist die Grundgesamtheit vorgegeben. Die Standorte der Schulen sind das Ergebnis politischer und raumplanerischer Entscheidungen und daher relativ konstant. Da die Wahlmöglichkeiten beim Schulbesuch durch die räumliche Verteilung der Schulstandorte, die weitgehende qualitative Vergleichbarkeit des Unterrichtsangebots und den Zeitaufwand für den Schulweg eingeschränkt sind, ergeben sich relativ klar abgegrenzte Einzugsbereiche. Auf dieser Basis kann eine Abschätzung der Verkehrsströme zwischen Wohn- und Schulort vorgenommen werden. Der Tatsache, dass die Übergangsquoten auf die weiterführenden Schulen von Jahr zu Jahr stark schwanken, wird durch die Berechnung mehrerer Szenarien Rechnung getragen (Kapitel 3.1). Für die anderen Verkehrszwecke – Berufsverkehr (Kapitel 3.2) und Erledigungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr (Kapitel 3.3) – sowie für besonders ausgewiesene Nutzergruppen – Touristen (Kapitel 3.4) und Senioren (Kapitel 3.5) – werden anhand der Bevölkerungsentwicklung Tendenzen der Nachfrageentwicklung aufgezeigt. Die Studie schließt mit einem Ausblick auf Handlungsansätze, mit denen die Region für den demographischen Wandel „fit“ gemacht werden kann.

2. Bevölkerungsszenarien

Verschiedene Bevölkerungsvorausberechnungen zeigen deutliche Trends zur Alterung in allen baden-württembergischen Regionen.⁴ Mittelfristig sagen sie für viele Teilräume sinkende Einwohnerzahlen voraus, wenngleich für die kommenden Jahre in den meisten Regionen zunächst noch mit Bevölkerungszunahmen gerechnet werden kann. Insgesamt bleiben die Regionen Baden-Württembergs nicht von den Wirkungen des demographischen Wandels verschont. Rückläufige Schülerzahlen und zunehmende Anteile älterer Bevölkerungsgruppen prägen schon heute häufig das Bild. Die Bestimmung der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung ist Grundlage für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens. Daher wird im Folgenden zunächst die Entwicklung der Bevölkerung und deren Zusammensetzung in den Gemeinden der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg aufgezeigt und fortgeschrieben.

2.1. Methodik

2.1.1 Grundlagen

Die meisten der verfügbaren Bevölkerungsvorausberechnung beschränken sich in ihren räumlichen Aussagen ausnahmslos auf die Kreis- und Regionsebene. Bevölkerungsvorhersagen auf Gemeindeebene werden in Baden-Württemberg von Seiten der amtlichen Statistik nicht flächendeckend veröffentlicht. Die belastbaren gemeindescharf arbeitenden Prognosen des statistischen Landesamtes Baden-Württemberg und der Bertelsmann-Stiftung berücksichtigen ausschließlich Gemeinden mit mindestens 5000 Einwohnern⁵.

Für die meisten der mehrheitlich ländlich geprägten Gemeinden der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg liegen somit keinerlei Angaben zu der zu erwarteten Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2020 vor. Bedenkt man jedoch die kleinräumigen Unterschiede demographischer Entwicklungen, so ist die Notwendigkeit differenzierter Vorhersagen offensichtlich. Im Bereich der Kindergarten- oder Schulplanung sind Gemeinden auf eine nach Möglichkeit langfristige Planung angewiesen.

Die Anforderungen an kleinräumige Vorausberechnungen sind neben einer möglichst langen Prognosefrist auch eine große räumliche und sachliche Tiefe sowie eine hohe Zuverlässigkeit. Diese Ansprüche stehen zum Teil in Widerspruch zueinander, so dass fallbezogene Schwerpunkte gelegt werden müssen. Trotz einer insgesamt hohen Treffsicherheit demographischer Vorausberechnungen auf Grund der vergleichsweise hohen Trägheit des Systems ‚Bevölkerung‘, ist die Vorhersage auf kleinräumiger Ebene problematisch, da einzelne Störfaktoren wie z.B. zukünftige Baulandausweisungen die Entwicklung von Bevölkerungszahl und –struktur erheblich beeinflussen

⁴ Die wichtigsten Prognosen werden vom statistischen Bundesamt in Kooperation mit den Landesämtern (10. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung) sowie vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Inkar Pro) erstellt.

⁵ Zur Prognose der regionalen Bevölkerungsentwicklung in der Region und ihren Kreisen vergleiche Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg (Hg.) (2005): Prognosen zur demographischen Entwicklung. Villingen-Schwenningen

können. Je geringer die Einwohnerzahl einer Gebietseinheit ausfällt, desto problematischer ist eine Vorhersage. Je kleiner die zugrunde liegenden Einheiten werden, desto ungenauer werden die Prognosen. Insbesondere in Gemeinden mit unter 5000 Einwohnern ist die Angabe der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung daher nur als Annäherung zu verstehen.

Jede Bevölkerungsprognose basiert auf der Entwicklung von Geburten, Sterbefällen und Wanderungsgewinnen/-verlusten⁶. Einheitliche Prognosemethoden gibt es nicht und gerade auf dem Gebiet der kleinräumigen Entwicklung bestehen viele unterschiedliche Herangehensweisen⁷. Nicht immer kann eine Prognosetechnik generell als gut oder schlecht bezeichnet werden, denn oftmals ist ihre Qualität eher abhängig von ihrer Zweckmäßigkeit, welche wiederum von Fall zu Fall neu bestimmt werden muss. Die Annahmen zu den Wanderungen stellen gerade für kleinräumige Entwicklungsszenarien eine Schlüsselrolle dar⁸.

Daher werden für die vorliegende Studie zur Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg verschiedenen Szenarien zur zukünftigen Bevölkerungsentwicklung berechnet, denen unterschiedliche Wanderungsannahmen zu Grunde liegen. Insgesamt sind alle Szenarien wirklichkeitsnah gestaltet und zeigen nicht unbedingt die Extremfälle der Entwicklung auf. Ein markanter Anstieg der Kinderzahlen durch die Ausweisung neuer Baugebiete oder starke Wanderungsverluste in Folge von größeren Betriebsschließungen sind in den Annahmen nicht berücksichtigt und können die Bevölkerungsentwicklung aller betrachteten Gemeinden, insbesondere jedoch der kleineren, empfindlich beeinflussen.

Region

Die Bevölkerungsszenarien wurden für die Gemeinden der Landkreise Rottweil, Schwarzwald-Baar und Tuttlingen erstellt. Die Gesamtregion Schwarzwald-Baar-Heuberg besteht aus eben diesen Landkreisen mit knapp 490.000 Einwohnern, rund 4,6 % der baden-württembergischen Bevölkerung. Die Bevölkerungsentwicklung der Region ist durch ein leichtes Geburtendefizit bei anhaltenden Wanderungsgewinnen gekennzeichnet.

Die betrachteten 76 Gemeinden der drei Landkreise waren im Laufe der vergangenen Jahre durch unterschiedliche demographische Trends gekennzeichnet. Gemeinden mit Bevölkerungszunahmen und solche mit –abnahmen liegen dicht beieinander. Auch bei den einzelnen Komponenten der Bevölkerungsentwicklung ergeben sich erhebliche Unterschiede: Neben einigen Gemeinden mit positiven natürlichen Salden dominieren Gemeinden mit natürlichen Verlusten bei anhaltenden Wanderungsgewinnen.

⁶ Der Saldo aus Geburten und Sterbefällen wird im Folgenden als natürliche Bevölkerungsentwicklung bezeichnet; die Differenz aus Wanderungsgewinnen und –verlusten als räumliche Bevölkerungsentwicklung. Von einer negativen natürlichen Entwicklung spricht man beispielsweise, wenn innerhalb einer Zeit- und Raumeinheit mehr Personen sterben als geboren werden. Würde der Wanderungsüberschuss (positive Differenz aus Zu- und Abwanderung) gleichzeitig höher ausfallen als der Sterbeüberschuss, so würde die Region trotz natürlicher Bevölkerungsverluste aufgrund der Zuwanderung insgesamt über steigende Einwohnerzahlen verfügen.

⁷ vgl. Stern, Marion (1996): Zur Notwendigkeit und Problematik kleinräumig differenzierender Bevölkerungsfortrechnungen. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.): Methodische Ansätze kleinräumig differenzierender Bevölkerungsfortrechnungen. Beiträge 132. Hannover, S. 14-48

⁸ Gatzweiler, Hans-Peter (1996): Ziele und Wege kleinräumiger Bevölkerungsprognosen. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.): Methodische Ansätze kleinräumig differenzierender Bevölkerungsfortrechnungen. Beiträge 132. Hannover, S. 5f

Zeitraum

Ziel der Untersuchung ist es, die Veränderungen der Bevölkerungszahlen zwischen 2005 und 2020 darzustellen. Auf Grundlage der jüngsten flächendeckend verfügbaren Daten aus der amtlichen Statistik (Statistisches Landesamt) wurden dazu aktuelle Trends fortgeschrieben.

Fortschreibung

Die Fortschreibung der Bevölkerungsentwicklung erfolgt bis 2020 in Anlehnung an die demographische Grundgleichung nach folgendem Modell:

$$P_{t+n} = P_t + B_{t,t+n} - D_{t,t+n} + I_{t,t+n} - E_{t,t+n}$$

- mit
- P_t = Bevölkerung zum Anfangszeitpunkt 2004;
 - P_{t+n} = Bevölkerung zum Endzeitpunkt 2020;
 - $B_{t,t+n}$ = Geburten zwischen 2004 und 2020;
 - $D_{t,t+n}$ = Sterbefälle zwischen 2004 und 2020;
 - $I_{t,t+n}$ = Zuwanderung zwischen 2004 und 2020;
 - $E_{t,t+n}$ = Abwanderung zwischen 2004 und 2020.

Die Berechnungen werden jährlich durchgeführt, so dass für alle Jahre zwischen 2005 und 2020 Werte angegeben werden können. Durch die differenzierte Betrachtung der einzelnen Altersjahre der 0- bis 100-Jährigen kann zudem für jedes Jahr eine entsprechende Alterszusammensetzung der Bevölkerung dargestellt werden.

2.1.2 Berechnungsgrundlagen und Annahmen

Grundlage für die jährlichen Berechnungen zu Bevölkerungszahl und –zusammensetzung stellen die Bevölkerungszahlen zum 31.12.2004 dar. Die in den Szenarien angegebenen Einwohnerzahlen geben den Stand zum jeweiligen Jahresende an.

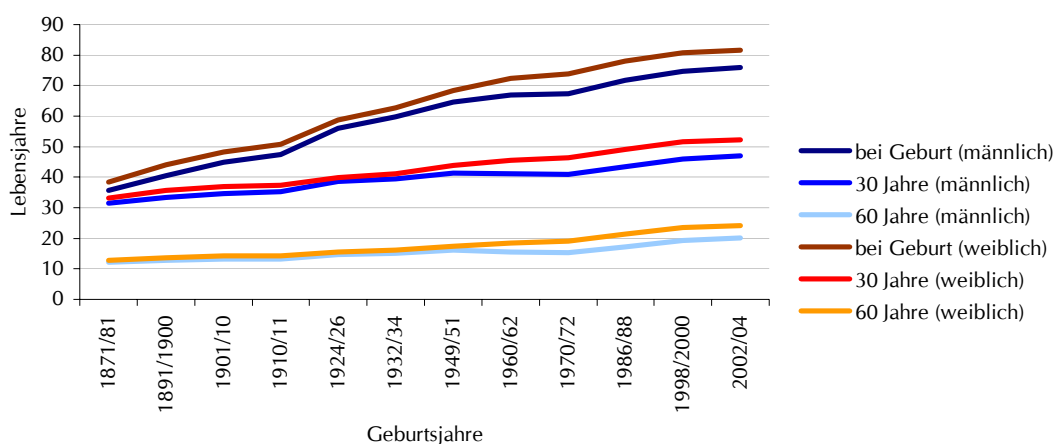


Abb. 1: Entwicklung der Lebenserwartung bei Geburt, mit 30 und mit 60 Jahren
Daten: Statistisches Bundesamt

Annahmen zur natürlichen Bevölkerungsentwicklung

Auf Basis der durchschnittlichen Daten für die Jahre 2001 bis 2004 werden jeweils altersspezifische Sterbewahrscheinlichkeiten berechnet. Aus der jährlichen Alterszusammensetzung und den

altersspezifischen Geburtenraten ergeben sich die jährlichen Geburtenzahlen. Extremwerte der vergangenen Jahre werden nicht als Berechnungsgrundlage herangezogen.

Im Alter von 100 Jahren wird die Sterbewahrscheinlichkeit auf 100 % gesetzt, was nicht der Realität entspricht, diese jedoch annähernd wiedergibt. Die exakte Betrachtung der Zahl der älteren Menschen und der Hochbetagten über 100 Jahren steht nicht im Zentrum der Analyse. Da die (wenigen) Fälle der über 100-jährigen Einwohner weder für die Betrachtung des Schülerverkehrs noch für die Berechnung der Geburtenzahlen bedeutsam sind, wird eine Berücksichtigung im Rahmen der vorliegenden Studie als nicht notwendig erachtet. Durch die geringe Besetzung entsprechender Altersjahre innerhalb der Gemeinden wären die Aussagen im Rahmen der Szenarien zudem sehr unsicher.

Der Fortschreibung des Bevölkerungsstandes liegt eine konstante Sterbewahrscheinlichkeit auf dem Niveau der aktuellen gemeindespezifischen Daten zugrunde. Wie sich die Sterblichkeit in den kommenden 20 Jahren entwickeln wird, ist umstritten. Auf der einen Seite gehen aktuelle Untersuchungen von einem deutlichen Anstieg der Lebenserwartung bis zum Jahr 2050 auf über 90 Jahre aus⁹, auf der anderen Seite lassen Versorgungsdefizite im Rahmen der Gesundheitssysteme eine Abschwächung der Zunahme der Lebenserwartung als durchaus realistisch erscheinen. Insgesamt ist eine sich fortsetzende mäßige Ausdehnung der Lebenspanne entsprechend der Entwicklung in der Vergangenheit (Abb. 1) als wahrscheinlich einzuschätzen. Die Szenarien zur demographischen Entwicklung der Gemeinden in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg mögen den Effekt der Alterung in Hinblick auf die angewendeten konstanten Sterblichkeiten daher leicht unterschätzen; allerdings ist hieraus jedoch kein signifikanter Einfluss auf die Entwicklung der Schülerzahlen abzuleiten.

Die altersspezifischen Geburtenwahrscheinlichkeiten werden auf dem durchschnittlichen Niveau der Jahre 2001 bis 2004 ebenfalls konstant gehalten. Hinsichtlich der Gesamtfruchtbarkeitsrate ist seit Anfang der 1980er Jahre in Deutschland ein konstanter Wert von ca. 1,4 Kindern je Frau zu beobachten, der insbesondere in der jüngeren Vergangenheit zwar jährlichen Schwankungen unterlag, nicht jedoch einem eindeutigen Trend folgte (Tab. 1). Die zu beobachtende Verlagerung der Geburten in höhere Lebensalter, wie sie im Rahmen der aktuellen demographischen Entwicklung überall in Europa zu beobachten sind, konnten im Rahmen der Szenarien für die Region Schwarzwald-Baar-Heuberg nicht berücksichtigt werden.

Kinder pro Frau	1970	1980	1990	2000	2003
Deutsche	2,02	1,44	1,44	1,45	1,44
Ausländer	2,51	2,18	1,81	1,3	1,04
gesamt	x	1,51	1,49	1,42	1,36

Tab. 1: Zusammengefasste Fruchtbarkeitsziffer in Baden-Württemberg

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

⁹ Vgl. zum Beispiel: Schnabel, Sabine; von Kistowski, Kristin; Vaupel, James W. (2005): Immer neue Rekorde und kein Ende in Sicht. Der Blick in die Zukunft lässt Deutschland grauer aussehen als viele erwarten. In: Demographische Forschung 2, Nr. 2, S. 3

Annahmen zur Wanderungsentwicklung

Während die natürlichen Entwicklungen mit vergleichsweise hoher Wahrscheinlichkeit vorhergesagt werden können, sind Wanderungsannahmen durch ihre Abhängigkeit von äußeren Einflüssen nur schwer zu prognostizieren. Um einen Korridor möglicher Entwicklungen abzubilden, erfolgte die Erstellung einzelner Teilszenarien unter differenzierten Annahmen zur Wanderungsentwicklung. Dabei ist allen Szenarien die Fortschreibung der Verteilung der Wanderungen auf die verschiedenen Gemeinden innerhalb der Kreise gemein. Als Datengrundlagen für die Fortschreibung der Wanderungsentwicklung wurden die Wanderungsdaten des statistischen Landesamtes der Jahre 2001 bis 2004 herangezogen sowie die Raumordnungsprognose Bevölkerung des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung¹⁰.

Für das *mittlere Wanderungsszenario* wird eine Fortsetzung des Wanderungsgeschehens der letzten Jahre (2001-2004) bis zum Jahr 2020 angenommen¹¹. Es wird davon ausgegangen, dass Gemeinden mit Wanderungsüberschuss eher Einwohnerzuwächse verzeichnen, wodurch das evtl. bestehende Geburtendefizit also mehr als ausgeglichen wird, während Gemeinden mit Wanderungsverlusten auch in den kommenden Jahren eine Bevölkerungsabnahme aufweisen werden. Für den Landkreis Rottweil wird ein jährlicher Wanderungsüberschuss von 350 Personen, für den Schwarzwald-Baar-Kreis von 585 Personen und für den Landkreis Tuttlingen von 360 Personen eingesetzt.

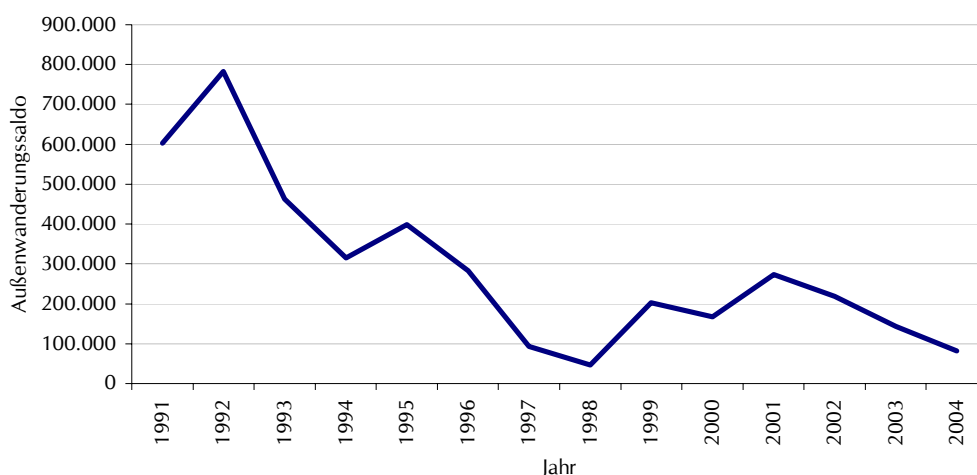


Abb. 2: Entwicklung des Außenwanderungssaldos der Bundesrepublik Deutschland seit 1991

Quelle: Statistisches Bundesamt

Insgesamt erscheint vor dem Hintergrund einer zunehmend rückläufigen Entwicklung des Gesamtwanderungsvolumens jedoch fraglich, inwieweit die Wanderungssalden auf dem heutigen Niveau verharren. Für die Bundesrepublik Deutschland wird mit einem abnehmenden Außenwanderungsüberschuss gerechnet. Nach hohen Werten zu Beginn der 1990er Jahren, vor allem in Folge der deutschen Einigung und Zuwanderungen aus den ehemaligen Ländern Osteuropas, fie-

¹⁰ Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2003): Raumordnungsprognose Bevölkerung INKAR Pro 1999-2020. Bonn

¹¹ Dazu wurden für die einzelnen Gemeinden der Durchschnitt der altersgruppenbezogenen Zu- und Fortzüge der Jahre 2001 bis 2004 berechnet. Ausreißerwerte (> 2 Standardabweichungen) wurden nicht berücksichtigt. Datengrundlagen: Wanderungsdaten des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg.

len die Außenwanderungssalden bis Ende der 1990er Jahre deutlich ab. Seither pendeln die Werte um eine jährliche Bilanz von 150.000 bis 200.000 Zuwanderern¹² (vgl. Abb. 2). Ein dauerhafter Anstieg über dieses Niveau ist in den kommenden Jahren nicht zu erwarten.

Die Entwicklung der Binnenwanderung muss räumlich differenziert betrachtet werden. Bereits heute stehen Regionen mit Binnenwanderungsüberschüssen solchen mit –verlusten gegenüber. Großräumlich dominieren die Wanderungsbewegungen von Ost- nach Westdeutschland sowie, sehr viel geringer, von Nord- nach Süddeutschland. Zu den Ländern mit deutlich positiven Binnenwanderungssalden gehören Bayern und Baden-Württemberg sowie, auf einem geringeren Niveau, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein, Rheinland-Pfalz, Hamburg und Hessen.

Die wirtschaftliche Dynamik wird als Haupteinfluss auf die Entwicklung der Wanderungszahlen der kommenden Jahre gesehen. Sowohl in Herkunfts- als auch in Zielgebieten bestimmen diese maßgeblich das Migrationsgeschehen. Inwieweit die Region Schwarzwald-Baar-Heuberg auch künftig von hohen Wanderungsgewinnen profitiert, ist fraglich. Auch wenn Sie deutschlandweit gesehen wirtschaftlich zu den dynamischen Regionen gezählt werden kann, so bestehen innerhalb Baden-Württembergs ökonomisch betrachtet stärkere Konkurrenzräume.

Um die Entwicklung in Abhängigkeit von den zu erwartenden Wanderungsbewegungen darstellen zu können, wurden für die drei Kreise weitere Szenarien erstellt. Die Auswahl orientiert sich an der aktuellen Bevölkerungsprognose des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, das bis zum Jahr 2020 für den Landkreis Rottweil eine rückläufige Entwicklung der Wanderungssalden angibt, während für den Schwarzwald-Baar-Kreis und den Landkreis Tuttlingen steigende Salden erwartet werden.

Im Szenario ‚Niedrige Zuwanderung‘ wird für den Landkreis Rottweil ein jährlicher Wanderungsüberschuss von 150, für den Schwarzwald-Baar-Kreis von 460 und für den Landkreis Tuttlingen von 280 erwartet. Im Szenario ‚Hohe Zuwanderung‘ wird für den Kreis Rottweil von einem Wanderungsüberschuss von 350 Personen ausgegangen, für den Schwarzwald-Baar-Kreis eine positive jährliche Wanderungsbilanz von 740 Personen und für den Landkreis Tuttlingen von 440 Personen angesetzt. In beiden Szenarien wird die Zu- bzw. Abwanderung analog der durchschnittlichen Werte zwischen 2001 und 2004 auf die einzelnen Gemeinden verteilt.

Probleme

Für Gemeinden mit weniger als 5000 Einwohnern ist eine Fortschreibung der Bevölkerung schwierig, da sich einmalige oder kurzfristige Sonderentwicklungen, insbesondere bei den Wanderungen, auf die Prognosewerte stärker durchschlagen als bei Orten mit großen Bevölkerungszahlen. Beispielsweise schrumpfte die Bevölkerung der Gemeinde Schönwald im Schwarzwald (2506 Einwohner) durch Abwanderungen zwischen 1994 und 2004 um durchschnittlich 1,03 %¹³ pro Jahr, für die Prognose wird jedoch von einer leicht positiven Wanderungsbilanz ausgegangen, da in den der Fortschreibung zugrunde liegenden Zeitraum die einzigen beiden Jahre fallen, in denen mehr Menschen nach Schönwald zu- als von dort fortgezogen sind. Beide Werte sind jedoch selbst unter

¹² Laut Statistischen Bundesamt beträgt der durchschnittliche jährliche Außenwanderungssaldo für den Zeitraum von 1997 bis 2004 rund 154.000 Personen.

¹³ Quelle der Grundlagendaten ist, sofern nicht anders angegeben, die Regionaldatenbank des statistischen Landesamts Baden-Württemberg.

den gewählten strengen Kriterien¹⁴ nicht als Extremwerte einzustufen. Obwohl die statistischen Daten nicht für eine Trendwende hin zu einem Bevölkerungswachstum in der Schwarzwaldgemeinde sprechen, ergibt sich aus methodischen Gründen die für Ortskundige überraschende positive Bevölkerungsprognose. Im Rahmen dieser Studie wurde trotz der dargestellten methodischen Schwierigkeiten für die meisten Kleingemeinden eine Bevölkerungsprognose berechnet, ohne die keine flächendeckende Abschätzung der im Schülerverkehr zu erwartenden Nachfrage möglich gewesen wäre.

In Rücksprache mit den Auftraggebern wurden – soweit es von den Verkehrsverflechtungen her möglich war – Gemeinden mit weniger als 1500 Einwohnern aggregiert, um eine verlässlichere Prognosegrundlage zu gewinnen:

- Bärenthal und Irndorf (zusammen 1207 Einwohner),
- Böttingen, Bubsheim und Mahlstetten (zusammen 3403 Einwohner),
- Durchhausen und Gunningen (zusammen 1580 Einwohner),
- Egesheim, Königsheim und Reichenbach (zusammen 1742 Einwohner) sowie
- Kolbingen und Renquishausen (zusammen 2087 Einwohner).

Erwartungsgemäß zeigen sich die positiven wie auch die negativen Extremwerte der Bevölkerungsprognose (mittleres Szenario) in Orten mit weniger als 5000 Einwohnern (Karte 1):

- Schenkenzell (1834 Einwohner): Rückgang der Einwohnerzahl um 26,4 %¹⁵;
- Gütenbach (1317 Einwohner): Rückgang der Einwohnerzahl um 23,8 %;
- Buchheim (640 Einwohner): Rückgang der Einwohnerzahl um 12,7 %;
- Lauterbach (3173 Einwohner): Rückgang der Einwohnerzahl um 12,3 %;
- Villingendorf (3262 Einwohner): Anstieg der Einwohnerzahl um 17,7 %;
- Denkingen (2557 Einwohner): Anstieg der Einwohnerzahl um 17,9 %;
- Neuhausen ob Eck (3852 Einwohner): Anstieg der Einwohnerzahl um 20,5 %;
- Dürbheim (1696 Einwohner): Anstieg der Einwohnerzahl um 25,4 %.

Die dargestellten methodischen Probleme sind – neben der schwierigen Datenlage und dem großen Aufwand – der Hauptgrund, warum keine Bevölkerungsfortschreibung auf Ortsteilebene erstellt wurde; der innergemeindliche Schülerverkehr kann folglich nicht in die Nachfrageprognose einfließen.

¹⁴ Als Extremwerte ausgeschlossen wurden Wanderungsgewinne oder –verluste in einzelnen Jahren, die um mehr als zwei Standardabweichungen vom Mittelwert der Jahre 1999 bis 2004 abweichen.

¹⁵ Alle Prognosewerte beziehen sich, sofern nicht anders angegeben, generell auf das mittlere Szenario.

2.2. Ergebnisse der Bevölkerungsprognose

Die Bevölkerungsentwicklung der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg wird in Zukunft in immer stärkerem Maß von Wanderungen abhängen. Das Geburtendefizit der Region vergrößert sich kontinuierlich; im Jahr 2020 werden etwa 1400 Geburten fehlen, um die Sterbefälle auszugleichen (vgl. Abb. 3).

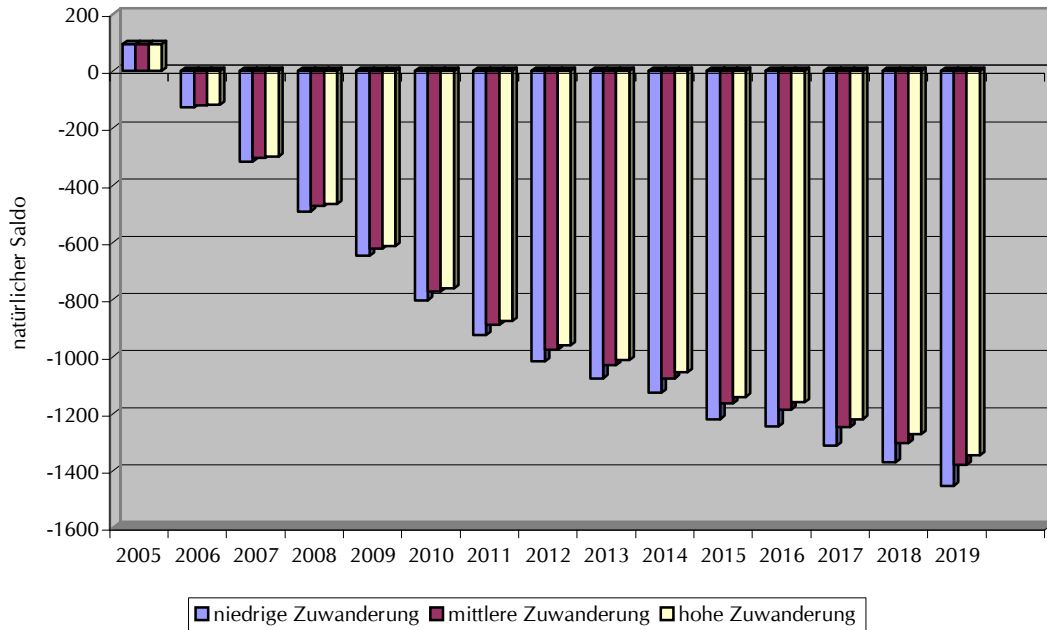


Abb. 3: Natürliche Bevölkerungsentwicklung der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg im Prognosezeitraum; Quelle: Eigene Darstellung

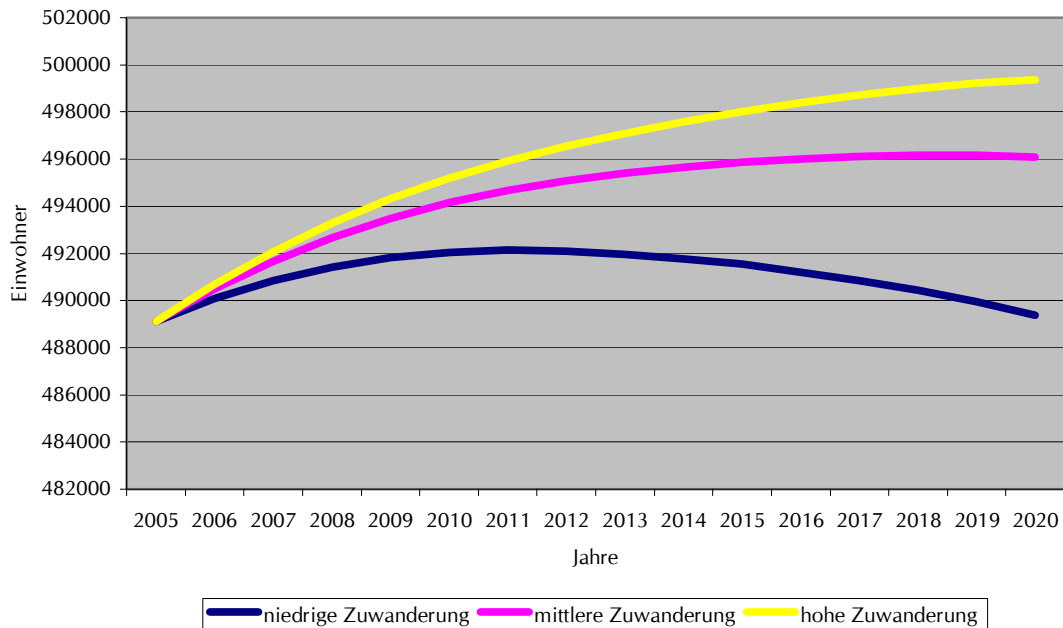


Abb. 4: Entwicklung der Einwohnerzahl der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg im Prognosezeitraum; Quelle: Eigene Darstellung

Die zunehmende Abhängigkeit von Wanderungsgewinnen wird auch bei der Entwicklung der Gesamteinwohnerzahl deutlich (vgl. Abb. 4): Unter Annahme einer niedrigen Wanderungsbilanz wird die Bevölkerung in der Region um 2012 ein Maximum erreichen und bis 2020 wieder auf den Ist-Wert von 2005 absinken. Bei einer Fortschreibung des mittleren Wanderungsverhaltens der Jahre 2001 bis 2004 wird die maximale Bevölkerungszahl um 2020 zu erwarten sein, während eine hohe Zuwanderung auch über 2020 hinaus ein Bevölkerungswachstum in der Region ermöglichen wird.

Im mittleren Szenario wird die Bevölkerungszahl um etwa 1,4 % steigen (Tab. 2 bis 5), wobei die Entwicklung in den einzelnen Kreisen recht unterschiedlich ist. Während im Kreis Tuttlingen ein Bevölkerungswachstum von ca. 4 % zu erwarten ist, wird im Schwarzwald-Baar-Kreis nur eine „rote Null“ (-0,1 %) erreicht. Im Kreis Rottweil wird der Zuwachs mit 1,3 % leicht unter dem Regionsdurchschnitt liegen. In allen Kreisen ist mit einem Rückgang der Zahl der Kinder, Jugendlichen und der 30- bis unter 45-Jährigen zu rechnen, während sich der Anteil der über 45-Jährigen deutlich vergrößert.

Die Alterung der Bevölkerung wird vor allem in der Gruppe der Hochbetagten (über 85-Jährige) deutlich, deren Zahl sich mehr als verdoppeln wird. Für die regionalen Busunternehmen ist diese Entwicklung problematisch, da die Zahl der Schüler, die das Rückgrat der ÖPNV-Nachfrage im ländlichen Raum darstellen, deutlich rückläufig ist, während die höchsten Wachstumsraten entweder in Pkw-orientierten (45- bis 65-Jährige) oder in Bevölkerungsgruppen mit abnehmender Mobilität (Hochbetagte) zu verzeichnen sind.

Altersgruppe	2005	2010	2015	2020	Bilanz in %
0 bis unter 6	28.900	27.082	27.005	27.745	-4,00
6 bis unter 11	27.918	25.216	23.469	23.293	-16,57
11 bis unter 16	30.655	28.675	25.963	24.218	-21,00
16 bis unter 18	12.626	12.183	11.725	10.239	-18,91
18 bis unter 25	40.420	43.676	42.524	39.855	-1,40
25 bis unter 30	26.581	28.736	31.165	31.008	16,66
30 bis unter 45	109.387	97.629	88.721	90.591	-17,18
45 bis unter 65	120.655	130.838	144.492	143.978	19,33
65 bis unter 85	83.322	87.118	85.170	87.610	5,15
über 85	8.640	13.021	15.651	17.530	102,90
Gesamt	489.104	494.172	495.887	496.068	1,42

Tab. 2: Bevölkerungsentwicklung in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg nach Altersgruppen

Quelle: eigene Darstellung; mittleres Szenario

Altersgruppe	2005	2010	2015	2020	Bilanz in %
0 bis unter 6	8.429	7.797	7.749	8.064	-4,33
6 bis unter 11	8.587	7.441	6.836	6.754	-21,34
11 bis unter 16	9.357	8.848	7.693	7.088	-24,25
16 bis unter 18	3.774	3.748	3.616	3.011	-20,21
18 bis unter 25	11.475	12.703	12.673	11.636	1,40
25 bis unter 30	7.338	8.101	8.946	9.273	26,37
30 bis unter 45	32.591	28.651	25.598	25.996	-20,23
45 bis unter 65	34.516	37.887	42.442	42.740	23,83
65 bis unter 85	23.752	24.839	24.223	24.929	4,96
über 85	2.538	3.723	4.376	4.754	87,33
Gesamt	142.357	143.738	144.153	144.246	1,33

Tab. 3: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Rottweil nach Altersgruppen

Quelle: eigene Darstellung; mittleres Szenario

Altersgruppe	2005	2010	2015	2020	Bilanz in %
0 bis unter 6	11.847	11.018	10.955	11.199	-5,47
6 bis unter 11	11.462	10.285	9.476	9.379	-18,18
11 bis unter 16	12.707	11.793	10.616	9.808	-22,82
16 bis unter 18	5.267	5.069	4.800	4.218	-19,91
18 bis unter 25	175.78	18.610	17.962	16.711	-4,93
25 bis unter 30	11.316	12.358	13.192	12.937	14,33
30 bis unter 45	46.214	40.868	37.028	37.780	-18,25
45 bis unter 65	53.641	57.482	62.588	61.656	14,94
65 bis unter 85	37.658	39.322	38.618	39.532	4,98
über 85	4.022	6.101	7.316	8.215	104,25
Gesamt	211.712	212.905	212.552	211.435	-0,13

Tab. 4: Bevölkerungsentwicklung im Schwarzwald-Baar-Kreis nach Altersgruppen

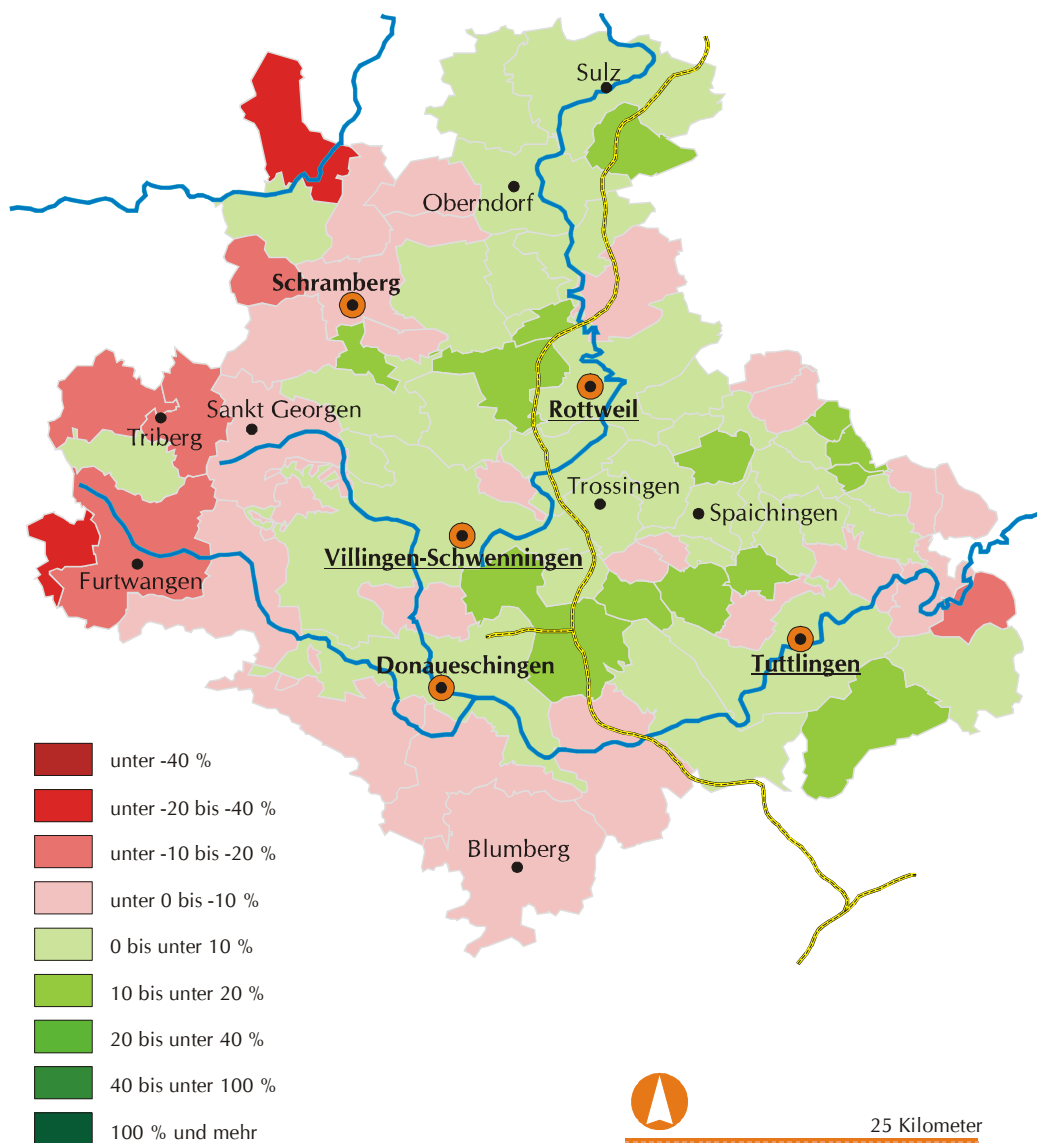
Quelle: eigene Darstellung; mittleres Szenario

Altersgruppe	2005	2010	2015	2020	Bilanz in %
0 bis unter 6	8.624	8.268	8.301	8.483	-1,64
6 bis unter 11	7.869	7.490	7.157	7.160	-9,01
11 bis unter 16	8.591	8.034	7.655	7.322	-14,77
16 bis unter 18	3.585	3.366	3.309	3.009	-16,06
18 bis unter 25	11.367	12.364	11.888	11.508	1,24
25 bis unter 30	7.927	8.276	9.027	8.798	10,99
30 bis unter 45	30.582	28.110	26.095	26.814	-12,32
45 bis unter 65	32.498	35.469	39.462	39.582	21,80
65 bis unter 85	21.912	22.957	22.330	23.149	5,65
über 85	2.080	3.197	3.959	4.561	119,27
Gesamt	135.035	137.530	139.182	140.387	3,96

Tab. 5: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Tuttlingen nach Altersgruppen

Quelle: eigene Darstellung; mittleres Szenario

Wachsende und schrumpfende Gemeinden liegen oft direkt nebeneinander. Dennoch lassen sich in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg klare räumliche Häufungen von Gemeinden mit zunehmender und rückläufiger Bevölkerung erkennen (Karte 1). Insbesondere die Schwarzwaldgemeinden – mit Ausnahme von Hardt, Königfeld und Schiltach, die alle bereits in der Vergangenheit eine stabile positive Wanderungsbilanz aufwiesen – werden in größerem Umfang Einwohner verlieren, ebenso wie Donautalgemeinden im Osten des Kreises Tuttlingen. Im Zentrum der Region, entlang einer Linie Sulz am Neckar – Villingen-Schwenningen – Tuttlingen konzentrieren sich die wachsenden Gemeinden. Dieses Muster der Bevölkerungsentwicklung wird sicherlich durch die Verkehrsgunst des Schwarzwalds und des Donautals begründet. Allerdings lässt sich aus der Prognose nicht ablesen, ob Streusiedlungen und kleine Ortsteile vom Bevölkerungsrückgang stärker betroffen sind als die Siedlungskerne. Eine zunehmende innergemeindliche Bevölkerungskonzentration wäre vor dem Hintergrund der zukünftigen Tragfähigkeit der Infrastruktur durchaus wünschenswert.



Karte 1: Entwicklung der Gesamtbevölkerung zwischen 2005 und 2020 (mittleres Szenario).
Eigene Berechnungen.

2.2.1 Typologie der Bevölkerungsentwicklung

Gemäß der demographischen Grundgleichung ergibt sich die Bevölkerungszahl einer bestimmten Gebietseinheit zu einem festgelegten Zeitpunkt aus zwei Komponenten – der natürlichen und der räumlichen Bevölkerungsentwicklung (vgl. S. 5). Ein Wachstum der Einwohnerzahl kann entweder Folge von Zuwanderungsgewinnen sein, die Sterbeüberschüsse ausgleichen oder von Geburtenüberschüssen, die Abwanderungsverluste übertreffen. Im unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten besten Fall ergänzen sich eine positive natürliche und Wanderungsbilanz. Zur Verdeutlichung der hinter der Bevölkerungsentwicklung der einzelnen Gemeinden stehenden Triebkräfte kann auf Basis dieser Vorüberlegungen eine einfache Typisierung vorgenommen werden¹⁶ (Karten 2 und 3).

Typ 1: Gemeinden mit Geburten- und Wanderungsüberschüssen

Damit sind die Voraussetzungen für ein sich selbst tragendes Bevölkerungswachstum gegeben. Das Hauptaugenmerk der Kommunalpolitik sollte darauf liegen, die vorhandenen günstigen Rahmenbedingungen zu erhalten und gegebenenfalls weiter zu verbessern. In den Karten 2 und 3 ist Typ 1 flächig grün dargestellt.

Typ 2: Gemeinden, in denen Wanderungsgewinne die Sterbeüberschüsse ausgleichen

Ein zukünftiges Bevölkerungswachstum ist nur möglich, wenn es gelingt, die Attraktivität der betreffenden Gemeinde für Zuwanderer zu erhalten. Grundsätzlich können innerhalb dieses Typs in Abhängigkeit von der Altersstruktur der Zuziehenden drei Untergruppen unterschieden werden:

- Gemeinden mit hoher Attraktivität für junge Erwachsene (Altersgruppe 18-25; in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg nicht vorhanden);
- Gemeinden, in die vor allem Familien zuwandern (z. B. Rottweil);
- Zielorte der Ruhesitzwanderung (z. B. Bad Dürkheim).

In den Karten 2 und 3 ist Typ 2 längs grün schraffiert dargestellt.

Typ 3: Gemeinden, in denen Abwanderungsverluste durch Geburtenüberschüsse ausgeglichen werden können

Da tendenziell eher junge Menschen abwandern, geht langfristig das lokale Reproduktionspotential zurück; es besteht die Gefahr eines „Abrutschens“ in den ungünstigsten Typ 4. Für die Kommunalpolitik sollte daher die Erhöhung der Attraktivität der Gemeinde für Zuwanderer im Vordergrund stehen. Typ 3 ist in den Karten 2 und 3 quer grün schraffiert dargestellt.

Typ 4: Gemeinden, in denen sich Sterbeüberschüsse und Einwohnerverluste durch Abwanderung gegenseitig verstärken

Es besteht die Gefahr, dass sich die negative Bevölkerungsentwicklung verstetigt und die betreffende Gemeinde in eine Art „demographische Abwärtsspirale“ gerät. Durch lokalpolitische Maßnah-

¹⁶ Zur Methode vgl. European Spatial Planning Observation Network and Swedish Institute for Growth Policy Studies (Ed.): Action 1.1.4. The Spatial Effects of Demographic Trends and Migration. Third Interim Report. Part Two: Results of the Project. Luxembourg, S. 22-23

men sollte insbesondere die Abwanderung junger Menschen begrenzt werden, um eine weitere Unterhöhnung des Reproduktionspotentials zu verhindern. In den meisten Fällen ist jedoch anzunehmen, dass exogene Faktoren, etwa wirtschaftliche Umstrukturierungsprozesse oder eine unzureichende Verkehrsanbindung, die von der örtlichen oder regionalen Politik nur schwer oder gar nicht beeinflusst werden können, die Hauptursache für die Abwanderungen darstellen. Da, wie den Karten 2 und 3 zu entnehmen ist, der Typ 4 zumeist regional konzentriert auftritt, ist eine intensive Zusammenarbeit der betreffenden Gemeinden notwendig, um eine Verbesserung dieser übergemeindlichen Strukturschwächen zu erreichen. In den Karten 2 und 3 ist dem Typ 4 ein roter Farbton zugeordnet.

Typ 5: Gemeinden, in denen Wanderungsgewinne nicht ausreichen, um die Sterbeüberschüsse auszugleichen

Häufig handelt es sich um Gemeinden, die als Altersruhesitz für Senioren attraktiv sind, und ein entsprechend hohes Durchschnittsalter aufweisen. Die Übergänge zum Typ 2 sind fließend, weswegen die oben angerissenen Empfehlungen uneingeschränkt für diesen Typ übernommen werden können. Typ 5 ist in den Karten 2 und 3 längs rot schraffiert dargestellt.

Typ 6: Gemeinden, in denen die Geburtenüberschüsse nicht ausreichen, um die Bevölkerungsverluste durch Abwanderung auszugleichen

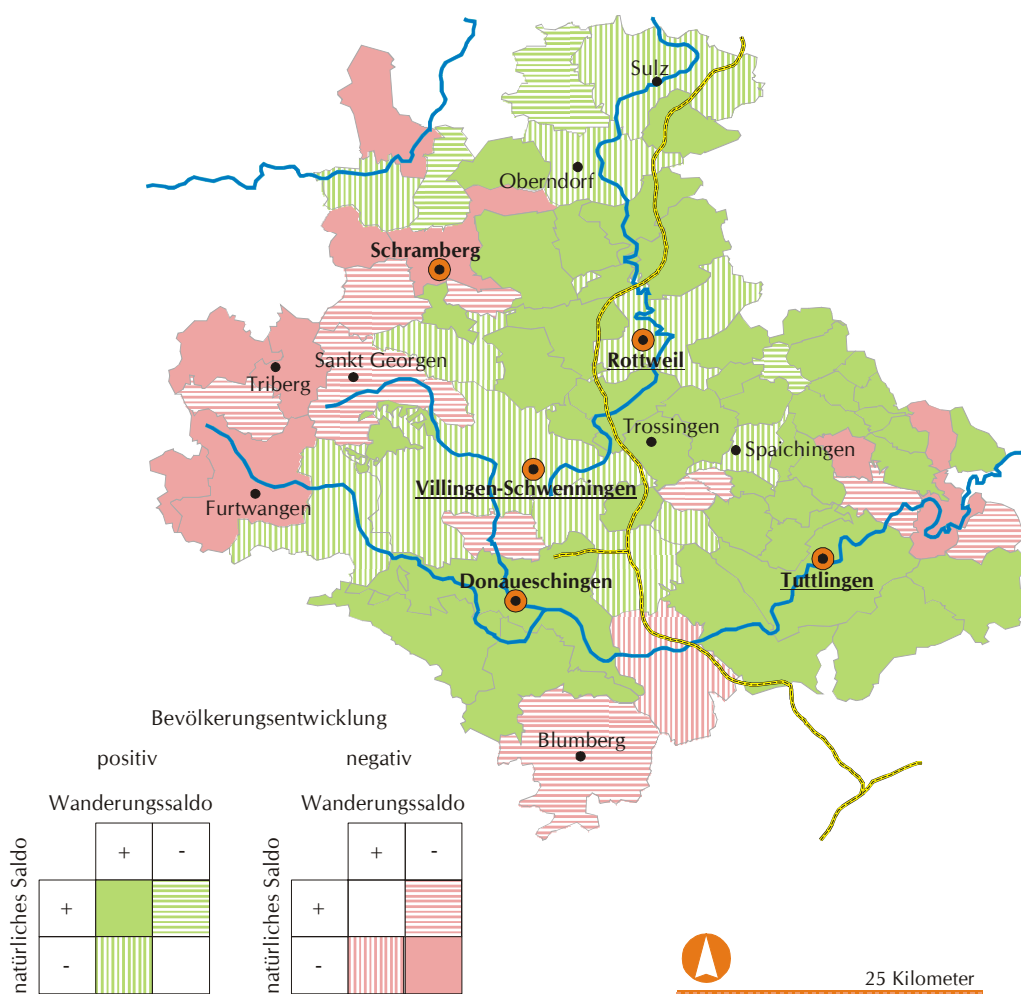
Auch hier sind die Übergänge zum entsprechenden Typ mit positiver Gesamtbevölkerungsentwicklung (Typ 3) fließend; entsprechend kann für die Empfehlungen für die Lokalpolitik auf das oben Gesagte verwiesen werden. Gemeinden, die Typ 6 zugeordnet werden, sind allerdings aufgrund des größeren Abwanderungsvolumens bzw. dem kleineren Umfang der Geburtenüberschüsse stärker gefährdet als die Gemeinden in Typ 3, kurz- oder mittelfristig in Typ 4 „abzurutschen“. Typ 6 ist in den Karten 2 und 3 durch eine grüne Querschraffur abgebildet.

In Karte 2 sind die Gemeinden der Region auf Grundlage der Bevölkerungsentwicklung der Jahre 2001 bis 2004 den verschiedenen Typen zugeordnet worden, Karte 3 zeigt die Entwicklung im Prognosezeitraum 2005 bis 2020. Auffällig ist, dass die Zahl der Gemeinden, die Typ 1 zugeordnet werden können, am stärksten zurückgehen wird (von 42 auf 26). Die Ursache dafür ist in den geringen Geburtenzahlen und der mit der Alterung der Bevölkerung zunehmenden Sterblichkeit zu sehen; in den meisten Gemeinden ist zudem ab etwa 2013 mit einem Vorzeichenwechsel bei der natürlichen Bevölkerungsbilanz zu rechnen, so dass nach 2020 nur noch in 14 Gemeinden (Aldingen, Denkingen, Emmingen-Liptingen, Frittlingen, Hardt, Neuhausen ob Eck, Niedereschach, Talheim, Villingendorf, Vöhringen, Wellendingen sowie im Gemeindeaggregat Egesheim – Königshausen - Reichenbach) mit Geburtenüberschüssen zu rechnen ist.

Die Zahl der Gemeinden, deren Bevölkerungsentwicklung aufgrund eines negativen natürlichen Saldos zunehmend von Zuwanderungen gesteuert wird (Typ 2), erhöht sich von 10 auf 17. Dabei ist vor allem in den größeren Städten je nachdem, wie hoch die jährliche Zuwanderung angesetzt wird, eine fließende Grenze zu Typ 5 (Zunahme von 1 auf 4 Gemeinden) festzustellen. Eine hohe Zuwanderungsrate von Familien wird vor allem im Kreis Tuttlingen erwartet, während beispielsweise Bad Dürkheim und Vöhringen sehr attraktiv für Ruhesitzwanderer sind.

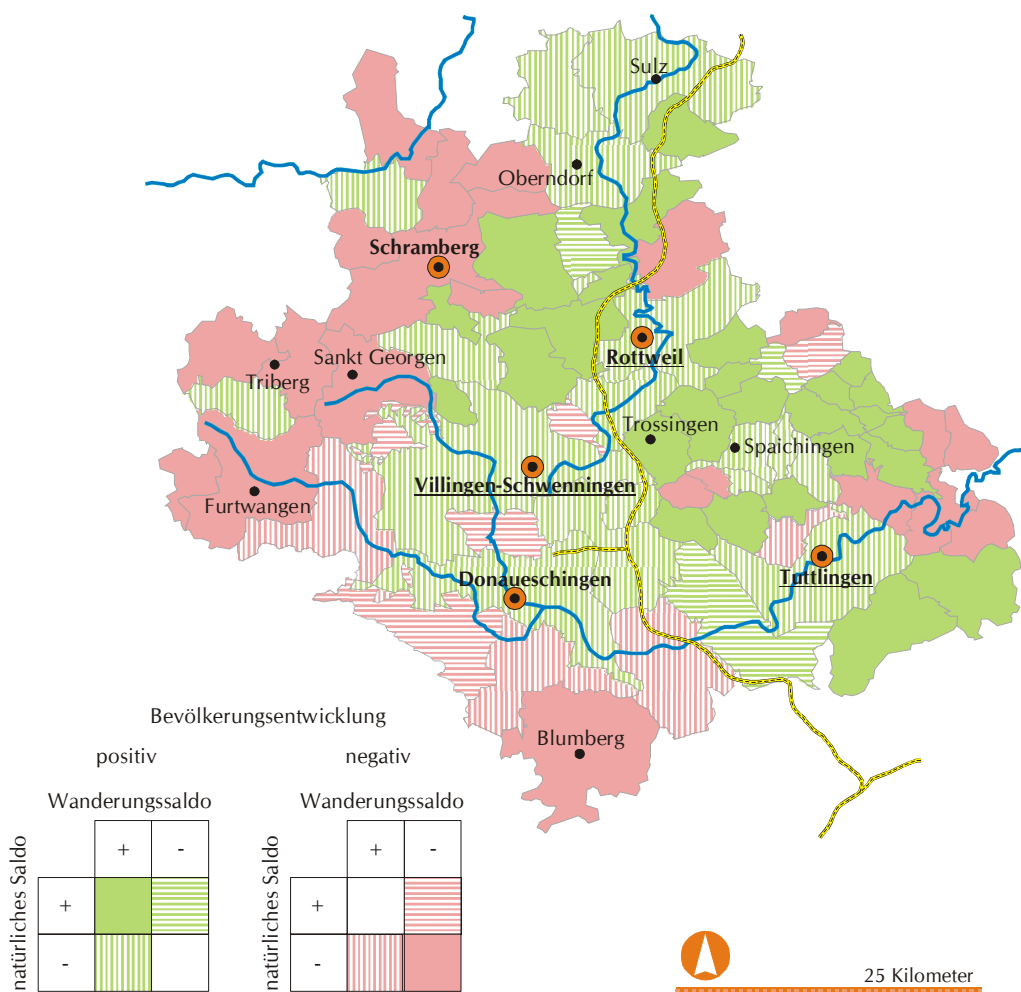
Typ 3 kommt relativ selten vor (n=3). Im Zeitraum 2001 bis 2004 konnten Aichhalden, Dornhan und Gosheim ihre Wanderungsverluste durch Geburtenüberschüsse ausgleichen, im Prognosezeit-

raum werden Bösing (sehr geringe Abwanderung) sowie Gosheim und Immendingen (Geburtenüberschüsse aufgrund günstiger Altersstruktur) diesem Typ zugeordnet. Beim Vergleich der Karten 2 und 3 wird auch der problematische Übergangscharakter des Typs 6 deutlich. Mit Ausnahme von Brigachtal und Schönwald – wie in Kap. 2.1.2 dargelegt ist das Prognoseergebnis für diese Gemeinde als nicht realistisch einzustufen – wird keine der neun Gemeinden, die im Zeitraum 2001 bis 2004 diesem Typ zugeordnet wurden, die Geburtenüberschüsse im Prognosezeitraum halten oder ausbauen können. Es ist daher anzunehmen, dass die fünf Gemeinden¹⁷, die im Zeitraum 2005 bis 2020 Geburtenüberschüsse und Wanderungsverluste aufweisen, alle nach 2020 früher oder später in den Typ 4 „abrutschen“ werden.



Karte 2: Cluster der Bevölkerungsentwicklung zwischen 1999 und 2004. Eigene Berechnungen.

¹⁷ Bräunlingen, Brigachtal, Dauchingen, Unterkirnach und Wellendingen



Karte 3: Cluster der Bevölkerungsentwicklung zwischen 2005 und 2020 (mittleres Szenario).
Eigene Berechnungen.

Wie der Vergleich der Karten 2 und 3 zeigt, kann in keiner¹⁸ der Gemeinden, die im Zeitraum 2001 bis 2004 dem Typ 4 zugeordnet wurden, eine Verbesserung der demographischen Situation festgestellt werden. Es handelt sich dabei zumeist um Gemeinden, die bereits seit mehreren Jahren eine negative Bevölkerungsentwicklung aufweisen. Eine regionale Häufung ist wiederum im Schwarzwald festzustellen. Im Zeitraum 2005 bis 2020 wird die Zahl der Gemeinden mit einer nachhaltig negativen Bevölkerungsentwicklung von 10 auf 22 steigen. Mit Ausnahme von vier Kommunen (Deilingen, Dietingen, Fluoren-Winzeln und Irndorf) ist dieser Zuwachs auf eine Umkehr bei der natürlichen Bilanz in Gemeinden, die vorher Typ 3 (Aichhalden) oder Typ 6 (Blumberg, Buchheim, Durchhausen, Eschbronn, Gunningen, Mühlheim an der Donau, St. Georgen sowie (Schramberg-) Tennenbronn) angehörten, zurückzuführen.

¹⁸ Die Zuordnung der Gemeinde Mahlsetten zum Typ 1 im Prognosezeitraum ist die Folge der Zusammenfassung mit Buchheim und Bubsheim, die beide eine positive Bevölkerungsentwicklung aufweisen. Für sich allein genommen würde auch Mahlsetten weiterhin eine durch Abwanderung und Sterbeüberschüsse verursachte negative Entwicklung der Einwohnerzahl aufweisen.

Exkurs: Baulandausweisung als Reaktion auf den demographischen Wandel

In der Vergangenheit galt die Ausweisung von neuem Bauland als geeignetes Mittel, neue Einwohner an einen Ort zu binden. Gerade in ländlichen und suburbanen Räumen wurde in einem großen Angebot an (günstigen) Neubauf Flächen ein Garant für eine vorausschauende Planung gesehen. Im Rahmen der durch Alterung und Schrumpfung geprägten Bevölkerungsentwicklung, wie sie zum Teil schon heute, in vielen Gemeinden aber zweifelsfrei in den kommenden Jahren bis Jahrzehnten zu beobachten sein wird, wird häufig auf eine weitere Steigerung der Zuzüge durch die Ausweisung von Bauland gesetzt. Wanderungsgewinne werden bei den vorliegenden und sich weiter verstärkenden Geburtendefiziten als die einzige Möglichkeit gesehen, den negativen Trend auszugleichen.

Ob dieser Mechanismus in Zukunft weiterhin Erfolg haben wird, ist fraglich. Schließlich geht die Nachfrage nach Bauland auch in den Regionen Süddeutschlands teilweise zurück. Vor allem junge Familien, dominierende Zielgruppe der klassischen Neubautätigkeit in suburbanen und ländlichen Regionen, stellen aufgrund des demographischen Wandels eine immer kleiner werdende Nachfragegruppe dar. In Zukunft wird jede Ausweisung von Bauplätzen die Konkurrenz der Gemeinden um die knapper werdende Zielgruppe ‚Junge Familien‘ weiter anheizen, und es stellt sich die Frage, ob weitere Baulandausweisungen regional betrachtet ein geeignetes Mittel sind, der demographischen Entwicklung zu begegnen.

Dabei ist vor dem Hintergrund der räumlichen Differenzierung der Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung zu beachten, dass durchaus Gemeinden mit einem weiterhin anhaltenden Neubaubedarf bestehen¹⁹. Gleichzeitig ist jedoch ein wachsendes Überangebot an Bauplätzen zu beobachten, was vor allem in einigen ländlichen Regionen sinkende Grundstückspreise hervorruft. Generell werden sich auch in Gemeinden und Regionen mit anhaltender Neubaunachfrage die Zusammensetzungen der nachfragenden Gruppen ändern²⁰; die Heterogenisierung ländlicher Wohnstandorte wird fortschreiten.

Insgesamt muss das Festhalten an der großzügigen Neubausausweisung kritisch gesehen werden. Probleme hinsichtlich einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung sind keineswegs ausschließlich auf ökologische Bereiche beschränkt. Die Ausweisung von Bauland führt zu einer sich weiter verstärkenden Konkurrenz der Gemeinden untereinander. Denn bei einer insgesamt abnehmenden Zielgruppe können nicht alle Gemeinden davon gleichermaßen profitieren. Die Konkurrenz richtet sich nicht nur nach außen; der Neubau beeinflusst die bestehenden Wohngebiete in den Gemeinden durchaus negativ. Denn für die meisten Menschen ist es – insbesondere bei günstigen Grundstückspreisen – attraktiver, ein eigenes, neues Haus zu bauen als ein bestehendes umzubauen. Bei rund einem Drittel der intraregionalen Umzüge im Rahmen der Suburbanisierung ist die

¹⁹ Waltersbacher, Matthias (2004): Wohnungsbau quo vadis? Ende des Neubaubedarfs oder weiterhin Nachfrage trotz Leerstands? In: Gans, Paul und Nachtkamp, Hans H. (Hg.): Wohnungswirtschaft und Stadtentwicklung, Mannheimer Schriften zu Wohnungswesen, Kreditwirtschaft und Raumplanung, Band 2, Mannheim

²⁰ Spellerberg, Annette (2001): Lebensstile und Wohnprofile: Trends. Einige empirische Befunde. In: Schrader-Stiftung (Hg.): Wohnwandel. Szenarien, Prognosen, Optionen zur Zukunft des Wohnens. Darmstadt, S. 276-286

Bildung von Wohneigentum ausschlaggebender Grund. Nach Möglichkeit wird dies durch den Bau eines Eigenheimes verwirklicht²¹.

Stimmt die Bemessung der ausgewiesenen Neubaugebiete nicht mit der Nachfrage überein, entstehen negative Folgen im ökologischen wie ökonomischen Bereich. Das Überangebot führt zu steigenden Leerständen in der vorhandenen Bausubstanz. Bei Untersuchungen in ländlichen Ortsteilen des Saarlandes konnte gezeigt werden, dass – bei attraktiven und von der Bausubstanz her ansprechenden Ortskernen im erweiterten suburbanen Umland – vor allem die Ortserweiterungen der 1960er bis 1980er Jahre von Nachfragerückgängen betroffen sind²²; andere Beispiele zeigen, dass in eher strukturschwachen Regionen die Ausweisung von Neubauf Flächen zu einer Zunahme der Leerstände in den – eher unattraktiven, verkehrlich belasteten – Ortskernen führen kann.

Vor einer Neubausausweisung, die in Zukunft sehr viel mehr in Absprache mit Nachbargemeinden und Regionen erfolgen sollte, wird vor dem Hintergrund des demographischen Wandels eine genaue Abschätzung des Potentials, der zukünftigen Nachfrage und der mit der Ausweisung verbundenen Chancen und Risiken immer wichtiger. Nur so können die Nachteile tatsächlich verhindert werden. Zu den Risiken von Baulandausweisungen bei stagnierender oder schrumpfender Nachfrage gehören²³:

- Angebotsüberhänge und sinkende Preise auf dem Wohnungsmarkt;
- Bildung von Leerständen in bereits bestehenden Wohngebieten; evtl. Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Leerstand, d. h. auch die Attraktivität des Wohnstandortes wird geschwächt;
- Verringerung der Siedlungsdichte und damit einhergehende Zersiedelung der Landschaft;
- Erhöhung des Infrastrukturbedarfs im Bereich der Ver- und Entsorgungssysteme; steigende Pro-Kopf-Kosten bei abnehmender Siedlungsdichte;
- steigende Transportkosten bei abnehmender Siedlungsdichte (höhere Kosten für Kommunen beispielsweise im Schülerverkehr);
- Zunahme der Flächenversiegelung;
- Zunahme der Konkurrenz der Gemeinden um die knapper werdenden Zielgruppen.

Die durch die Baulandausweisung entstehenden Infrastrukturkosten treffen Gemeinden in ländlichen Regionen umso mehr, da die Siedlungsdichte hier aufgrund der Alterung der Bevölkerung bei hohen Eigentumsquoten ohnehin stark zurückgeht. Das ageing-in-place, das Verweilen älterer Bewohner in ihren Eigenheimen, führt vielerorts bereits heute dazu, dass die Infrastrukturkosten zunehmend auf weniger Einwohner (vor allem auf weniger erwerbstätige Einwohner) verteilt werden müssen.

²¹ Kreibich, Volker (1999): Der Wohnungsmarkt in der Stadtregion – ein weißer Fleck der Wohnungsmarktbeobachtung und Wohnungspolitik. In: Informationen zur Raumentwicklung 1999, Heft 2, S. 133-139

²² Gans, Paul und Schmitz-Veltin, Ansgar (2004): Szenario der demographischen und räumlichen Entwicklung ausgewählter saarländischer Ortsteile. Gutachten für das Ministerium für Umwelt des Saarlandes. Abschlussbericht. Mannheim

²³ In Anlehnung an Gans, Paul; Schmitz-Veltin, Ansgar (2005): Bevölkerungsentwicklung in ländlichen Gemeinden: Szenarien zu kleinräumigen Auswirkungen des demographischen Wandels. In: Birg, Herwig (Hg.): Auswirkungen der demographischen Alterung und der Bevölkerungsschrumpfung auf Wirtschaft, Staat und Gesellschaft. Wissenschaftliche Paperbacks, Bd. 29. Münster, S. 111-129

Darüber hinaus sollte die Ausweisung von Neubauland nicht generell als Mittel der nachhaltigen Ortsentwicklung gesehen werden, da die Effekte auf die Einwohnerstruktur allenfalls kurzfristig sind. Während man bei einer wachsenden Bevölkerung von einer langfristigen Nutzung der Eigenheime ausgehen kann, führt der aktuell zu beobachtende Angebotsüberhang tendenziell dazu, dass die Alterung nur kurzzeitig aufgeschoben werden kann²⁴.

Die räumlich differenzierte Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung und die unter anderem hieraus abzuleitende Nachfrage nach Neubauf lächen erlaubt keine pauschale Aussage zu den Chancen und Risiken zukünftiger Baulandausweisungen. Selbst innerhalb einzelner Kreise und Regionen können sich gänzlich unterschiedliche Situationen darstellen. Allerdings ist eine genaue Prüfung der durch neues Bauland entstehenden Folgen für die Gemeinde ebenso wie für die Regionen in Zukunft unabdingbar.

²⁴ Vgl. Gans, Paul und Schmitz-Veltin, Ansgar (2004): Szenario der demographischen und räumlichen Entwicklung ausgewählter saarländischer Ortsteile. Gutachten für das Ministerium für Umwelt des Saarlandes. Abschlussbericht. Mannheim

3. Einschätzung der zukünftigen ÖPNV-Nachfrage

Bei der Analyse der Auswirkungen der demographischen Entwicklung auf die ÖPNV-Nachfrage wird ausführlich auf den Schülerverkehr eingegangen, der das wichtigste Standbein des öffentlichen Verkehrsangebots in den ländlichen Regionen der Bundesrepublik darstellt. Zunächst werden die Szenarien der Vorausberechnung der Schülerzahlen dargestellt (Kapitel 3.1.1), daran schließen sich allgemeine Überlegungen zum zukünftigen Standortnetz der Schulen an (Kapitel 3.1.2). Für den Berufsverkehr (Kapitel 3.2), den Freizeit-, Erledigungs- und Einkaufsverkehr (Kapitel 3.3), die verkehrlichen Auswirkungen des Tourismus (Kapitel 3.4) und die Folgen der Alterung für den ÖPNV (Kapitel 3.5) werden allgemeine Tendenzen und Entwicklungen auf die Region übertragen. Eine Vorausberechnung der Fahrgastzahlen und der Verkehrsströme für diese Verkehrszwecke würde zu viele Unsicherheiten und „Fragezeichen“ enthalten, da hier die Wahlfreiheit und der Einfluss externer Ereignisse, etwa Betriebsschließungen oder neue Tourismustrends, viel größer sind als beim Schülerverkehr.

3.1 Schülerverkehr

3.1.1. Methodik der Prognose der Schülerzahlen

Die Region Schwarzwald-Baar-Heuberg zeichnet sich im Vergleich zu den anderen Regionen des Landes Baden-Württemberg durch eine deutlich überdurchschnittliche Übergangsquote von der Grund- auf die Hauptschule aus (Abb. 5). Gleichzeitig liegt der Anteil der Grundschulabgänger, die eine Gymnasialempfehlung erhalten haben, 15 Prozent unter dem Landesmittel.²⁵ Die leicht überdurchschnittliche Beliebtheit der Realschule ist typisch für ländlich geprägte Kreise mit teilweise weiten Wegen zum nächsten Gymnasium²⁶. Sie ist zum Teil darauf zurückzuführen, dass ein Teil der Eltern insbesondere in dünn besiedelten und topographisch bedingten verkehrungünstigen Landkreisen dazu neigt, ihre Kinder trotz Gymnasialempfehlung auf die Realschule zu schicken. Im Schwarzwald-Baar-Kreis hätten im Schuljahr 2004/05 beispielsweise insgesamt 37,5 % der Grundschulabgänger auf das Gymnasium wechseln können, etwas mehr als ein Fünftel dieser Schüler wurde aber an einer Realschule angemeldet²⁷.

²⁵ Alle Daten, soweit nicht anders angegeben: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

²⁶ Vgl. Schwarz-Jung, S. (2005): Übergänge auf weiterführende Schulen. Trotz G8 bleibt das Gymnasium „erste Wahl“. In: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 2/2005, S. 13-17

²⁷ ebd.

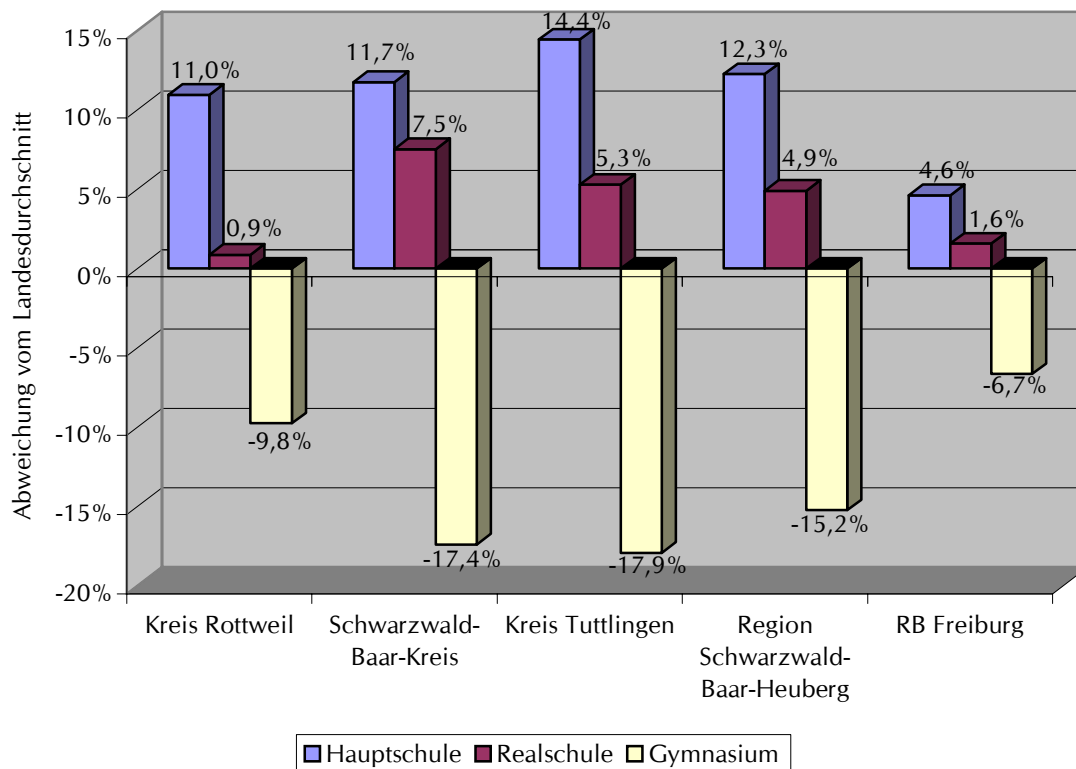


Abb. 5: Prozentuale Abweichung der Übergangsquoten von der Grund- auf die weiterführenden Schulen vom Durchschnitt des Landes Baden-Württemberg (Schuljahre 1990/91 bis 2005/06).

Quelle: eigene Berechnungen auf Basis von Daten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg

Das Übertrittsverhalten der Grundschulabgänger schwankt innerhalb der einzelnen Kreise, aber auch von Jahr zu Jahr sehr stark. Aus diesem Grund wurde bei der Prognose des Übergangsverhaltens der Grundschüler nicht der Ist-Wert des laufenden Schuljahrs gewählt, sondern der Mittelwert der Schuljahre 1990/91 bis 2005/06. Angesichts des kontinuierlichen Bedeutungsverlusts der Hauptschule bei gleichzeitig wachsender Beliebtheit des Gymnasiums sind die Prognosewerte für die Hauptschule etwas zu hoch beziehungsweise für das Gymnasium etwas zu niedrig. Da die Schwankungsbreite der Übergangsquoten auf Gemeindeebene noch größer ist als auf Kreisebene, bestünde bei Zugrundelegung eines kürzeren Zeitraums die Gefahr, dass eine kurzfristige Sonderentwicklung verallgemeinert und für die nächsten 15 Jahre fortgeschrieben wird. Es wird ferner davon ausgegangen, dass ein Schüler im Lauf seiner Schulzeit weder die Schulform oder den Schulort wechselt noch eine Klasse wiederholt. Bei Zu- und Fortzügen in der Altersklasse der Elf- bis Sechzehnjährigen wird unterstellt, dass sich dadurch die prozentuale Verteilung der Schüler einer Gemeinde auf die verschiedenen Schulformen nicht ändert.

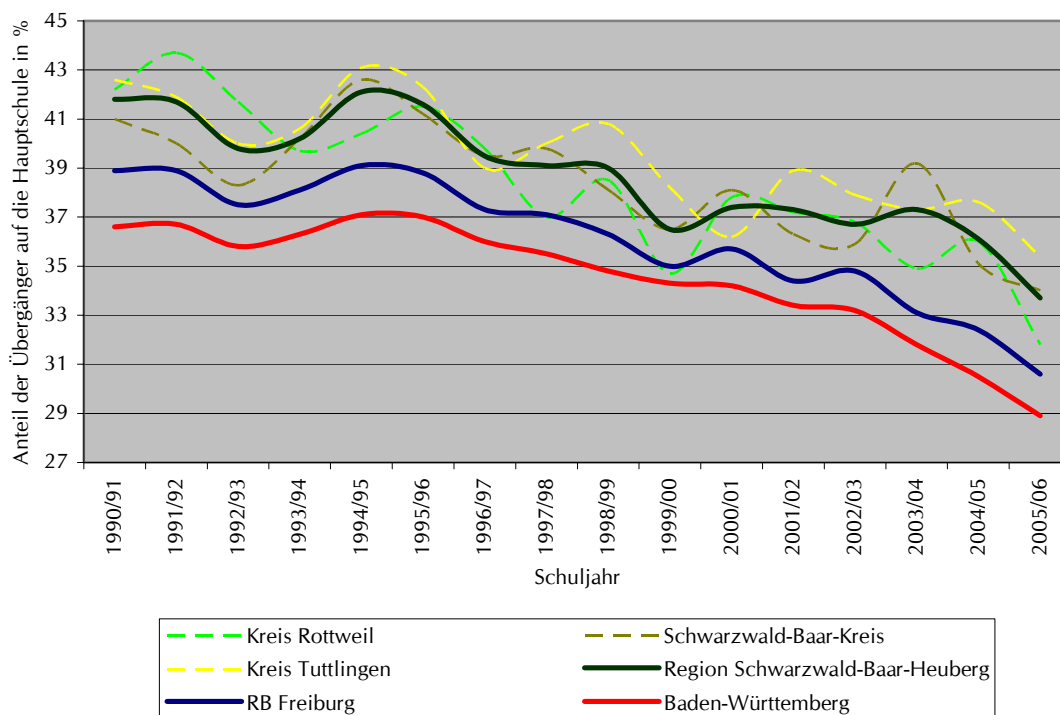


Abb. 6: Entwicklung der Übergangsquote von der Grund- auf die Hauptschule. Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Daten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg

Trotz der überdurchschnittlichen Übergangsquote von der Grund- auf die Hauptschule ist auch in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg der Bedeutungsverlust der Hauptschule klar erkennbar (Abb. 6). Angesichts der geringen Aussichten, mit Hauptschulabschluss einen Ausbildungsplatz zu bekommen²⁸, und des negativen Image als „Restschule“ ist in den kommenden Jahren kaum mit einem Anstieg der Übergangsquoten zu rechnen. Als wichtigste Einflussfaktoren auf das Schulwahlverhalten gelten das Beschäftigungssystem, der Familienhintergrund und Effekte des Schulsystems²⁹. In allen drei Bereichen dominieren Entwicklungen, die den Trend weg von der Hauptschule, hin zu Gymnasium und Realschule begünstigen. Es ist zu beobachten, dass Eltern sich bei der Schulwahl ihrer Kinder nicht an den rechtlich möglichen, sondern an den traditionell üblichen Abschlüssen orientieren³⁰; das heißt, dass beispielsweise die Möglichkeit, durch den Besuch der Werkrealschule nach dem Hauptschulabschluss bei entsprechenden Schulleistungen die Mittlere Reife zu erwerben, kaum wahrgenommen wird. Unabhängig von den konjunkturabhängigen „Verwertungschancen“ der verschiedenen Schulabschlüssen auf dem Lehrstellenmarkt zeigt sich häufig auch die Tendenz, dass Eltern für ihre Kinder einen Schulabschluss anstreben, der mindestens einen Rangplatz über dem eigenen liegt. Da aufgrund der gesunkenen Kinderzahl pro Familie mehr finanzielle Ressourcen für die Ausbildung zur Verfügung stehen, zeigen viele Eltern eine

²⁸ Bundesweit fanden 2004 nur ca. 16 % der Hauptschulabgänger sofort nach dem Schulabschluss eine Lehrstelle. Vgl. Meyer-Timpe, U. (2006): Viel Hoffnung, wenig Zukunft. Weil es zu wenige Lehrstellen gibt, wird eine halbe Million Jugendliche in Förderkursen geparkt. Ihre Chancen auf eine Ausbildung verbessert das nicht. In: Die Zeit Nr. 30 vom 20.07.2006, S. 19. Insbesondere gilt dies für „zukunftsfähige Branchen“ vgl. Mauthe et al., S. 33

²⁹ Vgl. Mauthe, A. et al. (1996): Ratgeber Schulentwicklungsplanung. Stuttgart, Berlin, Bonn, Budapest, Düsseldorf, Heidelberg, Prag, Wien, S. 30-37

³⁰ ebd., S. 32

größere Bereitschaft, ihren Kindern eine höherwertige, und damit längere und teurere Schulausbildung zu ermöglichen³¹.

Aus Abbildung 7 geht hervor, dass der Anteil der Übergänger von der Grund- auf die Realschule in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg in den letzten Jahren stärker zugenommen hat als im Landesdurchschnitt. Zugleich sind in den einzelnen Jahren auf Kreisebene starke Schwankungen zu verzeichnen. Hier spiegelt sich offensichtlich die Tatsache wider, dass ein erheblicher Teil der Fünftklässler eigentlich eine Gymnasialempfehlung bekommen hat. Es ist schwer vor auszusehen, wie sich die Zahl dieser Kinder in den kommenden Jahren entwickeln wird. Wenn sich die Aussichten, nach der Mittleren Reife einen Ausbildungsplatz zu bekommen, verschlechtern oder das Standortnetz der Gymnasien verdichtet wird, ist mit einem Rückgang der „freiwilligen Realschüler“ zu rechnen, während die Eröffnung neuer Realschulen oder die Schließung von Gymnasien einen gegenteiligen Effekt erwarten ließe. Welche Folgen die Einführung des achtjährigen Gymnasiums haben wird, ist unklar. In den vergangenen Jahren ist der Anteil der Übergänger auf das Gymnasium in der Region – und hier vor allem im Kreis Tuttlingen – deutlich gestiegen. Offensichtlich hat die Einführung des G8 also keinen negativen Effekt (Abb. 8). Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass angesichts des vermehrten Nachmittagsunterrichts für Kinder aus Gemeinden mit langen Fahrzeiten zum nächsten Gymnasium die Option Realschule plus berufliches Gymnasium an Attraktivität gewinnt.

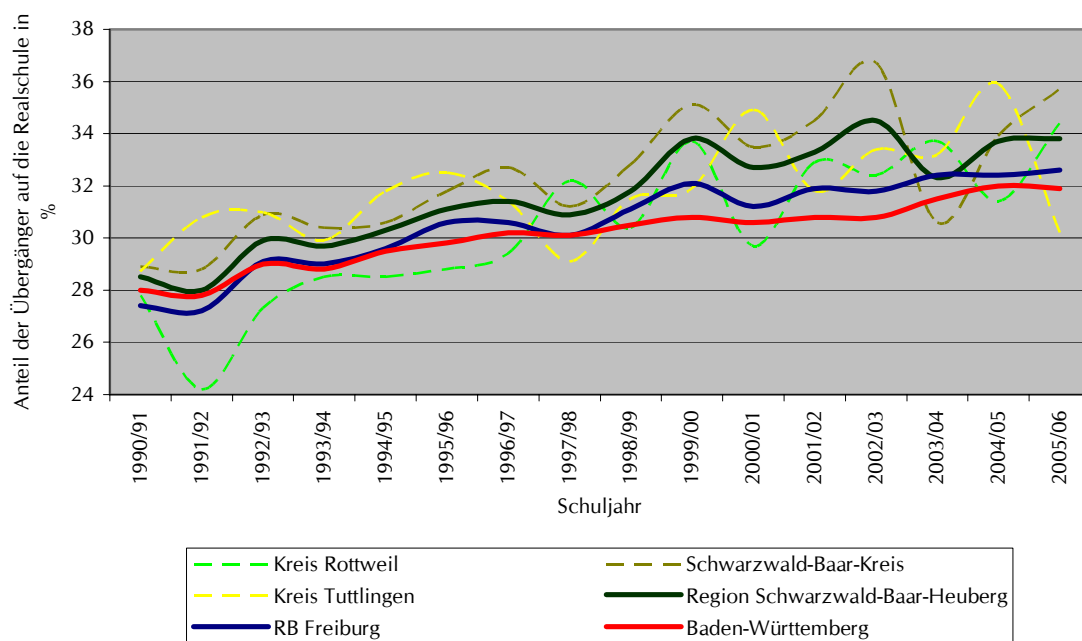


Abb. 7: Entwicklung der Übergangsquote von der Grund- auf die Realschule. Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Daten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg

Um die zukünftige Entwicklung der Schülerzahlen der weiterführenden Schulen und die sich daraus für die regionalen Busunternehmen ergebende Verkehrsnachfrage abschätzen zu können, wurden drei verschiedene Prognoseszenarien berechnet.

Im Szenario 1 werden die durchschnittlichen Übergangsquoten der Schuljahre 1990/91 bis 2005/06 linear fortgeschrieben. Angesichts des ungebrochenen Bedeutungsverlusts der Hauptschu-

³¹ ebd. S. 34

le und der wachsenden Beliebtheit des Gymnasiums (Abb. 6 und 8) stellt die Fortschreibung der Durchschnittswerte die Obergrenze des Korridors dar, in dem sich die zu erwartenden Schülerzahlen der 5. Klassen der Hauptschulen in den einzelnen Gemeinden bewegen, beziehungsweise die Untergrenze des Korridors für die Realschulen und Gymnasien.

Das Szenario 2 bezieht als dynamische Variable die Entwicklung der Übergangsquoten in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg seit 1990 ein. Der sich aus der Trendfortschreibung ergebende Wert wird dabei mit der mittleren Wachstums- bzw. Schrumpfungsrage multipliziert. Im Ergebnis wird sich bei einem kontinuierlichen Entwicklungstrend im Zeitraum 2005 bis 2020 die Zahl der Übergänger auf die Hauptschule um 19,4 % verringern, während die Zahl der Kinder, die von der Grundschule auf Realschule und Gymnasium wechseln um 18,6 % bzw. 16,2 % wächst. Aufgrund der vergleichsweise positiven Entwicklung der Übergangsquoten auf die Realschulen in der Region stellt das Szenario 2 die Obergrenze des Korridors dar, in dem sich die zu erwartenden Schülerzahlen der Realschulen bewegen werden.

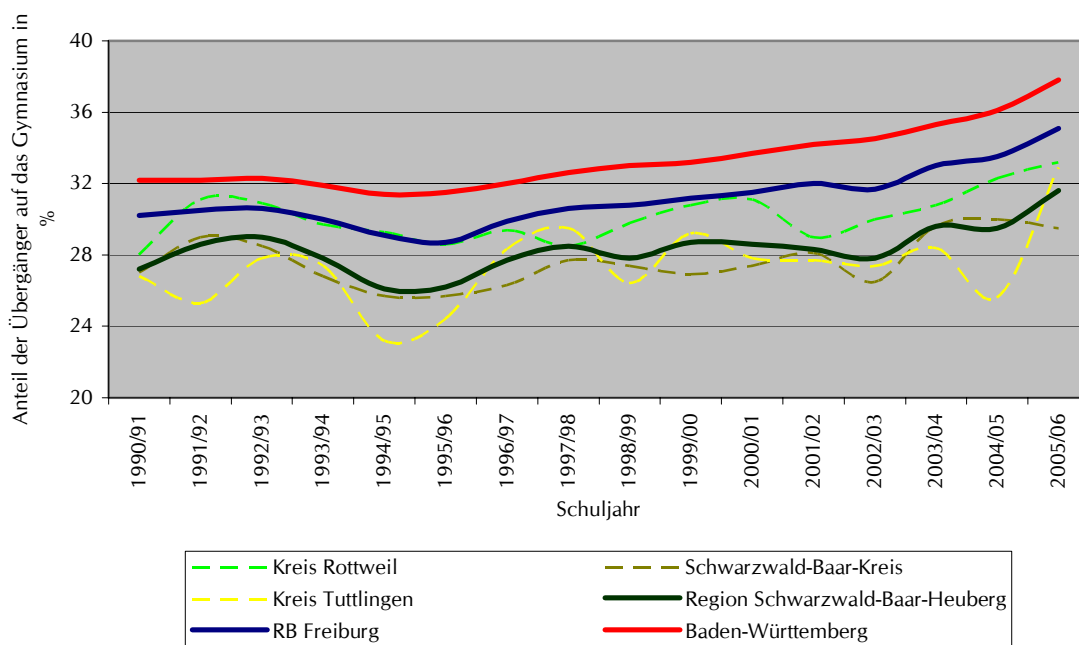


Abb. 8: Entwicklung der Übergangsquote von der Grundschule auf das Gymnasium. Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Daten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg

Im Szenario 3 wird von der Annahme ausgegangen, dass sich die Übergangsquoten auf die weiterführenden Schulen bis 2020 schrittweise an das baden-württembergische Mittel der Schuljahre 1990/91 bis 2005/06 annähern. Die Zahl der Hauptschulübergänger würde damit stärker schrumpfen als in den beiden anderen Szenarien (-31,7 %), die Übergangsquoten auf die Realschule (+13,8 %) schwächer, diejenige auf das Gymnasium (+31,4 %) stärker wachsen. Im Schuljahr 2020/21 würden dann 26,4 % der Grundschulabgänger auf die Hauptschule wechseln, 36,0 % auf die Realschule und 37,2 % auf das Gymnasium. Natürlich werden sich die Übergangsquoten auch auf Landesebene im Prognosezeitraum verändern; das Übergangsverhalten der Grundschulabgänger wird sich im Szenario „Annäherung an den Landestrend“ stärker als in den beiden anderen Szenarien an das Landesmittel annähern, die regionsspezifische Komponente bleibt jedoch – abgeschwächt – erhalten. Szenario 3 stellt die maximalen Schülerzahlen der Gymnasien und die Untergrenze des Prognosekorridors für die Hauptschule dar.

3.1.2. Überlegungen zur zukünftigen Struktur des Schulnetzes in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg

Die zukünftige Nachfrage im Schülerverkehr hängt nicht nur von der Zahl der schulpflichtigen Kinder und Jugendlichen ab, sondern auch von der zukünftigen Struktur des Schulnetzes. Sollte es aufgrund von Tragfähigkeitsproblemen zu einer Schließung kleinerer Schulen kommen, kann der durch die gesunkenen Schülerzahlen ausgelöste Fahrgastrückgang durch die zusätzliche Nachfrage aus dem Einzugsgebiet der geschlossenen Schule gemildert oder ausgeglichen werden. Im Rahmen der vorliegenden Studie kann keine Prognose der Zukunftsfähigkeit von Schulstandorten durchgeführt werden, für die ein umfangreiches Datenmaterial, gute Ortskenntnis und nicht zuletzt ein politisches Mandat erforderlich wäre. Im folgenden Kapitel wird ein Standort als „gefährdet“ eingestuft, wenn absehbar ist, dass unter Zugrundelegung der derzeit gültigen Richtlinien zur Klassenbildung im Prognosezeitraum dauerhaft die Mindestzahl von 16 Schülern pro Jahrgang³² nicht mehr erreicht wird. Die Einstufung ist nicht als Empfehlung zu verstehen, den betreffenden Schulstandort aufzuheben; der Willensbildung im politischen Bereich soll nicht vorgegriffen werden.

Grundschulen

Mit Ausnahme einiger sehr kleiner Gemeinden im Kreis Tuttlingen³³ verfügt jede selbständige Gemeinde in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg über mindestens eine Grundschule. Im Zuge der Initiative „Wiedereinrichtung wohnortnaher Grundschulen“ sind Ende der 1980er und Anfang der 1990er Jahre in Dietingen (Kreis Rottweil), Furtwangen, Hüfingen, Königsfeld, Niedereschach, Villingen-Schwenningen (Schwarzwald-Baar-Kreis), Buchheim, Geisingen, Hausen ob Verena, Reichenbach und Renquishausen (Kreis Tuttlingen) neue Schulen eröffnet worden³⁴. Das bestehende Schulnetz kann als flächendeckend und gut ausgebaut angesehen werden.

Die Zahl der 6- bis 11-Jährigen wird bis 2020 in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg um 16,6 % zurückgehen.³⁵ Die einzelnen Kreise sind dabei in unterschiedlichem Maß von der Schrumpfung der Schülerzahlen betroffen: Während im Kreis Tuttlingen ein vergleichsweise moderater Rückgang von 9,0 % zu erwarten ist, werden im Schuljahr 2020/21 in den Kreisen Schwarzwald-Baar und Rottweil 18,2 % bzw. 21,3 % weniger Schüler die Grundschule besuchen. In Karte 4 ist die Entwicklung der Zahl der Kinder im Grundschulalter in den einzelnen Gemeinden dargestellt. Es wird deutlich, dass die Gemeinden im Schwarzwald und im Neckar- und Donautal besonders stark vom Rückgang der Grundschülerzahlen betroffen sein werden (Buchheim, Schenkenzell, Lauterbach und Schonach, Gütenbach, Deilingen und Triberg), während im Städtedreieck Rottweil – Donaueschingen – Tuttlingen deutlich geringere Abnahmen zu erwarten sind, in einigen Gemeinden mit einer günstigen Altersstruktur der Bevölkerung sind sogar leichte Zuwächse möglich (Immendingen, Vöhringen, Denkingen, Hardt, Bad Dürkheim und Gosheim, Trossingen). Bei der Interpretation dieser Daten ist zu bedenken, dass die Talsohle bei den Grundschülerzahlen

³² Sekretariat der ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (2005): Vorgaben für die Klassenbildung. Schuljahr 2005/2006. Bonn, S. 2

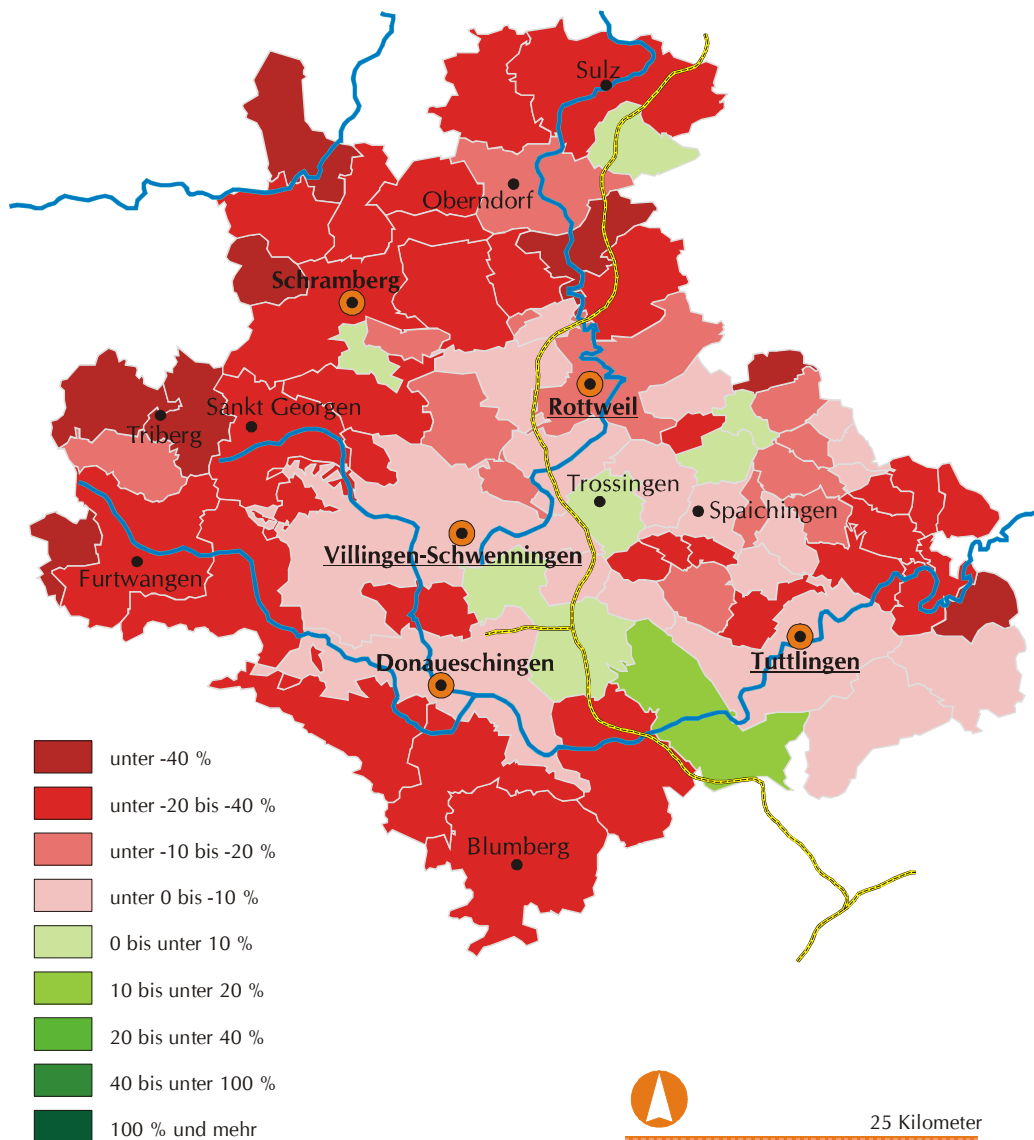
³³ Bärenthal, Balgheim, Durchhausen, Egesheim, Gunningen, Königsheim und Mahlstetten

³⁴ Kramer, C. (1993): Die Entwicklung des Standortnetzes von Grundschulen im ländlichen Raum. Vorarlberg und Baden-Württemberg im Vergleich (=Heidelberger Geographische Arbeiten Heft 93). Heidelberg, S. 120. Einige dieser Schulen sind jedoch nicht vollständig; beispielsweise werden in Renquishausen nur die Klassen 1 und 2 unterrichtet, an anderen Standorten müssen jahrgangsübergreifende Klassen gebildet werden.

³⁵ Die Prognosewerte beziehen sich, sofern nicht anders angegeben, generell auf das mittlere Szenario.

in den meisten Gemeinden um 2015 erreicht wird; bis 2020 werden sich die Schülerzahlen stabilisieren bzw. leicht erholen.

Wie sich der Rückgang der Schülerzahlen auf das Standortnetz der Schulen auswirken wird, hängt von der Planungsstrategie der Schulträger ab. Grundsätzlich können zwei gegensätzliche Ansätze verfolgt werden. Einerseits kann der Planungsmaxime einer wohnortnahen Beschulung der Vorrang eingeräumt werden – mit der Konsequenz, dass bei geringen Schülerzahlen jahrgangsübergreifende Klassen gebildet werden müssen. Andererseits ist die Konzentration des Schulangebots an einer mehrzügigen, zentralen Schule möglich – mit der Konsequenz, dass kleinere Standorte aufgegeben werden und ein größerer Teil der Grundschüler zu Fahrschülern wird.



Karte 4: Entwicklung der Zahl der 6- bis unter 11-Jährigen 2005 bis 2020 in den Gemeinden der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg (mittleres Szenario). Eigene Darstellung.

Für die Erhaltung wohnortnaher Grundschulen sprechen vor allem folgende Argumente³⁶:

- Der zeitliche Aufwand für den Schulweg ist für sechs- bis zehnjährige Kinder nicht zumutbar; insbesondere Kinder aus peripheren ländlichen Siedlungen sind von langen Fahr- und Wartezeiten betroffen, da die Busunternehmen auf eine Kosten-Nutzen-Optimierung angewiesen sind und daher Fahrpläne und Linienführung nicht auf den Stundenplan jeder einzelnen Grundschule abstimmen können.
- Die Kinder sollten aus psychologischer Sicht mindestens bis zum 10. Lebensjahr in der heimatischen Umgebung in gleich bleibenden Kleingruppen unterrichtet werden. Das Herausreißen der Schüler aus ihrer vertrauten Umgebung führt demnach zu Verklemmungen, Verdrängungen, Aggressionen und Ängsten.
- Wenn die Schule im Wohnort liegt, kann der direkte Lebensraum der Schüler als Lernort genutzt werden; durch das Zusammenführen von Alltagsrealität und Lernen kann dieser Argumentation zufolge eine aktivere und bleibendere Auseinandersetzung mit den Lerninhalten erreicht werden.
- Im ländlichen Raum kommt der Schule auch eine große außerschulische Bedeutung zu. Sie ist ein wichtiges Instrument der sozialen Integration und fördert das lokale Zugehörigkeitsgefühl der jungen Generation. Eine Schulschließung wird von der betroffenen Bevölkerung als Image- und Attraktivitätsverlust der Heimatgemeinde angesehen.

Dagegen sehen Befürworter voll organisierter, zentraler Grundschulen in der Zusammenlegung von Grundschulen vor allem folgende Vorteile, die in der wissenschaftlichen Debatte jedoch nicht unwidersprochen bleiben:³⁷

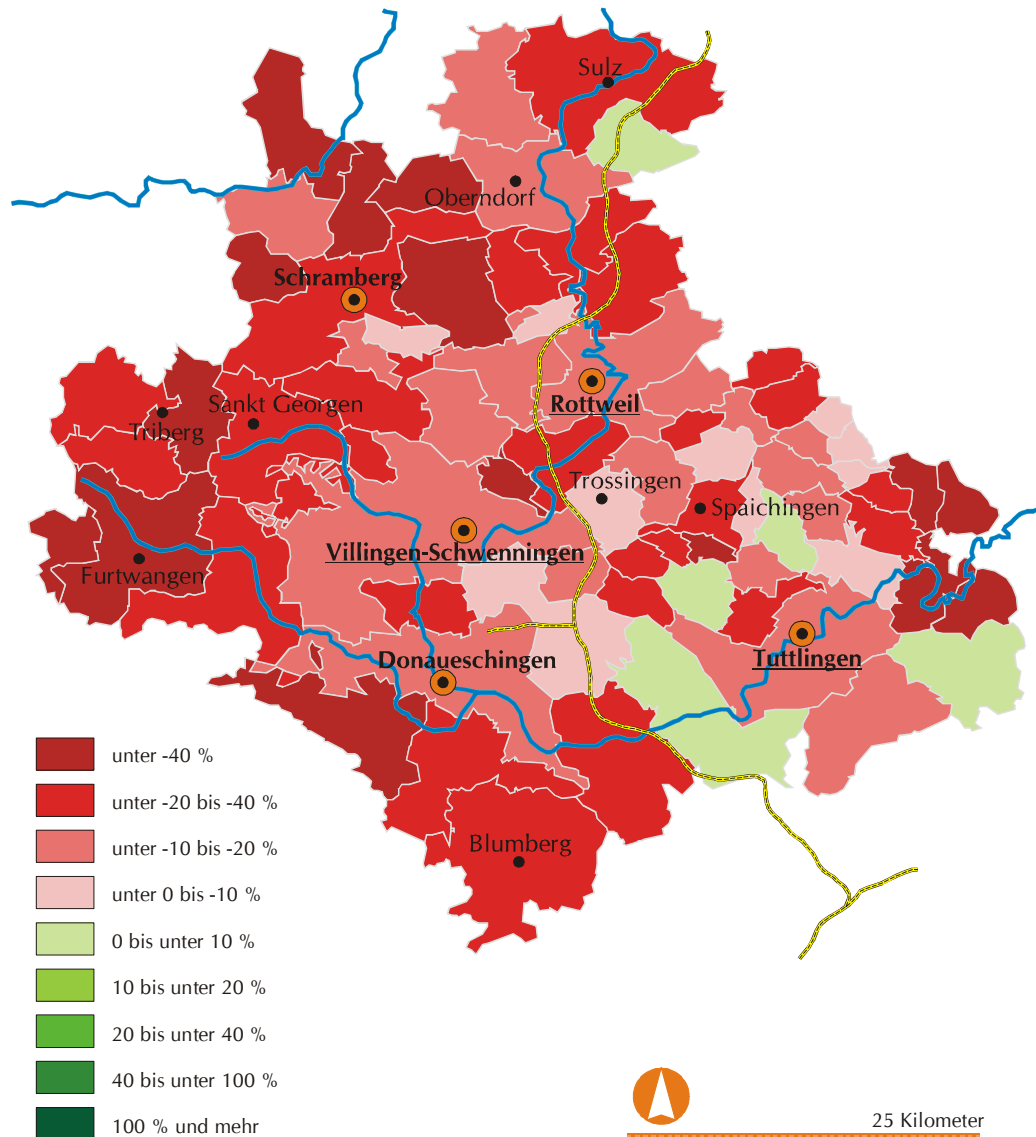
- Größere Einheiten sind kostengünstiger,
- der Lehrkörper kann flexibler eingesetzt werden,
- eine aufgrund der finanziellen Situation bessere Ausstattung der Schulen ermöglicht eine bessere Ausbildung der Schüler und letztendlich höhere Übergangsquoten auf Realschulen und Gymnasien,
- kleine Schulen stellen an die Lehrerinnen und Lehrer hohe Anforderungen, denen viele Lehrpersonen nicht gerecht werden können; zudem drohen eine fachliche Isolierung durch fehlenden Austausch mit Kollegen,
- besondere Fähigkeiten (z. B. Fremdsprachen) können an Kleinschulen mangels Nachfrage nicht effektiv eingesetzt werden.

Für welche Strategie sich die Schulträger entscheiden ist eine politische und pädagogische Entscheidung. Wenn die Möglichkeiten, in einzelnen Jahren oder dauerhaft jahrgangsübergreifenden Unterricht anzubieten, umfassend genutzt werden, können in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg die weitaus meisten Grundschulen erhalten bleiben. Als Mindestbevölkerung für eine

³⁶ Im Folgenden: Meusburger, P. (1998): Bildungsgeographie. Wissen und Ausbildung in der räumlichen Dimension. Heidelberg, Berlin, S. 406-408

³⁷ Im Folgenden: Meusburger, P. (1998): Bildungsgeographie. Wissen und Ausbildung in der räumlichen Dimension. Heidelberg, Berlin, S. 409-410; Kramer, C. und M. Nutz (2006): Räumliche Auswirkungen des demographischen Wandels auf das Bildungs- und Erziehungswesen. In: Gans, P und A. Schmitz-Veltin (Hg.): Demographische Trends in Deutschland – Folgen für Städte und Regionen. Räumliche Konsequenzen des demographischen Wandels, Teil 6. Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. 226. Hannover, S. 192-220

Grundschule mit jahrgangsübergreifenden Klassen wird in der Literatur ein Wert von ca. 1500 Einwohnern im Einzugsgebiet angegeben, für eine einzügige Grundschule mit 15 Schülern pro Klasse sind etwa 2000 Einwohner notwendig³⁸. Aus finanziellen Gründen ist aufgrund der Fixkosten der Schulgebäude und –anlagen eine Mehrfachnutzung für außerschulische Aktivitäten, eine Minimierung der Betriebskosten und die Ausnutzung von Synergien bei technischen und Verwaltungspersonal unausweichlich, ansonsten entstehen durch die Aufrechterhaltung des Schulbetriebs bei deutlich gesunkenen Schülerzahlen erhebliche Mehrkosten.³⁹



Karte 5: Entwicklung der Zahl der 11- bis unter 16-Jährigen 2005 bis 2020 in den Gemeinden der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg (mittleres Szenario). Eigene Darstellung.

³⁸ Freie Planungsgruppe Berlin GmbH (2004): Übertragung des Modellansatzes ‚Kleine Schulen im ländlichen Raum‘ auf die Modellregion Ostthüringen. Berlin, S. 35

³⁹ Freie Planungsgruppe Berlin GmbH (2004): Übertragung des Modellansatzes ‚Kleine Schulen im ländlichen Raum‘ auf die Modellregion Ostthüringen. Berlin, S. 99-102

Hauptschulen, Realschulen und allgemein bildende Gymnasien

Grundlage für die Prognose der Schülerverkehrsverflechtungen bei Realschulen und Gymnasien – hier herrscht im Gegensatz zu den Grund- und Hauptschulen freie Schulwahl – sind die Einzugsbereiche der einzelnen Schulen im Schuljahr 2005/06. Die notwendigen Daten wurden freundlicherweise vom Regierungspräsidium Freiburg zur Verfügung gestellt; leider lagen keine Unterlagen zu den privaten Schulen in der Region⁴⁰ vor. Soweit möglich wurden die Schülerströme zu diesen Schulen geschätzt, wo dieses Vorgehen nicht möglich war, mussten die betreffenden Schulen aus der Analyse ausgeklammert werden.

In der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg gibt es derzeit 70 Hauptschulen, 23 Realschulen und 20 allgemein bildende Gymnasien. Vergleicht man den Anteil der Hauptschulen (62 %) an den weiterführenden Schulen in der Region mit dem Anteil der Grundschulabgänger, die auf diese Schulform wechseln (39 % im Durchschnitt der Schuljahre 1990/91 bis 2005/06 mit deutlich fallender Tendenz) wird deutlich, dass dieses dichte Standortnetz in Zukunft kaum in der heutigen Form aufrechterhalten werden kann. Für Realschulen und Gymnasien ist im Prognosezeitraum nicht mit ernsthaften Tragfähigkeitsproblemen zu rechnen, insbesondere da für beide Schulformen in Zukunft mit weiter steigenden Übergangsquoten von den Grundschulen zu rechnen ist. Eine Anpassung des Schulsystems an die sinkenden Schülerzahlen ist aufgrund der leeren Kassen der öffentlichen Hand unumgänglich. Vor dem Hintergrund der aktuellen kommunalen Finanzkrise verbietet sich ein Vorgehen wie in den 1970er und 1980er Jahren, als – unter Inkaufnahme einer deutlichen Abnahme der Wirtschaftlichkeit der regionalen Schulsysteme – eine Anpassung des Bildungssystems an die gesunkenen Schülerzahlen unterblieben ist.⁴¹

Die Entwicklung der Zahl der Schüler der weiterführenden Schulen ähnelt hinsichtlich der regionalen Verteilung von Wachstum und Schrumpfung derjenigen der Grundschüler, wenn auch mit einer insgesamt stärkeren Schrumpfungstendenz (vgl. Karte 5). Die Talsohle wird in dieser Altersgruppe in den meisten Gemeinden erst nach 2020 durchschritten. Auf Ebene der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg wird die Zahl der 11- bis unter 16-Jährigen bis 2020 um 21,0 % abnehmen. Die einzelnen Kreise sind dabei in unterschiedlichem Maß von der Schrumpfung der Schülerzahlen betroffen: -14,8 % im Kreis Tuttlingen, -22,8 % im Schwarzwald-Baar-Kreis und -24,3 % im Kreis Rottweil. In Karte 3 ist die Entwicklung in den einzelnen Gemeinden dargestellt. Es wird deutlich, dass wiederum vor allem die Gemeinden im Schwarzwald und im Neckar- und Donautal vom Rückgang der Schülerzahlen betroffen sein werden (Buchheim, Hausen ob Verena und Schenkenzell, Gütenbach, Bärenthal und Irndorf), während im Städtedreieck Rottweil – Donaueschingen – Tuttlingen deutlich geringere Abnahmen zu erwarten sind. In einigen Gemeinden im Kreis Tuttlingen sind leichte Zuwächse möglich (Dürbheim, Neuhausen und Seitingen-Oberflacht sowie Immendingen).

Zur Anpassung der Schulstrukturen an die durch den demographischen Wandel veränderten Ausgangsbedingungen sind folgende Maßnahmen denkbar⁴²:

⁴⁰ Zinzendorfschulen in Königfeld (Realschule und Gymnasium), St. Ursula-Schulen und Walldorfschule Villingen-Schwenningen, Maximilian-Kolbe-Grund- und Hauptschule Rottweil

⁴¹ Weishaupt, H. (2004): Veränderungen im elementaren und sekundären Bildungsbereich durch demographischen Wandel. Wiesbaden

⁴² Im Folgenden: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.) (2006): Folgen des demographischen Wandels für Städte und Regionen in Deutschland – Handlungsempfehlungen (=Positionspapier aus der ARL Nr. 62). Hannover, S. 8-9

- Die Schulstandorte und deren Leistungsangebot sollten von den Schulträgern übergreifend organisiert und räumlich vernetzt werden. Als Planungsgrundlage ist ein regionales Gesamtkonzept denkbar, das eine verträgliche Konzentration des Schulangebots auf dauerhaft zu sichernde und verkehrlich gut erreichbare Standorte vorsieht. Dabei sollten verstärkt neue pädagogische Konzepte verfolgt werden und dezentrale Lösungen gesucht werden, um insbesondere in ländlichen Regionen möglichst viele Standorte zu erhalten. Starre, zentral vorgegebene Richtwerte sollten der Vergangenheit angehören.
- Die verschiedenen Schularten sollten stärker kooperieren (Schwerpunktbildung, kooperative/integrative Angebote); gefährdete Standorte könnten dadurch möglicherweise gesichert werden.
- Auch die Schulträger sollten kooperieren; teure Zwischenlösungen wie „Standort-Sharing“ sind Kompromisse, die zu hohen (Beförderungs-) Kosten führen und sollten daher unbedingt vermieden werden.
- Die durch Standortschließungen verursachten zeitlich längeren Schulwege und die mit dem erhöhten Transportaufwand verbundenen zusätzlichen Kosten würden durch einen Ganztagschulbetrieb eher zumutbar.
- Verstärktes Augenmerk sollte auf die Integration ausländischer Schüler gelegt werden, beispielsweise durch die Einführung einer Vorschule nach dem Vorbild der französischen *École Maternelle*. In dieser Vorschule sollte auf Kommunikationsfähigkeit und Spracherwerb Wert gelegt werden.

Berufliche Schulen

Die beruflichen Schulen geben Haupt- und Realschulabgängern die Möglichkeit, einen höherwertigen Bildungsabschluss zu erreichen. Ihnen kommt in Baden-Württemberg die Funktion einer „heimlichen Gesamtschule⁴³“ zu, da sie „gymnasialuntypisches Klientel zur Hochschulreife führen⁴⁴“. Das Berufsschulnetz ist noch stärker als das der Gymnasien auf die zentralen Orte der Region ausgerichtet. Im Schuljahr 2004/05 gab es folgende Standorte⁴⁵:

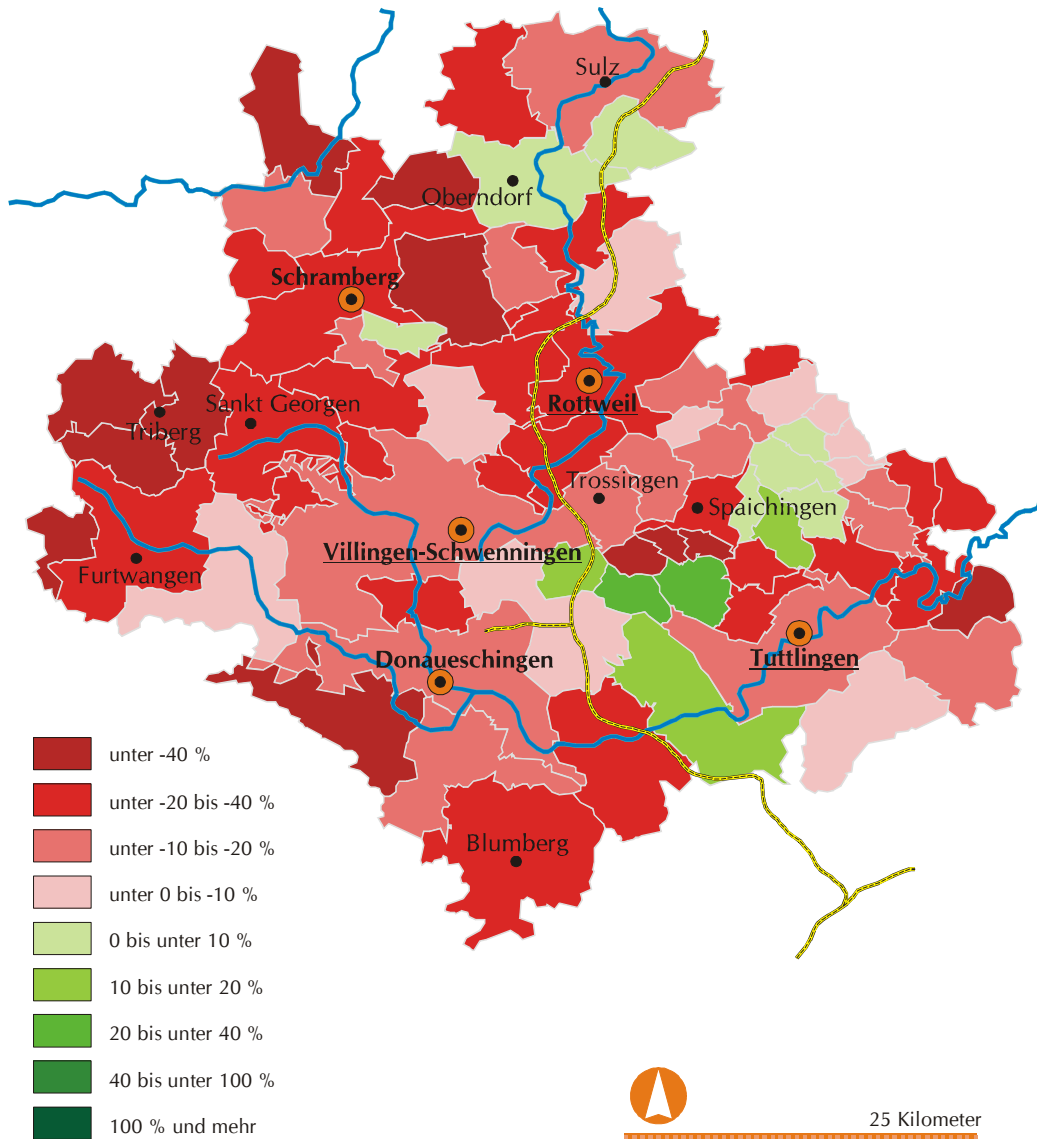
- Kreis Rottweil:
 - Oberndorf am Neckar (251 Schüler, 14 Klassen);
 - Rottweil (1828 Schüler, 87 Klassen);
 - Schramberg (482 Schüler, 27 Klassen);
 - Sulz am Neckar (185 Schüler, 9 Klassen).
- Schwarzwald-Baar-Kreis:
 - Donaueschingen (1388 Schüler, 67 Klassen);
 - Furtwangen im Schwarzwald (1116 Schüler, 67 Klassen);

⁴³ Hauf, T. (2001): Die Entwicklung regionaler Disparitäten im allgemeinbildenden Schulwesen Baden-Württembergs. 1980-2000. Diplomarbeit Universität Mannheim. Mannheim, S. 53

⁴⁴ ebd. S. 40

⁴⁵ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

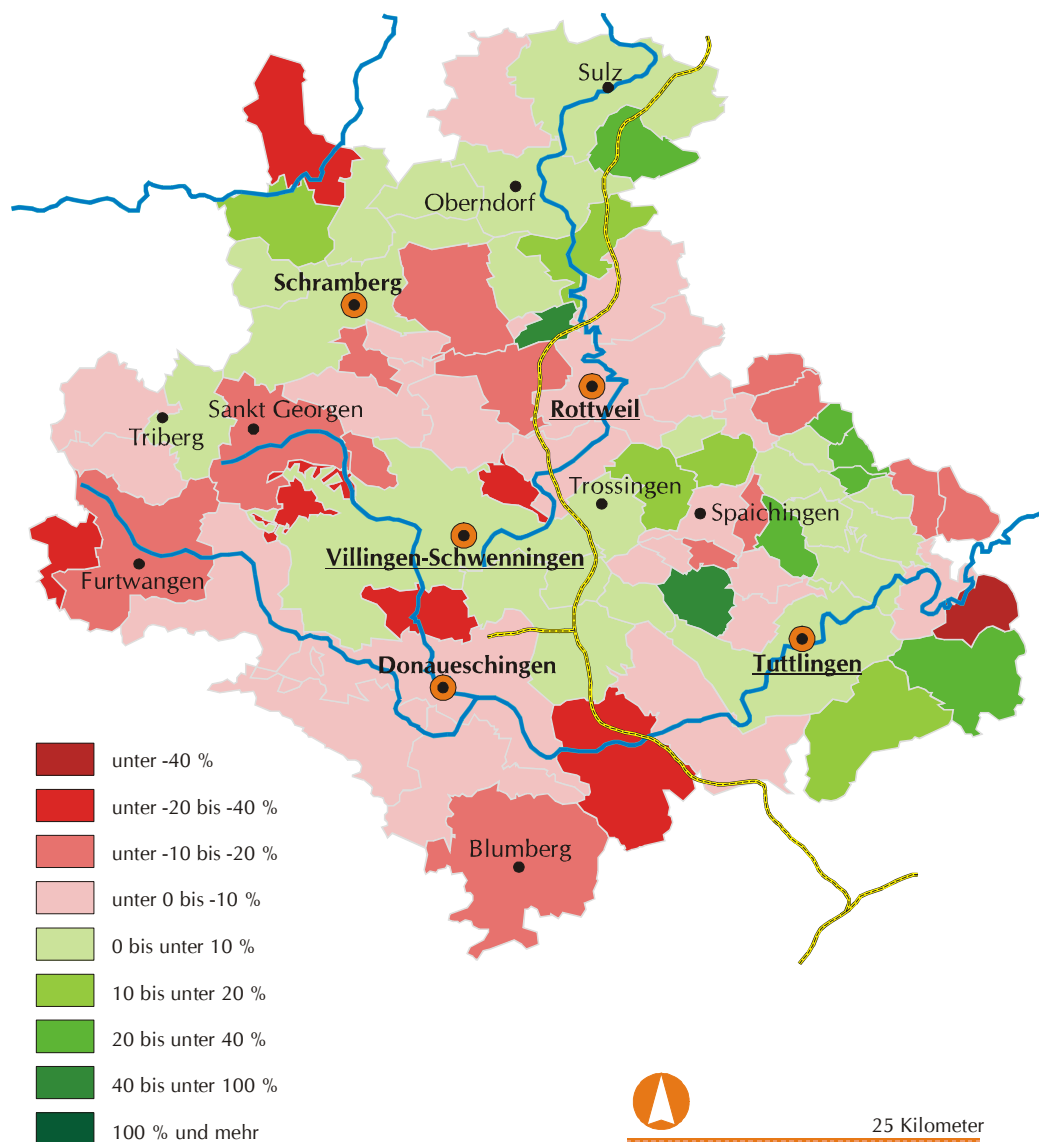
- Villingen-Schwenningen (5296 Schüler, 227 Klassen).
- Kreis Tuttlingen:
 - Spaichingen (577 Schüler, 28 Klassen);
 - Tuttlingen (1391 Schüler, 60 Klassen).



Karte 6: Entwicklung der Zahl der 16- bis unter 18-Jährigen 2005 bis 2020 in den Gemeinden der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg (mittleres Szenario). Eigene Darstellung.

Es ist schwierig, die zukünftige ÖPNV-Nachfrage der Berufsschüler abzuschätzen. Das Hauptproblem ist die Tatsache, dass unter dem Begriff „berufliche Schule“ eine Vielzahl von verschiedenen Ausbildungsgängen zusammengefasst wird. Bei einem Teil der Schüler wechseln sich Ausbildungszeiten im Lehrbetrieb mit Berufsschulphasen ab, andere sind Vollzeitschüler. Da das Schulangebot nach Berufsgruppen gegliedert ist, hängen die Schülerzahlen zudem stark von der Situation auf dem Ausbildungsmarkt ab. Eine Prognose, welcher Anteil der Schulabgänger einer bestimm-

ten Gemeinde eine Lehre als Schreiner, Frisör oder Bürokaufmann beginnt, ist in einer freien Marktwirtschaft nicht zuverlässig durchführbar. Nicht zuletzt ist die Schülerzahl der beruflichen Schulen von der Entwicklung der Übergangsquoten auf die allgemein bildenden Schulen abhängig. Je größer der Anteil der Schüler ist, die das Abitur auf einem allgemein bildenden Gymnasium erwerben, desto geringer wird der Bedarf, an einem technischen oder wirtschaftlichen Gymnasium die allgemeine Hochschulreife zu erwerben. Ein weiterer Unsicherheitsfaktor ist der Anteil der Abiturienten an allgemein bildenden Gymnasien, der eine Berufsausbildung beginnt. Zudem können Schüler beruflicher Schulen und der gymnasialen Oberstufe ab dem 16. Lebensjahr einen Führerschein erwerben. Mit dem Erwerb des Führerscheins steigen die meisten Jugendlichen tendenziell auf den Individualverkehr um und fallen somit als ÖPNV-Nutzer aus⁴⁶.



Karte 7: Entwicklung der Zahl der 18- bis unter 25-Jährigen 2005 bis 2020 in den Gemeinden der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg (mittleres Szenario). Eigene Darstellung.

⁴⁶ Kracht, M. (2006): Jugendmobilität gleich „Auto“-Mobilität. In: Leibniz-Institut für Länderkunde (Hg): Bundesrepublik Deutschland Nationalatlas Band 12. Leben in Deutschland. München, S. 90-92

Die Karten 6 und 7 zeigen die Entwicklung der 16- bis 25-Jährigen als „Hauptzielgruppe“ der beruflichen Schulen im Zeitraum 2005 bis 2020. Für 16- bis 18-Jährige kann nur in zwölf⁴⁷ der 76 Gemeinden der Region ein Wachstum festgestellt werden. Besonders starke Rückgänge sind wiederum im Schwarzwald und im Raum Mühlheim an der Donau festzustellen, aber auch im Umland von Rottweil (Karte 6). Im Vergleich dazu ist bei den 18- bis 25-Jährigen bis 2020 ein Wachstum festzustellen (Karte 7). Das Wachstum dieser Altersgruppe hat verschiedene Ursachen: Einige Gemeinden, etwa Schramberg oder Villingen-Schwenningen, haben in dieser Altersgruppe eine überdurchschnittlich positive Wanderungsbilanz, bei anderen Gemeinden ist der Zuwachs auf die recht hohe Geburtenzahlen Ende der 1990er Jahre und eine relativ geringe Abwanderungsneigung der Jugendlichen und jungen Erwachsenen zurückzuführen. Zu beachten ist allerdings, dass die 20- bis 30-Jährigen die mobilste Bevölkerungsgruppe darstellen. Mit einem Anstieg des Gymnasialanteils werden vermutlich in Zukunft mehr junge Menschen die Region verlassen, um zu studieren. Auffällig ist, dass die meisten Gemeinden aus Typ 4 (Kap. 2.2.1) zu den Kommunen mit den höchsten Rückgängen in dieser Altersgruppe gehören. Hier zeichnet sich bereits die Erosion des Reproduktionspotentials ab. Weniger potentielle Eltern bedeutet in Zukunft noch weniger Kinder! Von zentraler Bedeutung ist, dass jungen Menschen in der Region eine berufliche Perspektive geboten wird. Nur so kann die Abwanderung dieser für die zukünftige Bevölkerungsentwicklung der Region zentralen Altersgruppe eingedämmt werden. Eine Verschlechterung der Rahmenbedingungen für Berufsanfänger im Prognosezeitraum würde zu mehr Negativ- und weniger Positivwerten in Karte 7 führen. Jungen Menschen eine Perspektive in einer industriell geprägten Region (fast) ohne Hochschulen zu bieten, ist die wichtigste Herausforderung für die Regionalpolitik in den kommenden Jahren.

Für die Berufsschulen bedeutet der starke Rückgang der Altersgruppen der 11- bis 18-Jährigen (Karten 5 und 6), dass auch nach 2020 mit sinkenden Schülerzahlen gerechnet werden muss. Möglicherweise sind einige Schulstandorte gefährdet.

3.2 Die Entwicklung des Berufsverkehrs

Der Berufsverkehr ist in der Bundesrepublik eine Domäne des Individualverkehrs. Zwischen 1982 und 2002 ist der Anteil der Busse und Bahnen an diesem Verkehrszweck um etwa 5 % zurückgegangen. Da gleichzeitig auch die Zahl der zurückgelegten Wege im Berufsverkehr im gleichen Zeitraum um insgesamt 4 Millionen pro Tag gesunken ist, ist der Rückgang in absoluten Zahlen noch größer. Betrachtet man statt den Wegen die Verkehrsleistung, dann zeigt sich, dass die Wege zur Arbeit deutlich länger geworden sind, aber in Personenkilometern gemessen ist es zu einer merklichen Verlagerung vom öffentlichen auf den Individualverkehr gekommen⁴⁸. 71 % der Arbeitswege werden mit dem Auto zurückgelegt (66 % als Fahrer, 5 % als Mitfahrer) und 11 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Damit liegt der ÖPNV-Anteil bei diesem Wegezweck zwar über dem Durchschnitt, was allerdings insbesondere daran liegt, dass nur sehr wenige Bundesbürger nicht-motorisiert an den Arbeitsplatz gelangen⁴⁹.

⁴⁷ Es handelt sich um Balgheim, Dürbheim, Eschbronn, Immendingen, Oberndorf, Seitingen-Oberflacht, Talheim, Tuningen und Vöhringen sowie die aggregierten Gemeinden Böttingen, Bubsheim und Mahlstätten.

⁴⁸ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) (2004): *Mobilität in Deutschland*. Ergebnisbericht. Berlin, S. 12-13

⁴⁹ ebd., S. 67

Die Arbeitswelt hat sich in den letzten Jahrzehnten nachhaltig gewandelt. Die Arbeitszeiten sind flexibler geworden, im verarbeitenden Gewerbe und im Dienstleistungssektor haben sich neue Standortmuster herausgebildet. Durch diese Entwicklungen hat die Bündelungsfähigkeit der Verkehrsströme abgenommen. In der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg sind die stärksten Zuwächse bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zwischen 1990 und 2001 in Gemeinden ohne Zentralität aufgetreten, während die zentralen Orte mit Ausnahme von Bad Dürkheim und Donaueschingen stagnierende oder gar schrumpfende Beschäftigtenzahlen zu verzeichnen hatten⁵⁰. Werden bei ohnehin niedrigem Nachfragepotential aufgrund einer niedrigen Bevölkerungsdichte und –zahl die Wegebeziehungen räumlich und zeitlich disperser, dann verkleinert sich auch der Personenkreis, der Busse und Bahnen nutzen kann.

Es ist – bei aller Vorsicht – davon auszugehen, dass die Mittelzentren und das Oberzentrum Villingen-Schwenningen, ebenso wie Unterzentren mit einer diversifizierten Wirtschaftsstruktur voraussichtlich auch weiterhin die Hauptziele der Berufspendler bleiben. In kleineren Gemeinden, in denen ein Großteil der Beschäftigten bei einem einzigen Arbeitgeber angestellt ist, hängt die zukünftige Entwicklung des Berufsverkehrs stark von der wirtschaftlichen Lage dieses Unternehmens ab.

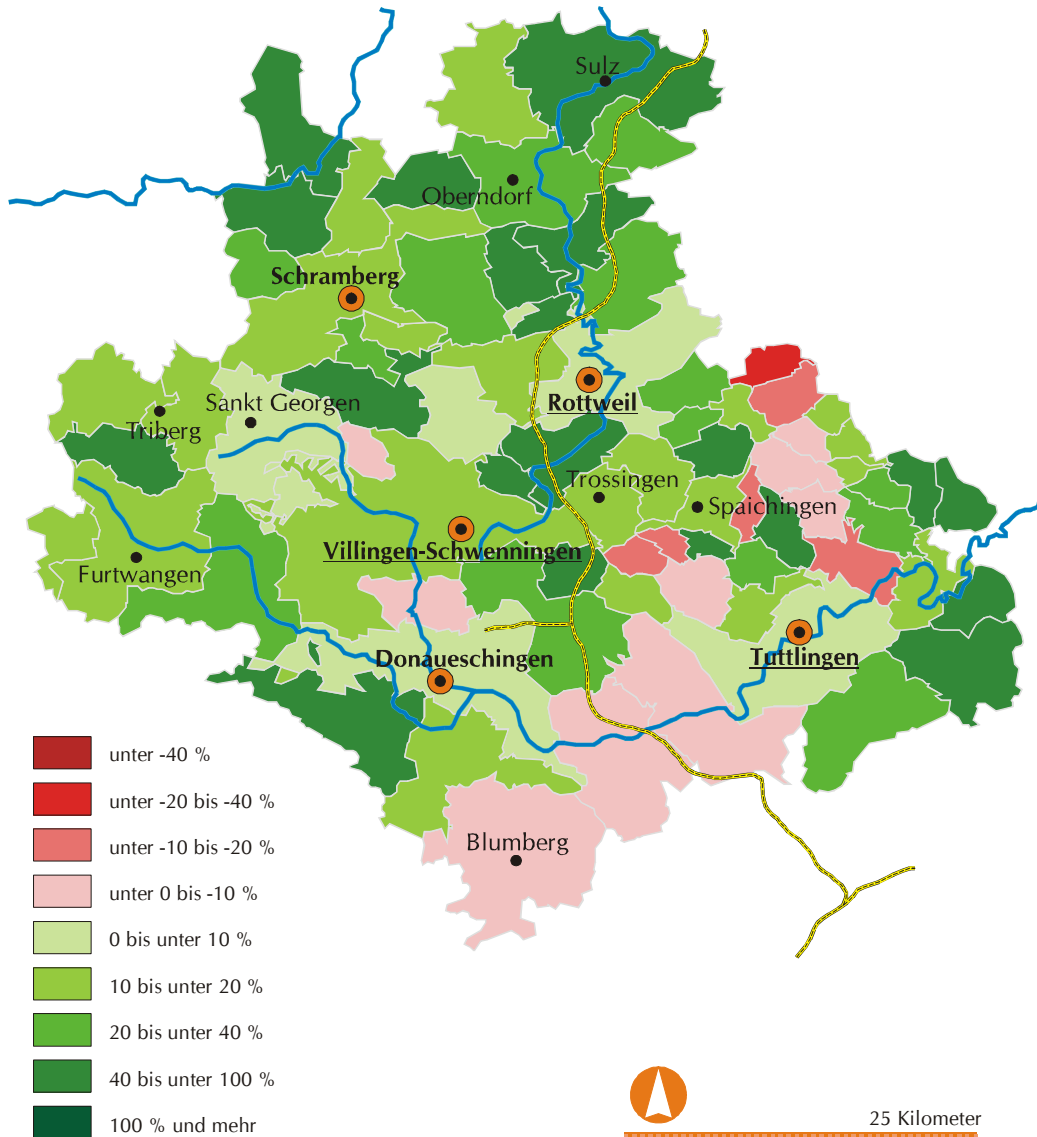
Wie bereits angedeutet ist es nicht möglich, eine seriöse Prognose der Berufsverkehrsströme vorzunehmen. Anzunehmen, dass ein bestimmtes Unternehmen 2020 noch am gleichen Ort existiert ist spekulativ, ebenso wie der Versuch, die Zahl und räumliche Herkunft der Arbeitnehmer vorzuberechnen. Im Rahmen dieser Studie wird daher nur untersucht, wie sich die Bevölkerung im erwerbstätigen Alter in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg entwickelt. Um den Blick über 2020 hinaus zu öffnen wurden insgesamt drei funktionale Altersgruppen analysiert. Der Personenkreis im fortpflanzungsfähigen Alter – die 25- bis 45-Jährigen – wurde in zwei Untergruppen geteilt, die sich im Grad ihrer räumlichen Mobilität unterscheiden. Während in der Altersgruppe der 25- bis unter 30-Jährigen hohe Wanderungsraten festzustellen sind, sinkt mit zunehmendem Alter die Wanderungsbereitschaft deutlich ab. Als dritte Gruppe werden die Personen zwischen 45 und 65 Jahren betrachtet, deren Entwicklung Rückschlüsse über das Ausmaß der Alterung nach 2020 erlaubt.

Die Zahl der 25- bis 30-Jährigen steigt in der Region fast flächendeckend bis 2020 deutlich an (Karte 8). Insbesondere im Landkreis Rottweil ist mit einem deutlichen Wachstum dieser Altersgruppe zu rechnen (+26,4 %). Dieser Zuwachs ist die Folge eines kleinen „Geburtenbergs“ Anfang der 1990er Jahre. Wie der Vergleich mit Karte 7, in der die quantitative Entwicklung der 18- bis 25-Jährigen dargestellt ist, zeigt, ist in den meisten Gemeinden schon Mitte der 2020er Jahre mit einem Rückgang dieser Altersgruppe zu rechnen. Dennoch ist – wenn es gelingt, die 25 bis unter 30-Jährigen in der Region zu halten – um 2020 mit einer gewissen – jedoch eher kurzfristigen – Erholung der Geburtenraten aufgrund von Altersstruktureffekten zu rechnen, wie ein Vergleich von Karte 9 mit Karte 4 deutlich macht.

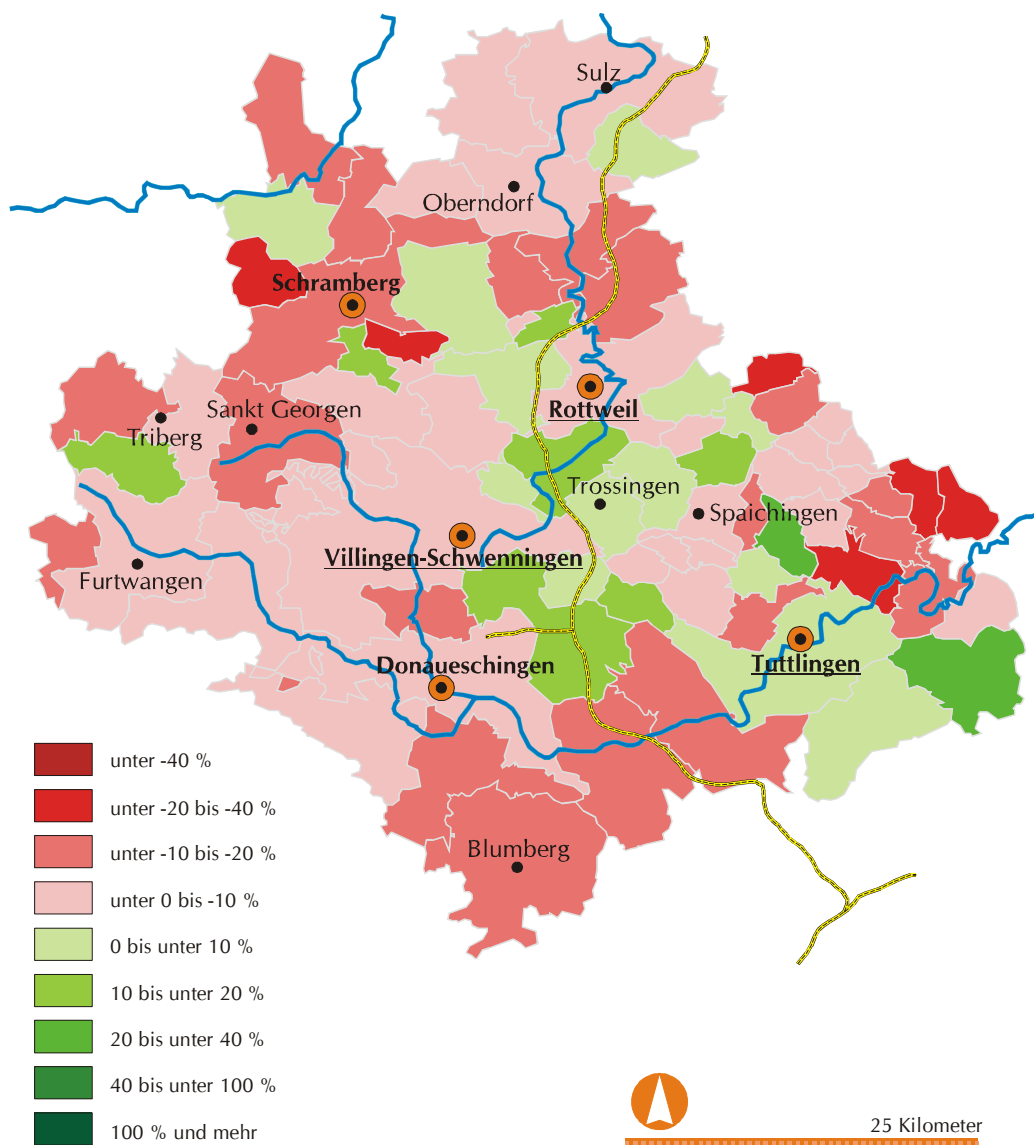
Deutlich rückläufig entwickelt sich die Zahl der 30- bis unter 45-Jährigen (Karte 10). Besonders betroffen ist der Kreis Rottweil (-20,2 %), während der Rückgang im Kreis Tuttlingen moderater ausfällt (-12,3 %). Die Region als Ganzes verliert fast ein Fünftel dieser Bevölkerungsgruppe! Besonders betroffen sind wiederum die Schwarzwaldgemeinden und die Räume um Blumberg und Mühlheim/Donau, die auch bei den meisten anderen Altersgruppen die ungünstigste Bevölke-

⁵⁰ IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg (Hg.) (2003): Wirtschafts atlas Schwarzwald-Baar-Heuberg. Villingen-Schwenningen, S. 18

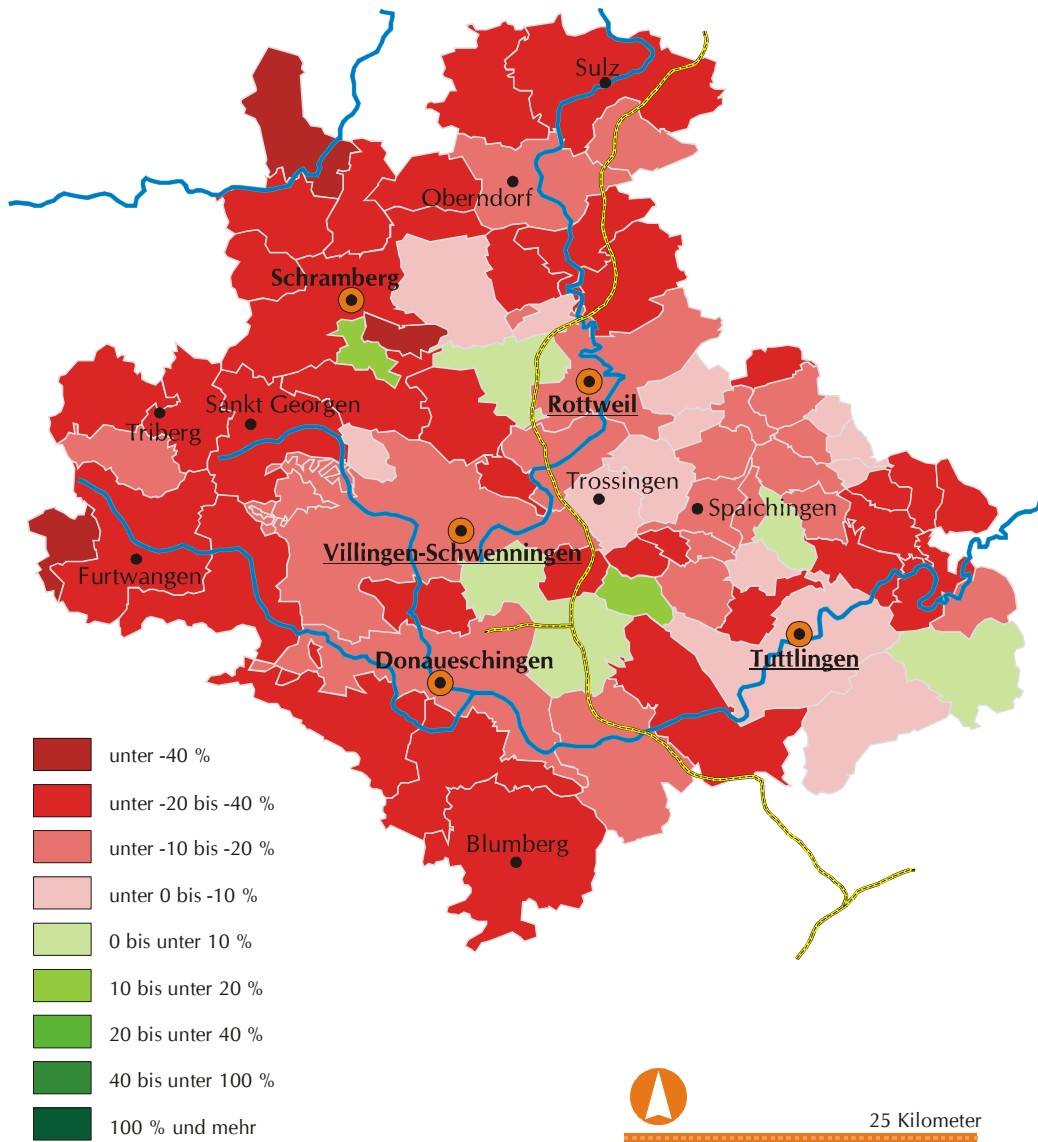
rungsentwicklung aufweisen. Besonders negativ ist die Entwicklung in den Gemeinden Schenkenzell, Eschbronn und Gütenbach, während Neuhausen ob Eck, Dürbheim und Talheim zu den wenigen Kommunen gehören, in denen bei gleich bleibenden demographischen Trends ein Wachstum möglich ist.



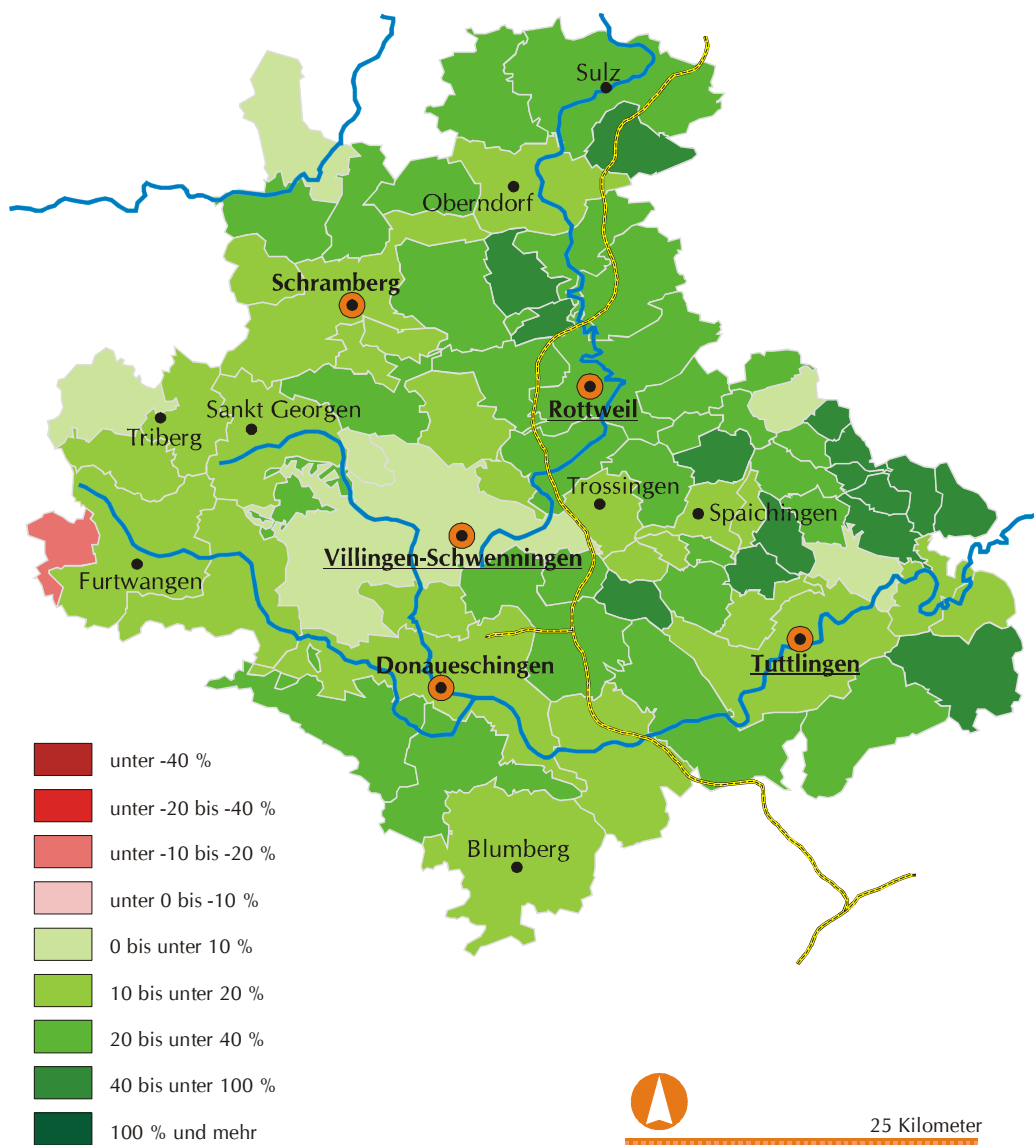
Karte 8: Entwicklung der Zahl der 25- bis unter 30-Jährigen 2005 bis 2020 in den Gemeinden der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg (mittleres Szenario). Eigene Darstellung.



Karte 9: Entwicklung der Zahl der 0- bis unter 6-Jährigen 2005 bis 2020 in den Gemeinden der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg (mittleres Szenario). Eigene Darstellung.



Karte 10: Entwicklung der Zahl der 30- bis unter 45-Jährigen 2005 bis 2020 in den Gemeinden der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg (mittleres Szenario). Eigene Darstellung.



Karte 11: Entwicklung der Zahl der 45- bis unter 65-Jährigen 2005 bis 2020 in den Gemeinden der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg (mittleres Szenario). Eigene Darstellung.

Mit Ausnahme von Gütenbach verzeichnen alle Gemeinden der Region im Zeitraum 2005 bis 2020 deutliche Zuwächse in der Altersgruppe der 45- bis unter 65-Jährigen (Karte 11). Im Regionsdurchschnitt nimmt die Zahl der älteren Arbeitnehmer um fast 20 % zu; auf Kreisebene ist der Zuwachs im Kreis Rottweil am stärksten (+23,8 %), während im Schwarzwald-Baar-Kreis nur eine Steigerung von 14,9 % zu erwarten ist. Die Wachstumspole liegen eindeutig im Norden und Osten der Region. Die hohen Steigerungsraten werden sich nach 2020 in einer massiven Alterung dieser Teilregionen niederschlagen, wenn die stark besetzten Kohorten ins Rentenalter kommen.

3.3. Erledigungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr

Bei Wegen, die in der Freizeit oder zu Versorgungszwecken unternommen werden, spielen öffentliche Verkehrsmittel mit 5 bis 7 % nur eine untergeordnete Rolle. Die meisten Wege werden mit dem Auto oder zu Fuß zurückgelegt⁵¹. Viele Menschen tendieren zudem dazu, auf einem Weg verschiedene Ziele zu kombinieren, z. B. indem sie auf dem Nachhauseweg von der Arbeit noch zum Supermarkt fahren. In einer Region mit geringen Stau- und Parkplatzproblemen sind Autofahrer nur schwer zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen, insbesondere dann nicht, wenn die Nutzung des ÖPNV einen hohen Planungsaufwand erfordert und dem Nutzer eine große Zeitdisziplin abverlangt. Am ehesten werden Potentiale im Einzugsbereich des Stadtverkehrs der Mittel- und Oberzentren sowie auf Bus- und Bahnlinien mit einem leicht merkbareren Taktverkehr gesehen, also dort, wo auch bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln eine gewisse zeitliche Flexibilität gewährleistet ist.

3.4 Touristen als Zielgruppe für den ÖPNV?

Fast zwei Drittel der Bundesbürger nutzen für Urlaubsreisen das Auto, lediglich 16 % fahren mit der Bahn⁵². Eine größere Rolle spielt die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln lediglich bei ÖPNV-Captives, also Personen, die keine Alternative zur Nutzung von Bussen und Bahnen haben (41 %), Fahrradtouristen (39 %) und bei Menschen, die im Alltag überwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind (28 %)⁵³. Trotz der oft beklagten Nachteile – Autoreisen gelten als unkomfortabel und stressig – halten die meisten Urlauber am eigenen Wagen als Urlaubsmobil fest, weil er ihnen ein hohes Maß an Freiheit, Spontanität und Flexibilität garantiert⁵⁴. Es ist davon auszugehen, dass Feriengäste, die bereits mit dem eigenen Auto angereist sind, kaum dazu bereit sind, am Urlaubsort auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Zum einen sind viele touristische Attraktionen nur schwer oder gar nicht mit Bus und Bahn erreichbar, zum anderen sind mit der ÖPNV-Nutzung insbesondere für Personen, die mit dem System „öffentliche Verkehrsmittel“ nicht vertraut sind, im ländlichen Raum erhebliche Zugangsbarrieren verbunden. Es handelt sich dabei vor allem um fehlende Informationen zur Lage der Haltestellen, zu Reiseverbindung und Tarif, um unübersichtliche Linienführungen und Fahrpläne, die ihren Grund in der Ausrichtung des ÖPNV-Systems auf den Schülerverkehr haben, und um eine mangelnde Einheitlichkeit des Verkehrssystems, die sich beispielsweise in der Verwendung verschiedener Liniennummernsysteme zeigt.

Die touristischen „Hotspots“ in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg sind eindeutig die Schwarzwaldgemeinden. Das Neckartal, der Heuberg und die Baar, aber auch das Donautal erreichen keine vergleichbare Bedeutung für den Fremdenverkehr. Teilregionen, in denen sich Gemeinden ohne meldepflichtige Beherbergungsbetriebe konzentrieren, sind insbesondere der Raum nordwestlich von Rottweil (z. B. Dunningen, Epfendorf, Eschbronn, Fluorn-Winzeln, Hardt) und der Nordosten des Kreises Tuttlingen. In Tabelle 6 sind die wichtigsten touristischen Kennziffern

⁵¹ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) (2004): *Mobilität in Deutschland*. Ergebnisbericht. Berlin, S. 67

⁵² ebd., S. 109-110

⁵³ ebd., S. 164

⁵⁴ Opaschowski, H.W. (2000): *Kathedralen des 21. Jahrhunderts*. Hamburg, S. 26-27

für alle Gemeinden der Region mit mindestens 3000 Übernachtungen pro 1000 Einwohner im Jahr 2005 dargestellt.

Gemeinde	Zahl der Betriebe	Bettenzahl	Über-	Aufenthalts-	Aus-	Übernachtungen
			nachtungen			
			pro Jahr	in Tagen	in %	pro Jahr
Bad Dürkheim	31	4.458	455.005	10,0	28,9	35.706
Bräunlingen	6	366	26.819	3,6	20,4	4.306
Donaueschingen	17	1.519	191.380	3,5	35,6	8.939
Fridingen	6	106	10.016	1,7	28,5	3.057
Furtwangen	18	845	79.906	5,0	28,9	8.292
Geisingen	4	221	22.511	1,8	28,1	3.679
Gütenbach	3	150	6.070	2,6	11,3	4.609
Königsfeld	13	1.079	202.461	6,1	56,9	32.777
Lauterbach	11	283	31.244	3,7	33,7	9.847
Schenkenzell	5	207	21.426	2,4	33,3	11.683
Schonach	22	730	51.961	4,5	20,1	12.140
Schönwald	32	1.073	96.086	4,9	25,6	38.450
St. Georgen	20	526	43.189	3,7	27,4	3.163
Sulz	16	505	50.246	2,4	27,8	3.953
Tennenbronn	5	938	42.312	4,6	12,3	11.206
Triberg	21	881	105.142	3,6	33,6	19.962
Unterkirnach	7	649	73.961	7,5	31,8	25.451

Tabelle 6: Statistische Kennzahlen der wichtigsten Tourismusgemeinden der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg 2005. Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Eine Prognose der touristischen Verkehrsströme ist in den folgenden Ausführungen nicht zu leisten. Das liegt einerseits daran, dass der Fremdenverkehrsmarkt ausgesprochen vielgestaltig ist und sich ständig verändert. Im Zuge des demographischen Wandels sind vor allem zwei Entwicklungen von Bedeutung:

- Durch die Alterung der Gesellschaft wächst das Nachfragepotential älterer Menschen, gleichzeitig schrumpft die Gruppe der jungen, freizeitaktiven Erwachsenen⁵⁵.
- Die zunehmende Pluralisierung der Gesellschaft führt zu einer Fragmentierung der klassischen Freizeitmillieus und zur Entstehung differenzierter Freizeitstile. Dadurch wächst die Nachfrage nach speziell auf bestimmte Lebens- und Freizeitstile abgestimmten Tourismusangeboten. Mit zunehmender Ausdifferenzierung des Marktes werden allerdings auch die Nachfragergruppen immer kleiner⁵⁶.

Eine Abschätzung, wie sich diese beiden Entwicklungen auf den Fremdenverkehr in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg auswirken, kann im Rahmen dieser Studie nicht geleistet werden.

⁵⁵ Reuber, P; Wolkersdorfer, G. (2006): Demographischer Wandel und Tourismus. In: Gans, P.; Schmitz-Veltin, A. (Hg.): Demographische Trends in Deutschland – Folgen für Städte und Regionen. Räumliche Konsequenzen des demographischen Wandels, Teil 6. Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. 226. Hannover, S. 221-239

⁵⁶ ebd.

Ein weiteres Hindernis für eine Prognose touristischer ÖPNV-Nachfrage ist in der dürftigen Datenaufnahme zu sehen. Aus Datenschutzgründen veröffentlichen die statistischen Landesämter nur Statistiken für Gemeinden mit wenigstens drei Betrieben mit mehr als neun Betten. Für 26 der 76 Gemeinden der Region liegen demnach keine Daten vor. Für den Tagesausflugsverkehr, der den größten Teilbereich touristischer Verkehrsnachfrage darstellt, werden überhaupt keine amtlichen Daten erhoben. Aus den genannten Gründen können nur qualitative Einschätzungen zu den zukünftigen Nachfragepotentialen durch Touristen im Busverkehr der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg gegeben werden, nicht jedoch genaue Zahlen.

Die größten Nachfragepotentialen sind in Gemeinden zu sehen, die sich durch hohe Übernachtungszahlen und eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von mindestens vier Tagen auszeichnen, da dort eine ausreichende Menge von Urlaubern zusammenkommt und da davon auszugehen ist, dass Touristen, die sich an einem Ort länger aufhalten, eher die nähere und weitere Umgebung des Ferienortes erkunden werden als Kurzurlauber. In der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg fallen die Gemeinden Bad Dürrenheim, Furtwangen, Königfeld, Schonach, Schönwald und Unterkirnach in diese Kategorie. In Zusammenarbeit mit den Fremdenverkehrsämtern sollten für diese Orte Broschüren mit Ausflugstipps erarbeitet werden. Besonderer Wert ist auf eine gute Information der Fahrgäste zu legen, insbesondere in Hinblick auf für Ortsfremde verständliche Fahrpläne und Linienführungen, serviceorientiertes Personal, barrierefreie Fahrzeuge und eine verständliche und lesbare Zielbeschilderung. Zur Förderung der Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist eine zeitnahe Verknüpfung mit dem Fernverkehr der Bahn an den wichtigsten Knotenpunkten vorzusehen.

Als ein Ansatz ist in diesem Zusammenhang das „Konus“-Projekt zu verstehen, das seit dem 01.01.2005 den Urlaubern in insgesamt 66 Schwarzwaldgemeinden die kostenlose Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ermöglicht. Das Projekt, an dem sich auch die Verkehrsverbünde Rottweil und Schwarzwald-Baar beteiligen, wird über einen Zuschlag zur Kurtaxe finanziert, den alle Urlauber zahlen, auch wenn sie das Angebot nicht nutzen⁵⁷. In der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg nehmen derzeit die Gemeinden Furtwangen, Lauterbach, Schönwald, Schonach, St. Georgen und Triberg an „Konus“ teil.⁵⁸ Inwieweit das Angebot angenommen wird und Urlauber zum Umstieg auf den ÖPNV angeregt werden, konnte bislang noch nicht erhoben werden.⁵⁹

3.5 Ältere Menschen

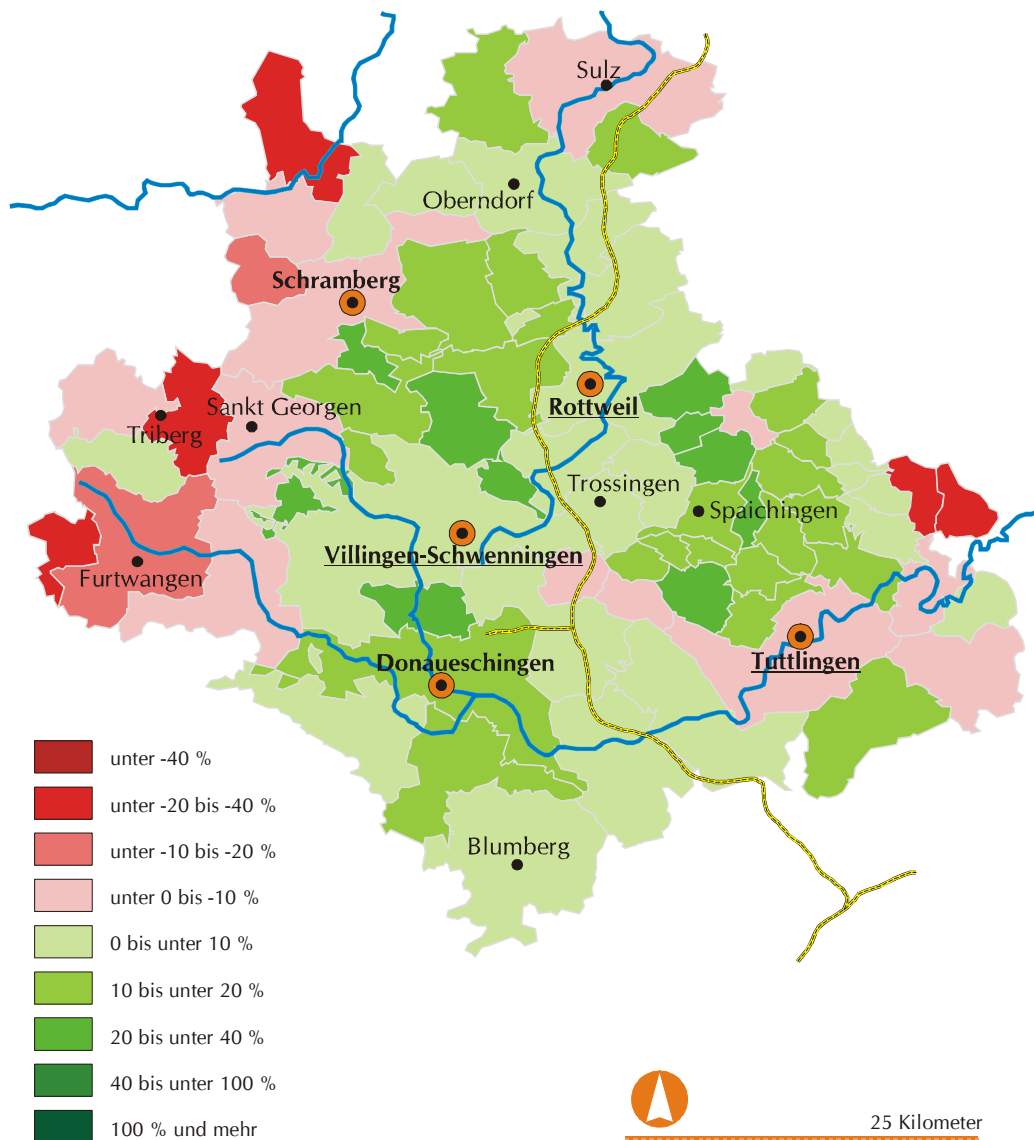
Neben dem Rückgang der Zahl der Kinder und Jugendlichen ist die deutliche Zunahme der Zahl der alten Menschen, insbesondere der Hochbetagten, der zweite Haupttrend der Bevölkerungsentwicklung in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg. Bis 2020 wächst die Zahl der 65- bis unter 85-Jährigen in der Region um 5,2 %. Zwischen den einzelnen Kreisen sind dabei kaum Unterschiede festzustellen. Das Wachstum oder die Schrumpfung dieser Altersgruppe kann auf Gemeindeebene verschiedene Ursachen haben. Deutliche Zuwächse sind beispielsweise in Gemeinden zu verzeichnen, die in der Vergangenheit durch den Zuzug junger Familien stark gewachsen sind,

⁵⁷ Reizel, T. (2006): „Konus“-Projekt bald erweitert? Gespräche über kostenlose Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Rottweil. In: Mittelbadische Presse vom 15.08.2006

⁵⁸ www.konus-schwarzwald.info

⁵⁹ Reizel, T. (2006): „Konus“-Projekt bald erweitert? Gespräche über kostenlose Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Rottweil. In: Mittelbadische Presse vom 15.08.2006

wie etwa Hardt oder Seitingen-Oberflacht, oder in Gemeinden, die als Altersruhesitz attraktiv sind, beispielsweise Hüfingen, Königsfeld oder Spaichingen. Eine dritte Gruppe stellen diejenigen Gemeinden dar, in denen gegenwärtig die Altersgruppe der 45- bis unter 65-Jährigen stark vertreten ist, aber nur vergleichsweise wenige Senioren leben. Ein Rückgang der Zahl der „jungen Senioren“ ist zumeist auf Abwanderungen zurückzuführen, beispielsweise, weil keine altersgerechte Infrastruktur vorhanden ist oder weil die topographischen Verhältnisse in der bisherigen Wohngemeinde ungünstig sind. Diese Bedingungen dürften der Hauptgrund für die negative Entwicklung in den Schwarzwaldgemeinden (Karte 12) sein, beispielsweise in Gütenbach oder Schenkenzell.



Karte 12: Entwicklung der Zahl der 65- bis unter 85-Jährigen 2005 bis 2020 in den Gemeinden der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg (mittleres Szenario). Eigene Darstellung.

Lange Zeit waren neben den Schülern die Senioren das zweite Standbein des ländlichen ÖPNV. Das Mobilitätsverhalten dieser Bevölkerungsgruppe ist jedoch seit einigen Jahren im Wandel. Die im Lauf des Lebens erworbenen Verkehrsgewohnheiten bleiben auch im Alter erhalten; diese Tatsache äußert sich beispielsweise darin, dass der Wechsel vom Individual- auf den öffentlichen oder

nichtmotorisierten Verkehr sich im Lebenszyklus immer weiter nach hinten verlagert⁶⁰. Da ein Großteil der Senioren heute sowohl über einen Führerschein als auch über ein Auto verfügt, ist damit zu rechnen, dass – ohne attraktive, speziell auf diese Zielgruppe zugeschnittene Angebote – der ÖPNV in dieser Bevölkerungsgruppe weiterhin massiv Marktanteile verlieren wird⁶¹. In den letzten Jahren war in der Gruppe der über 65-Jährigen das stärkste Wachstum bei der Pkw-Nutzung als Hauptverkehrsmittel festzustellen (Abb. 9).

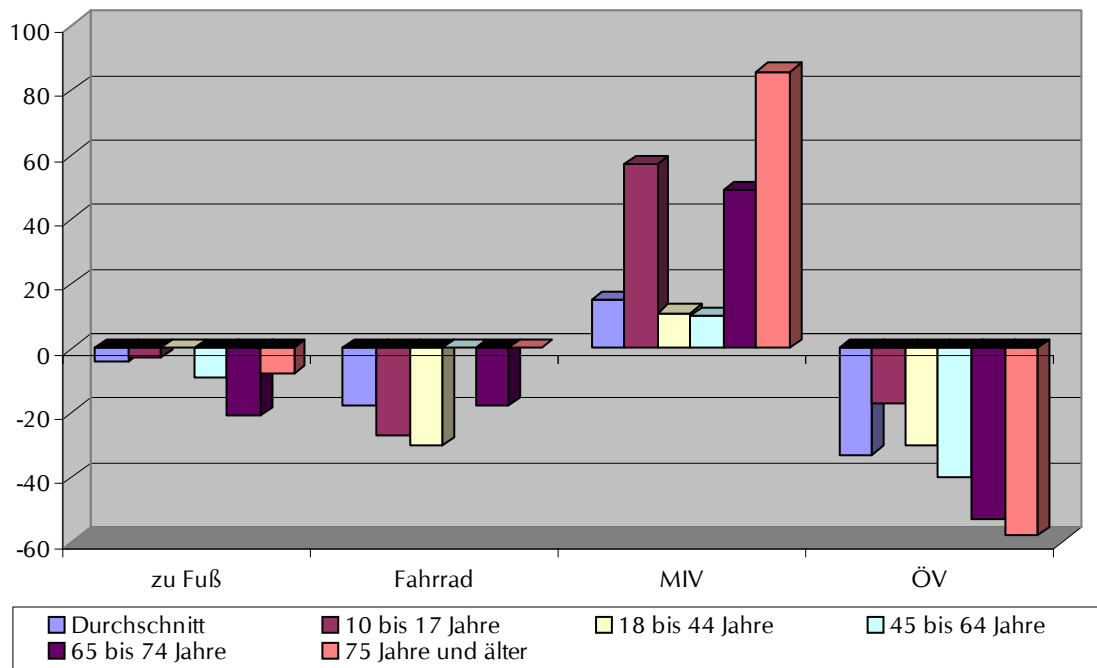


Abb. 9: Hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel. Prozentuale Veränderung 1998-2002 nach Altersgruppen. Quelle: Leibert 2005⁶².

Anteil (in %) der Personen mit Führerschein		
Altersklasse	Frauen	Männer
bis unter 55 Jahre	87,24	90,31
55 bis unter 65 Jahre	81,37	95,42
65 bis unter 75 Jahre	57,24	93,89
75 und mehr Jahre	37,63	85,52
Gesamt	78,55	91,22

Tabelle 7: Führerscheinbesitz nach Altersgruppen 2002. Quelle: Eigene Darstellung⁶³

⁶⁰ Kroy, G. (2002): Mobilität älterer Menschen in einem zukünftigen Verkehrssystem. In: Schlag, B. und K. Megel (Hg.): Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter. (=Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend Band 230). Stuttgart, S. 31-47

⁶¹ Mehring, K. und R. Merkel (2004): Bären-Ticket für Senioren. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr schafft neues Angebot für stark wachsende Kundengruppe. In: Der Nahverkehr 1-2/2004, S. 57-60

⁶² Leibert, T. (2005): Touristische Verkehrsangebote als Chance für den ÖPNV im ländlichen Raum? Unveröffentlichte Diplomarbeit, Universität Mannheim. Mannheim

⁶³ Datengrundlage: Menge, J. und C. Varschen (2006): Mobilität im Alter. In: Leibniz-Institut für Länderkunde (Hg.): Bundesrepublik Deutschland Nationalatlas Band 12. Leben in Deutschland. München, S. 36

Eine besondere Rolle spielt dabei die erhöhte Führerscheinverfügbarkeit insbesondere bei älteren Frauen. Während nur knapp 38 % der über 75-jährigen Frauen in den alten Bundesländern Auto fahren können, sind es bei den unter 65-jährigen über 80 % (Tabelle 7). Die Verkehrsunternehmen müssen sich in den kommenden Jahren auf eine deutlich erhöhte Wahlfreiheit bei den Senioren einstellen. Wer alt ist, ist nicht mehr automatisch ÖPNV-Nutzer.

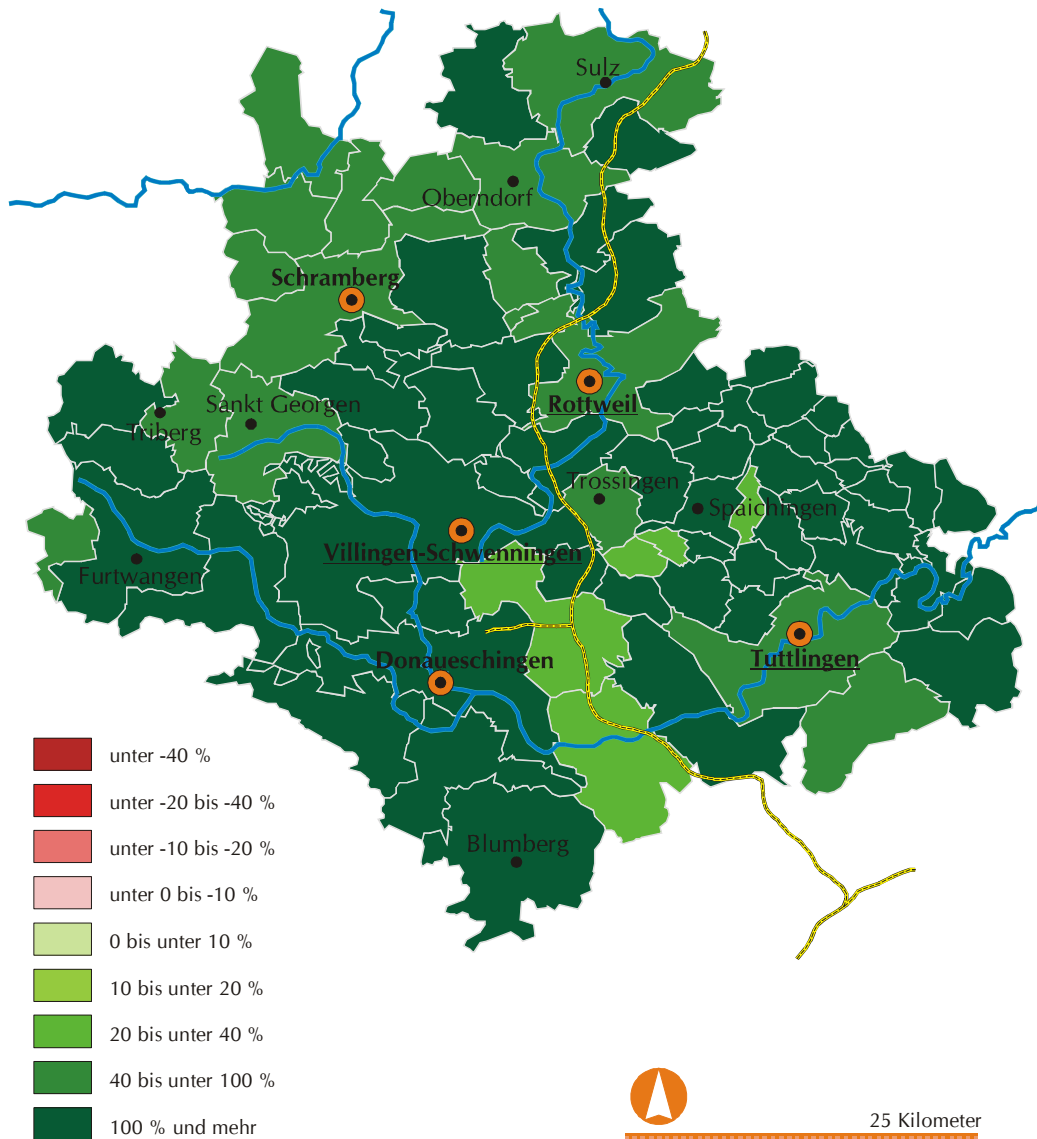
Die wichtigsten Anforderungen an ein seniorengerechtes ÖPNV-Angebot sind in der folgenden Aufstellung⁶⁴ zusammengefasst. Die meisten dieser Maßnahmen kommen auch allen anderen Fahrgästen als Verbesserung des Komforts und der Sicherheit zugute. Eine bessere Berücksichtigung der Belange älterer Menschen bringt somit Vorteile für alle Fahrgäste.

- **Fahrtenangebot:** Ideal ist eine „haustürnahe Bedienung“; falls sich Umsteigevorgänge nicht verhindern lassen, ist eine Anschlussgarantie wichtig. Wartezeiten sollten auf ein Minimum reduziert werden, da sie als nutzlos verschwendete Zeit angesehen werden. Die einzelnen Linien sollten einen leicht merkbaren Fahrplan mit „runden“ Taktzeiten (Fahrten alle 10, 20, 30 oder 60 Minuten) haben. Bei der Planung der Linienführung sollten für ältere Menschen wichtige Einrichtungen berücksichtigt werden, etwa Altenheime, Krankenhäuser oder Friedhöfe.
- **Information:** Tarif- und Fahrplaninformationen sollten leicht zugänglich, verständlich und gut lesbar sein. Das Tarifsystem sollte einfach und übersichtlich sein und spezielle preiswerte Seniorenangebote umfassen. Die Fahrkartensysteme sollten einfach zu bedienen sein und regelmäßig gewartet werden, um Ausfälle zu vermeiden.
- **Haltestellengestaltung:** Die Stationen sollten barrierefrei zugänglich sein, Sitzgelegenheiten und eine Toilette aufweisen und so gestaltet sein, dass der Kunde sich gut orientieren kann und beim Umsteigen nur kurze Wege zurücklegen muss. Bei der baulichen Gestaltung sollten Angsträume vermieden werden und Wert auf Helligkeit und Transparenz gelegt werden. Die Aufenthaltsqualität in Bahnhöfen könnte beispielsweise durch ein zusätzliches Dienstleistungsangebot erhöht werden.
- **Personal:** Eine persönliche Betreuung und Beratung sollte gewährleistet sein. Dadurch könnte auch die Anonymität öffentlicher Verkehrsmittel vermindert werden, die ältere Kunden häufig kritisieren. Das Fahrpersonal sollte sich rücksichtsvoll und hilfsbereit verhalten (z. B. Hilfestellung beim Ein- und Aussteigen, gleichmäßige Fahrweise, verständliche Durchsagen).
- **Fahrzeuge:** Busse und Bahnen sollten einen möglichst stufenlosen, leicht zu öffnenden Einstieg aufweisen und über genügend Sitzplätze und Haltemöglichkeiten sowie über ein akustisches und visuelles Fahrgastinformationssystem verfügen. Wichtig ist ferner, dass die Fahrzeuge stets sauber sind und eventuelle Vandalismusschäden umgehend beseitigt werden.

Die Zahl der Hochbetagten, also der über 85-jährigen, wächst in allen Gemeinden der Region in den nächsten 15 Jahren deutlich an (Karte 13). In der gesamten Region werden 2020 etwa doppelt so viele Menschen über 85 leben wie heute, am geringsten fällt der Zuwachs im Kreis Rottweil aus (+87 %), am stärksten im Kreis Tuttlingen (+119 %), während das Plus von 104 % im Schwarz-

⁶⁴ Nach Engeln, A. und B. Schlag (2002): ANBINDUNG: Mobilitätsanforderungen und Präferenzen. In: Schlag, B. und K. Megel (Hg.): Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter. (= Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend Band 230), S. 147-159. Stuttgart und Reinberg-Schüller, H. (2002): Erleichterung und Unterstützung der Mobilität Älterer aus Sicht der öffentlichen Verkehrsunternehmen. In: Schlag, B. und K. Megel (Hg.): Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter. (= Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend Band 230). Stuttgart, S. 281-289

wald-Baar-Kreis etwa dem regionalen Durchschnitt entspricht. Die geringsten Steigerungen auf kommunaler Ebene sind in Gemeinden zu erwarten, in denen bereits heute ein hoher Anteil älterer Menschen lebt, etwa in Bad Dürkheim. Die stärkste Alterung der Bevölkerung ist in Brigachtal zu erwarten: Hier wird sich die Zahl der Hochbetagten in etwa vervierfachen.



Karte 13: Entwicklung der Zahl der mindestens 85-Jährigen 2005 bis 2020 in den Gemeinden der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg (mittleres Szenario). Eigene Darstellung.

Zu beachten bleibt, dass bei Hochbetagten die Mobilität abnimmt⁶⁵ und sich die Auswirkungen der starken Zunahme dieser Altersgruppe auf die ÖPNV-Nachfrage daher im Rahmen halten.

⁶⁵ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) (2004): Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht. Berlin, S. 115-116

4. Schlussbetrachtungen

Auf die Verkehrsunternehmen der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg kommen große Herausforderungen zu. Das traditionelle Nachfragepotential wird immer kleiner, da sowohl die Zahl der Schüler als auch die der älteren Menschen ohne Führerschein zurückgeht. Im Schülerverkehr überlagern sich in den kommenden Jahren gegenläufige Entwicklungen. Einerseits nimmt auf einigen Relationen der Transportbedarf ab – betroffen sind vor allem die Schrumpfungsbereiche im Schwarzwald und im Donautal um Mühlheim –, andererseits sind durch die steigenden Übergangsquoten auf Realschulen und Gymnasien Verkehrszuwächse⁶⁶ zu erwarten. Auch die abnehmende Attraktivität der Hauptschulen wird zu einer zusätzlichen Nachfrage führen, da weniger Schüler ihren Schulweg nicht-motorisiert zurücklegen können. Ob die Summe der skizzierten Entwicklungen sich positiv oder negativ auf die ÖPNV-Nachfrage von Schülern auswirkt, variiert von Teilraum zu Teilraum. Die Effekte hängen auch davon ab, welche Schulstandorte geschlossen werden und wie viele Schüler davon betroffen sind.

Die Erschließung neuer Nachfragegruppen muss unter den besonderen Rahmenbedingungen der Siedlungsstrukturen in der Region als schwierig eingestuft werden. Vielfach behindern die durch den Schülerverkehr als dominantem Verkehrszweck gesetzten Zwänge die Nutzung der Busse durch wahlfreie Kunden: Fahrten, die an schulfreien Tagen ausfallen, umwegige Linienführungen zur Anbindung kleiner Ortsteile, Fahrten, die in kein Taktschema passen, aber von den Schulanfangszeiten vorgegeben sind, fehlende Anbindung von Arbeitsplatzschwerpunkten; die Liste ließe sich weiter fortsetzen. Am ehesten wird die Erschließung neuer Kundengruppen auf Strecken möglich sein, die im Taktverkehr bedient werden und so den Nutzern eine gewisse Flexibilität ermöglichen; es handelt sich dabei vor allem um die Stadtverkehre der zentralen Orte und die regionalen Hauptachsen.

Weiterhin muss über eine Umstrukturierung des Angebots nachgedacht werden, dahingehend, dass auf Linien mit geringer Nachfrage eine Grundversorgung durch bedarfsabhängige Verkehrsangebote sichergestellt wird und die eingesparten Mittel zur Verbesserung stark nachgefragter Relationen eingesetzt werden. Im folgenden Abschnitt werden einige allgemeine – nicht verkehrsspezifische Handlungsansätze aufgezeigt, um die Region „fit“ für den demographischen Wandel zu machen, schließlich liegt es auch im Interesse der Verkehrsunternehmen, dass die Schrumpfung und Alterung der Bevölkerung so moderat wie möglich verläuft.

Die demographische Entwicklung verläuft räumlich differenziert. Charakteristisch ist eine Gleichzeitigkeit von Wachstum und Schrumpfung, Gemeinden mit zunehmender und rückläufiger Bevölkerung grenzen oft unmittelbar aneinander. Die Folge dieser Entwicklung ist eine Verschärfung der räumlichen Disparitäten innerhalb der Region, Verteilungskämpfe um neue Einwohner und Unternehmensansiedlungen werden zunehmen. Diese räumliche Variabilität ist genauso wie die Bevölkerungsalterung in allen Regionen Baden-Württembergs schon heute zu beobachten. In Zukunft wird sich auch die Einwohnerzahl – wenn auch später als im übrigen Bundesgebiet begin-

⁶⁶ Zu berücksichtigen ist die allgemeine Einführung des so genannten „G8“, also der achtjährigen Gymnasiums; es stellt sich dabei die Frage, wie groß die Auswirkungen des Wegfalls der 13. Klasse auf die Verkehrsnachfrage sein werden. Die Schüler der Klassenstufen 12 und 13 sind in der Regel über 18 Jahre, von daher ist davon auszugehen, dass das ÖPNV-Potential in dieser Gruppe ohnehin recht gering ist. In der Prognose hat sich auch gezeigt, dass in den meisten Gemeinden der Transportbedarf zu den Gymnasien trotz Einführung des G8 weiter ansteigt.

nend – rückläufig entwickeln. Den demographischen Trends durch eine Forcierung der Zuwanderung oder durch die Hoffnung auf einen „Großinvestor“ zu begegnen erscheint bei weitem nicht ausreichend. Der Politik nach dem „Prinzip Hoffnung“ käme bestenfalls eine Strategie der passiven Sanierung gleich, im schlimmsten Fall könnte es zu einem Wegbrechen erhaltenswerter Strukturen kommen. Es ist daher geboten, auf die Trends der Schrumpfung und der Alterung möglichst frühzeitig zu reagieren. Wichtig ist vor allem,

- die zentralen Orte im ländlichen Raum zu stärken;
- einer Innenentwicklung den Vorrang vor der Außenentwicklung einzuräumen;
- die Bürger in Entscheidungs- und Planungsprozesse einzubeziehen;
- die Bedürfnisse älterer Menschen zu berücksichtigen und ihre Erfahrungen zu nutzen;
- Abschied vom Wachstumsparadigma zu nehmen;
- die wirtschaftliche Basis sicherzustellen und zu diversifizieren und
- die interkommunale und regionale Kooperation zu stärken⁶⁷.

Schon diese kurzen Ausführungen verdeutlichen auch, dass eine integrierende, die Fachplanung übergreifende Vorgehensweise geboten ist. Schulstandortplanung wirkt sich eben nicht nur auf die Relationen des ÖPNV aus, sondern u. a. auch auf die Attraktivität der Gemeinden als Wohnstandort und diese wiederum auf die zukünftige Entwicklung von Bevölkerungszahl und –struktur.

Insbesondere die interkommunale Kooperation ist eine der Schlüsselaufgaben der kommenden Jahre. Bei sinkenden Bevölkerungszahlen und leeren öffentlichen Kassen kann die Funktionsfähigkeit des Infrastrukturangebots im Sinne der Daseinsvorsorge nur gesichert werden, wenn die Gemeinden sowie die regionalen Akteure eng zusammenarbeiten. Die Aufrechterhaltung untergenutzter Infrastrukturen ist kein gangbarer Weg, unter den heutigen finanziellen Rahmenbedingungen ist diese Strategie auch nicht mehr zu rechtfertigen. Das Ziel kommunal- und regionalpolitischer Entscheidungen sollte die Aufrechterhaltung der Kernfunktionen der öffentlichen Daseinsvorsorge sein. Wenn quantitative Angebotseinschränkungen notwendig sind, dann sollte versucht werden, die negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung durch besondere Anstrengungen, wenigstens die Angebotsqualität zu verbessern, abzumildern. Kleinere Gemeinden sind mit dieser Aufgabe oft finanziell, logistisch und personell überfordert. Notwendig sind eine intensive Zusammenarbeit benachbarter Kommunen in enger Abstimmung mit dem Landkreis und dem nächstgelegenen regionalen Zentrum sowie ein gemeinsames Vorgehen von Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Bevölkerung. Dabei dürfen auch Gemeindezusammenschlüsse kein Tabu mehr sein, wenngleich freiwillige Kooperationen tendenziell besser funktionieren als von „oben“ angeordnete Zusammenschlüsse. Insgesamt ist eine ausgewogene Entwicklungsstrategie in größeren Gebiets-einheiten leichter umzusetzen als in kleinen. Wichtig ist eine intensive Beteiligung von Bürgern und Unternehmen bei der Entscheidungsfindung⁶⁸.

Ein weiterer wichtiger Baustein auf dem Weg zu einer zukunftsfähigen Region ist die Erhöhung der Familienfreundlichkeit. Der absehbare Rückgang der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter erfor-

⁶⁷ Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.) (2006): Folgen des demographischen Wandels für Städte und Regionen in Deutschland – Handlungsempfehlungen (= Positionspapier aus der ARL Nr. 62). Hannover

⁶⁸ Fahrenkrug, K. und M. Melzer (2005): Kleine Gemeinden im ländlichen Raum. Wedel

dert eine stärkere Einbeziehung stiller Reserven in den Arbeitsmarkt wie z. B. Frauen.⁶⁹ Eine erhöhte Erwerbsbeteiligung der Frauen muss jedoch im Hinblick auf die niedrigen Geburtenzahlen grundsätzlich die Vereinbarkeit von Kindererziehung und Beruf berücksichtigen. Die bisher über verschiedene Ressorts verteilten familienpolitischen Zuständigkeiten sollten in einer Hand konzentriert und regelmäßig auf ihre Wirkungsfähigkeit hin überprüft werden.

Auch im Bildungssystem sind Reformen nötig, wie etwa die flächendeckende Einführung der Ganztagschule oder die Verkürzung der Ausbildungszeiten⁷⁰. Die bisher genannten Maßnahmen liegen außerhalb der Zuständigkeiten der Regional- und Kommunalpolitik, vor Ort kann jedoch durch die Bereitstellung von Kinderbetreuungsangeboten die Vereinbarkeit von Kindererziehung und Beruf verbessert werden. Hier ist nicht nur die Politik gefragt, auch die Wirtschaft kann tätig werden, etwa durch die Einrichtung von betrieblichen Betreuungsangeboten. Die Kreise Rottweil und Schwarzwald-Baar liegen einer bundesweiten Analyse der Familienfreundlichkeit⁷¹ zufolge bei der Kinderbetreuung im baden-württembergischen Durchschnitt, während die Betreuungssituation im Kreis Tuttlingen als sehr schlecht eingestuft wird. Offensichtlich sind die gemessen am Landesdurchschnitt sehr kleinen Gemeinden finanziell mit der Bereitstellung von Betreuungsangeboten überfordert. Einschränkend ist jedoch zu sagen, dass die Betreuungssituation in den westdeutschen Landkreisen allgemein als „schlecht“ eingestuft wird, das heißt, die Lage ist in den Landkreisen Rottweil und Schwarzwald-Baar zwar besser, aber bei weitem nicht befriedigend ist. Eine als „gut“ bewertete Betreuungssituation findet man in Westdeutschland nur in den Kernstädten und einigen wenigen sehr wohlhabenden Kreisen im suburbanen Raum von Frankfurt (Main), Freiburg und München⁷².

Eine negative Bevölkerungsentwicklung stellt auch die lokale Wirtschaft vor Probleme. Weniger Einwohner bedeuten weniger Kunden, aber auch ein kleineres Arbeitskräftepotential. Es ist daher nötig, die wirtschaftliche Basis zu sichern oder neu zu definieren. Wichtig ist eine Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur, da die größten Anpassungsprobleme in Gemeinden und Regionen mit Monostrukturen auftreten. Wo die lokale Nachfrage wegbricht, müssen sich die Unternehmen umorientieren und außerhalb der Region nach neuen Märkten suchen. Der Rückgang der Nachfrage ist ein gradueller Prozess und kein Strukturbruch, daher ist in der Regel genügend Zeit für die Anpassung an veränderte Wirtschaftsstrukturen vorhanden, es ist aber überlebenswichtig, rechtzeitig mit dem Anpassungsprozess zu beginnen. Die Gemeinden sollten jede Neuausweisung von Gewerbeflächen auf der grünen Wiese intensiv und kritisch prüfen, um ein Überangebot zu verhindern. Im Grundsatz sollte die Ausweisung neuer Gewerbegebiete auf interkommunalen Gewerbevereinbarungen beruhen. Bzgl. der Wohnfunktion sollten innerörtliche Flächenreserven bevorzugt mobilisiert werden⁷³. Zusätzliche wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven bietet auch

⁶⁹ Institut der Deutschen Wirtschaft Köln (Hg.) (2005): Perspektive 2050. Ökonomik des demographischen Wandels. 2. Aufl. Köln, S. 398

⁷⁰ ebd., S. 403-404

⁷¹ Meyer zu Schwabedissen, F. und J. Miggelbrink (2006): Familienfreundlichkeit. In: Nationalatlas 12, S. 66-67

⁷² Winkel, R. (2006): Die Auswirkungen des demographischen Wandels auf die soziale Infrastruktur. In: Gans, P. und A. Schmitz-Veltin (Hg.): Demographische Trends in Deutschland – Folgen für Städte und Regionen. Räumliche Konsequenzen des demographischen Wandels, Teil 6. Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. 226. Hannover, S. 172-191

⁷³ Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.) (2006): Folgen des demographischen Wandels für Städte und Regionen in Deutschland – Handlungsempfehlungen (= Positionspapier aus der ARL Nr. 62). Hannover, S. 7

der Tourismus. Neue Nachfragegruppen, etwa die so genannten „Silver-Age-Touristen“, konsumfreudige junge Senioren, sollten gezielt angesprochen werden⁷⁴. Wie man am Beispiel von Bad Dürrenheim oder Königfeld sehen kann, sind Gemeinden mit einer gut ausgebauten touristischen Infrastruktur auch als Wohnstandorte sehr attraktiv.

Eine Gesamtstrategie, um die Region Schwarzwald-Baar-Heuberg „fit“ für den demographischen Wandel zu machen, muss auf folgenden Bausteinen aufbauen:

- **Jetzt** planen, um zu agieren, statt nur zu reagieren!
- **Langfristig** planen, weil die Nutzungsdauer von Infrastrukturen länger ist als die Wahlperioden!
- **Anders** planen, experimentieren, Normen in Frage stellen, neue Wege gehen!
- **Flexibel** planen, die Möglichkeit von Nachfrageschwankungen einbeziehen und Mehrfachnutzungen ermöglichen!
- **Zusammenhängend** planen: interkommunale und intersektorale Kooperationen statt Kirchturmdenken!
- **Gemeinsam** planen durch Bürgerbeteiligung und neue Allianzen wie Public-Private-Partnerships⁷⁵!

Im Vergleich zu anderen Regionen in den alten Bundesländern zeichnet sich die Region Schwarzwald-Baar-Heuberg durch eine vergleichsweise günstige Bevölkerungsstruktur aus. Traditionell sind die Geburtenhäufigkeit vieler Gemeinden, insbesondere im Landkreis Tuttlingen relativ hoch, gleichzeitig sind in den vergangenen Jahren auch zahlreiche junge Familien zugezogen. Die Hauptaufgabe der Akteure aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft liegt darin, dafür Sorge zu tragen, dass die Region auch weiterhin ein Ziel der Zuwanderung bleibt und dass die richtigen Weichen gestellt werden, damit die Zahl der Neugeborenen auch weiterhin hoch bleibt. Hier ist insbesondere wichtig, die Vereinbarkeit von Kindererziehung und Beruf zu verbessern und die Abwanderung junger Menschen zu begrenzen. Der demographische Trend wird Disparitäten und damit die Konkurrenzen zwischen Gemeinden mit wachsenden und rückläufigen Einwohnerzahlen verschärfen. Interkommunale Kooperation sowie Fachplanung übergreifende Konzepte sind eine Möglichkeit, um die Entstehung interregionaler Verteilungskonflikte und einer ruinösen Konkurrenz um Einwohner und Gewerbebetriebe zu verhindern, die letztendlich der Region als Ganzes schaden würde.

⁷⁴ ebd., S. 13

⁷⁵ Kocks, M. (2005): Lokale und regionale Infrastrukturplanung. Bonn, S. 17

