

Demographische Entwicklung & Bevölkerungsprognose 2030

Eine Betrachtung der Kreise und kreisfreien Städte



Marktforschung, August 2022
Stabsstelle Strategie, Innovation
und digitale Entwicklung

Inhalt

01	Auswirkungen der Demographie auf das Mobilitätsverhalten	3
02	Allgemeine Statistiken der MiD-Studie zum Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Altersgruppen	5
03	Das Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Altersgruppen im Profil	16
04	Methodik & Limitationen in der Prognose	25
05	Bevölkerungsprognose für den NWL 2030	28
06	Bevölkerungsprognose 2030 je Kreis & kreisfreie Stadt	31
07	Ausblick auf 2050	50
	Quellenverzeichnis	51

01 Auswirkungen der Demographie auf das Mobilitätsverhalten

Unterschiedliche Altersgruppen weisen ein unterschiedliches Mobilitätsverhalten auf. Der Modal Split, die zurückgelegten Tagesstrecken oder die Anzahl der Wege können je nach Alter aufgrund unterschiedlichster Faktoren (bspw. Beschäftigungsverhältnis, Gesundheit, Fahrerlaubnis, ...) stark variieren. Somit wirkt sich die demographische Entwicklung im NWL auch auf das Mobilitäts- und Verkehrsverhalten der Bevölkerung aus. Wobei natürlich nicht zwangsläufig davon auszugehen ist, dass die 65-Jährigen von heute sich genau so verhalten werden wie die 65-Jährigen in zehn Jahren (bspw. hinsichtlich der Nutzung digitaler Mobilitätsangebote).

Im Folgenden werden zunächst allgemeine Statistiken und Kennzahlen zum Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Altersgruppen aufgeführt, um die Relevanz der Demographie für das Mobilitätsverhalten zu verdeutlichen (s. Seite bis 15).

Die Daten entstammen der aktuellsten Studie zur Mobilität in Deutschland 2017 („MiD 2017“). In diesem Zusammenhang wurden Profile unterschiedlicher Altersgruppen erstellt:

- Schüler: 10- bis 18-Jährige
- Junge: unter 20-Jährige
- Erwerbsfähige: 20- bis 63-Jährige
- Senioren: über 63-Jährige (was dem tatsächlichen durchschnittlichen Renteneintrittsalter in Deutschland entspricht (VGL. DEMOGRAPHIE-PORTAL 2022))

Die Auswertungen zur demographischen Entwicklung berücksichtigen diese Altersprofile (s. Seite 16 bis 24). Die Ergebnisse werden für das gesamte Verbandsgebiet dargestellt sowie für alle Kreise und kreisfreien Städte (s. Seite 28 bis 50).

02 Allgemeine Statistiken der MiD-Studie zum Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Altersgruppen

Modal Split des Verkehrsaufkommens nach Altersgruppen

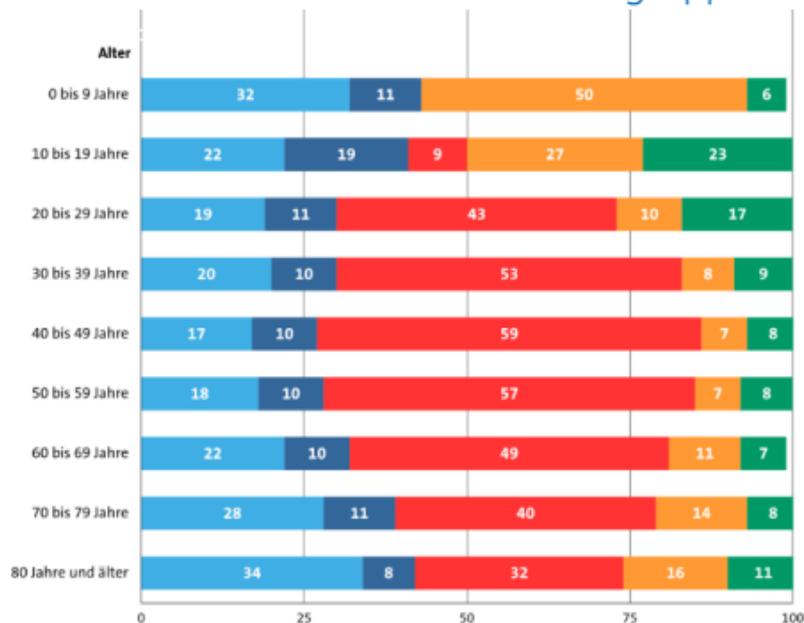


ABB. 1: MODAL SPLIT DES VERKEHRSAUFGKOMMENS NACH ALTERSGRUPPEN (VGL. INFAS ET AL. 2018)

Tagesstrecke nach Verkehrsmittel und Alter

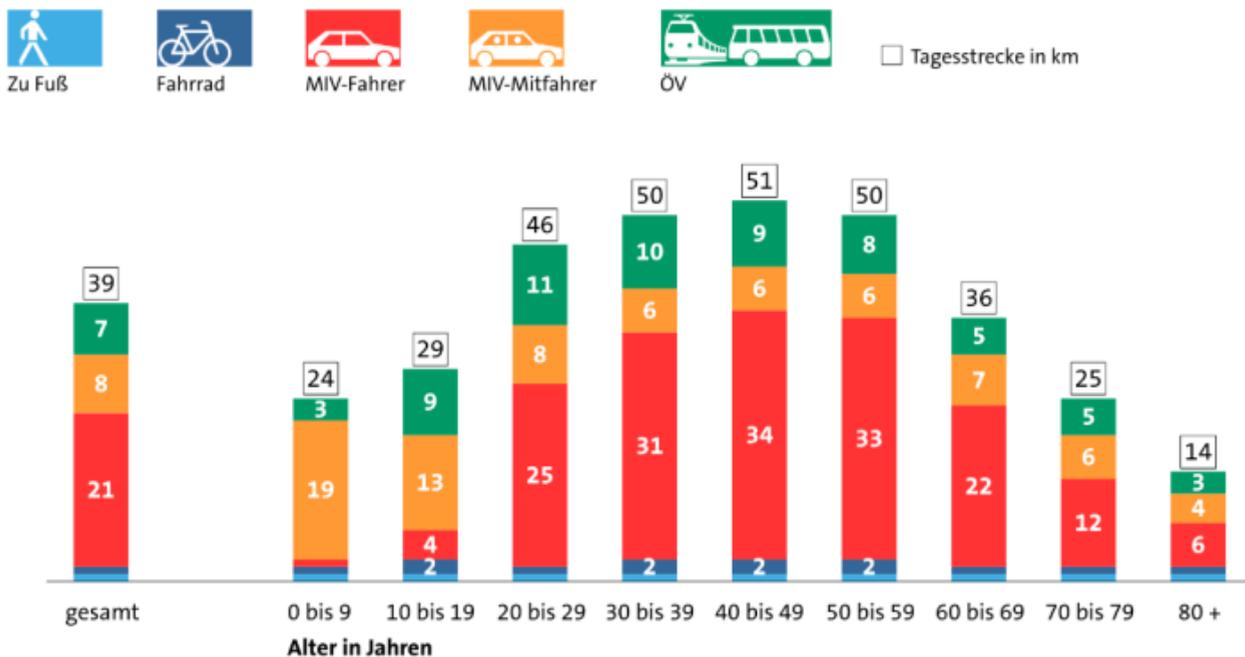


ABB. 2: TAGESSTRECKE NACH VERKEHRSMITTEL UND ALTER (VGL. INFAS ET AL. 2018)

Tagesstrecke nach Verkehrsmittel, Alter und Geschlecht

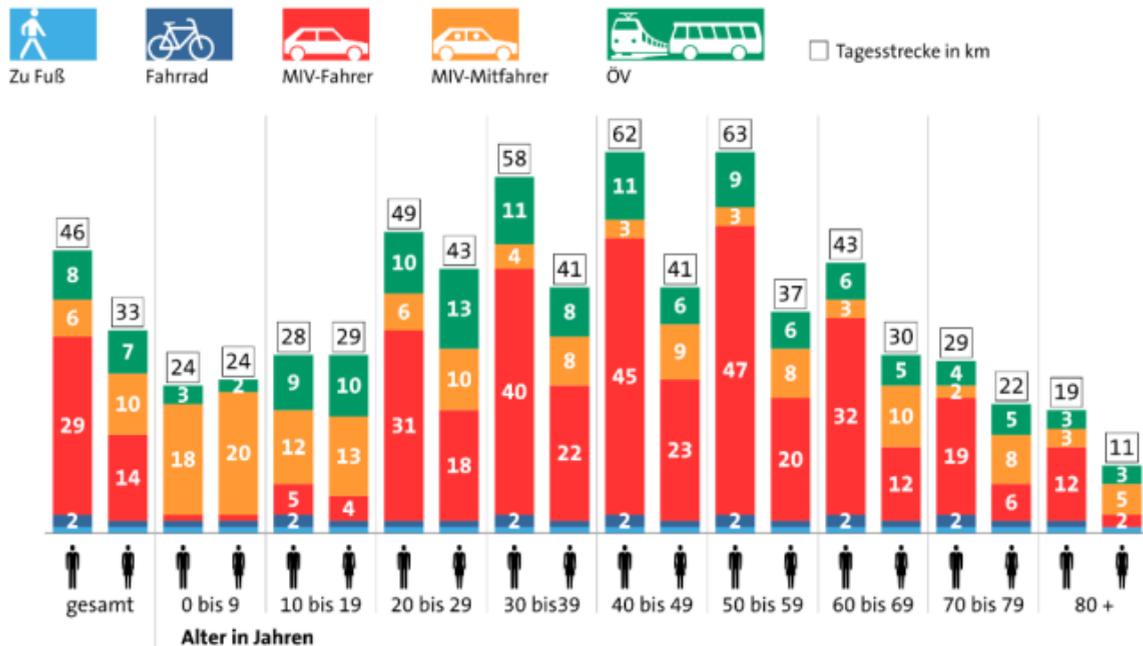


ABB. 3: TAGESSTRECKE NACH VERKEHRSMITTEL, ALTER UND GESCHLECHT (VGL. INFAS ET AL. 2018)

Mobilitätsgruppe und Unterwegszeit nach Altersgruppen

	Mobilitätsquote	Unterwegszeit (ohne regelmäßige berufliche Wege)	
		pro Person und Tag	pro mobile Person und Tag
<i>alle Personen</i>	%	<i>h:min</i>	<i>h:min</i>
gesamt	85	1:20	1:34
Alter			
0 bis 9 Jahre	88	1:01	1:09
10 bis 19 Jahre	85	1:12	1:25
20 bis 29 Jahre	86	1:25	1:39
30 bis 39 Jahre	89	1:29	1:39
40 bis 49 Jahre	89	1:28	1:39
50 bis 59 Jahre	87	1:28	1:42
60 bis 69 Jahre	83	1:23	1:40
70 bis 79 Jahre	79	1:15	1:35
80 Jahre und älter	67	0:54	1:22
Geschlecht			
Männer	87	1:24	1:37
Frauen	84	1:17	1:32
Tätigkeit			
Vollzeit berufstätig (inkl. Auszubildende)	90	1:32	1:43
Teilzeit berufstätig	90	1:26	1:35
Kind	87	1:01	1:11
Schüler(in) einschließlich Vorschule	87	1:08	1:19
Student(in)	84	1:32	1:49
Hausfrau/-mann	77	1:06	1:25
Rentner(in)/Pensionär(in)	77	1:14	1:35

ABB. 4: MOBILITÄTSGRUPPE UND UNTERWEGSZEIT NACH ALTERSGRUPPEN (VGL. INFAS ET AL. 2018)

Wegeanzahl und Wegelänge nach Tagesstrecke und Altersgruppe

	Wege		durchschnittliche Wegelänge	Tagesstrecke	
	pro Person und Tag	pro mobile Person und Tag		pro Person und Tag	pro mobile Person und Tag
<i>alle Personen, alle Wege</i>	<i>Anzahl Wege</i>	<i>Anzahl Wege</i>	<i>km</i>	<i>km</i>	<i>km</i>
gesamt	3,1	3,7	12	39	46
Alter					
0 bis 9 Jahre	2,8	3,2	9	24	27
10 bis 19 Jahre	2,8	3,2	10	29	34
20 bis 29 Jahre	3,1	3,6	15	46	54
30 bis 39 Jahre	3,6	4,0	14	50	55
40 bis 49 Jahre	3,7	4,2	14	51	58
50 bis 59 Jahre	3,5	4,0	14	50	57
60 bis 69 Jahre	3,1	3,7	12	36	44
70 bis 79 Jahre	2,6	3,3	10	25	31
80 Jahre und älter	1,9	2,9	8	14	22
Geschlecht					
Männer	3,2	3,7	14	46	53
Frauen	3,0	3,6	11	33	39
Tätigkeit					
Vollzeit berufstätig (inkl. Auszubildende)	3,6	4,0	16	59	65
Teilzeit berufstätig	3,9	4,3	10	40	44
Kind	2,7	3,1	9	25	29
Schüler(in) einschließlich Vorschule	2,8	3,2	9	26	30
Student(in)	2,9	3,5	14	42	50
Hausfrau/-mann	2,7	3,5	9	24	31
Rentner(in)/Pensionär(in)	2,5	3,2	10	24	31

ABB. 5: WEGEANZAHL UND WEGELÄNGE NACH TAGESSTRECKE UND ALTERSGRUPPE (VGL. INFAS ET AL. 2018)

Mono- und Multimodale Personengruppen nach Alter

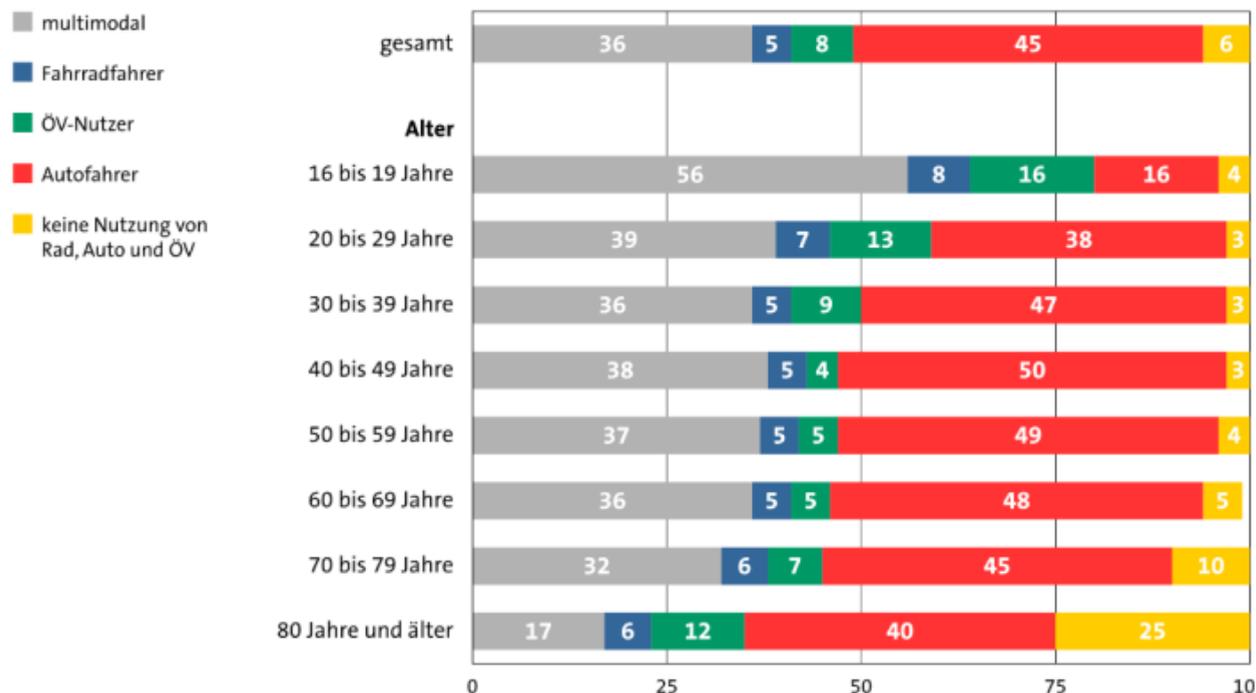


ABB. 6: MONO- UND MULTIMODALE PERSONENGRUPPEN NACH ALTER (VGL. INFAS ET AL. 2018)

Wege Zwecke nach Alter und Geschlecht

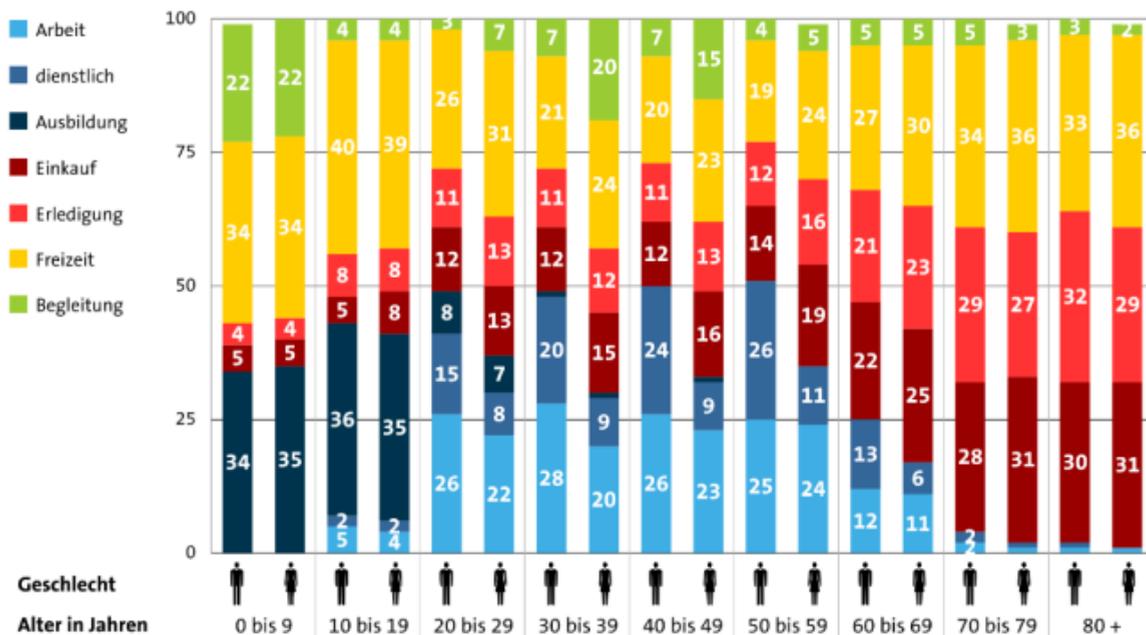


ABB. 7: WEGEZWECKE NACH ALTER UND GESCHLECHT (VGL. INFAS ET AL. 2018)

Aufenthaltssorte im Wochenverlauf

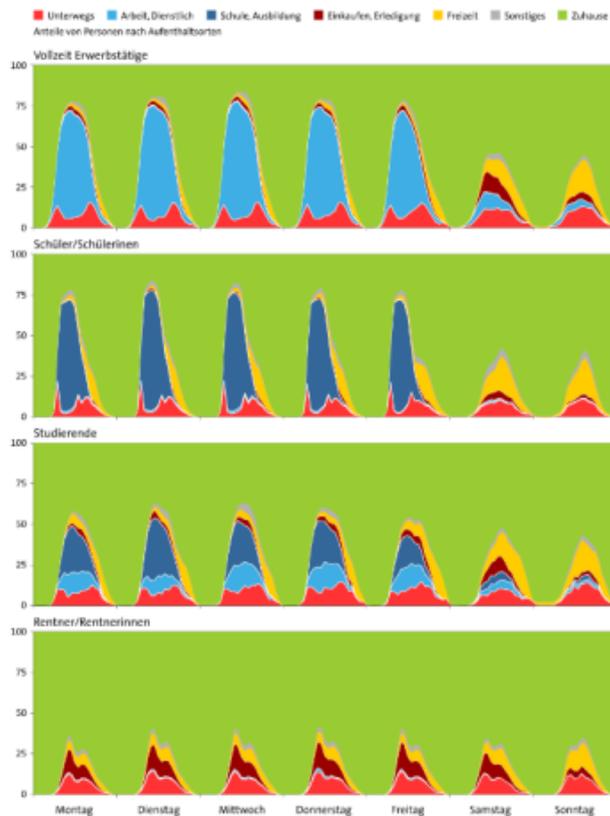


ABB. 8: AUFENTHALTSORTE IM WOCHENVERLAUF (VGL. INFAS ET AL. 2018)

Anteil Personen mit Mobilitätseinschränkungen nach Alter und Geschlecht

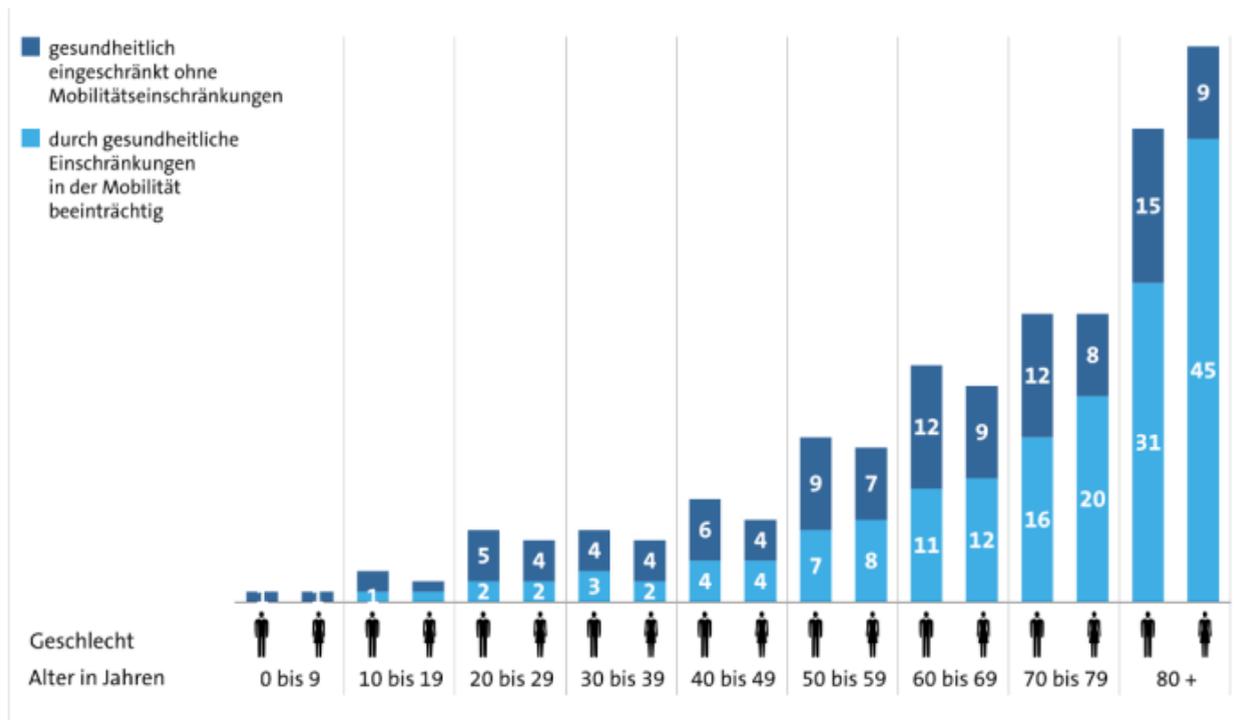


ABB. 9: ANTEIL PERSONEN MIT MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNGEN NACH ALTER UND GESCHLECHT (VGL. INFAS ET AL. 2018)

Zentrale Mobilitätsindikatoren für Senioren mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Personengruppe unter Senioren ab 60 Jahren	Pkw im Haushalt	Anteil mit/ohne Pkw	km pro Person und Tag	Verkehrsmittelanteil an Wegen				
				zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV
<i>Personen ab 60*</i>		%	km	%	%	%	%	%
Alle Senioren (mit und ohne Mobilitätseinschränkungen)	nein	17	14	45	15	4	9	28
	ja	83	31	23	9	50	13	5
Mobilitätseinschränkungen durch Gehbehinderung	nein	29	6	49	15	2	10	23
	ja	71	19	20	5	48	21	5
Mobilitätseinschränkungen durch Sehbehinderung	nein	45	6	53	8	1	18	20
	ja	55	21	30	5	20	37	7
Mobilitätseinschränkungen durch andere Behinderung	nein	26	7	51	10	5	11	22
	ja	74	24	25	7	42	20	6

*Modul persönliche Mobilitätsmerkmale, CATI/ CAWI und PAPI, inkl. Stellvertreterinterviews

ABB. 10: ZENTRALE MOBILITÄTSINDIKATOREN FÜR SENIOREN MIT UNTERSCHIEDLICHEN MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNGEN (VGL. INFAS ET AL. 2018)

Nutzen digitaler Mobilitätsdienste nach Alter

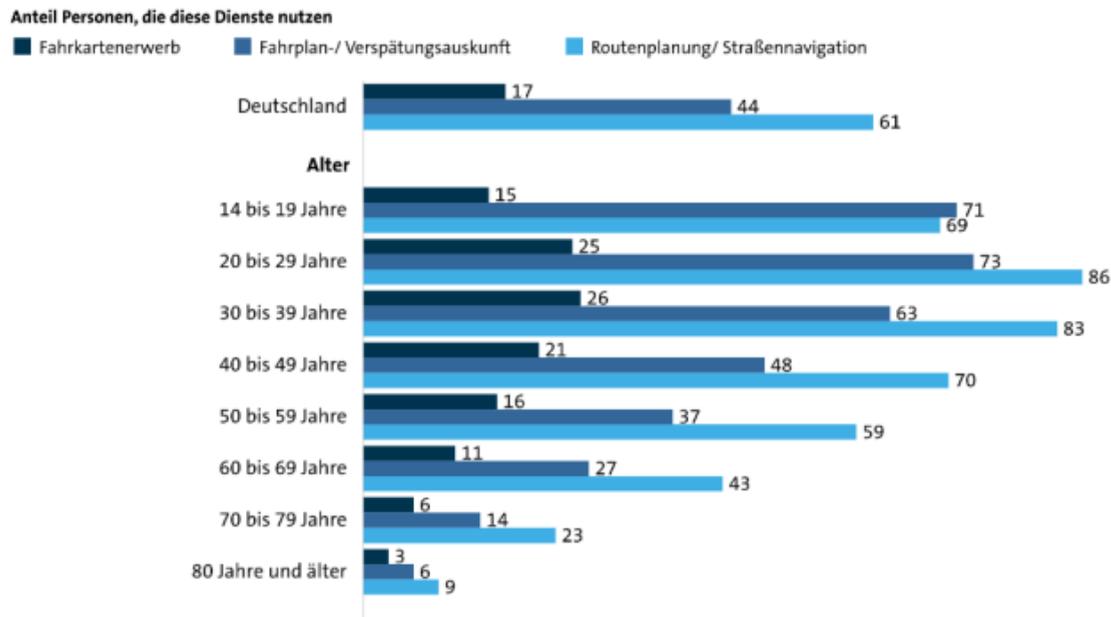


ABB. 11: NUTZEN DIGITALER MOBILITÄTSDIENSTE NACH ALTER (VGL. INFAS ET AL. 2018)

03 Das Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Altersgruppen im Profil

03.1 Schüler

Schüler sind eine sehr homogene Personengruppe mit **klar strukturierten Tagesabläufen**. Es gehen viele Personen zur gleichen Zeit der gleichen Aktivität nach. So sind z.B. die Vormittagsstunden von Unterricht gekennzeichnet, während sich die Freizeitaktivitäten auf den Nachmittag beschränken. Die Verkehrsbeteiligung von Schülern weist eine klare **Morgenspitze** auf. Bei Schülern ist die morgendliche Unterwegszeit auf ein sehr kleines Zeitfenster beschränkt. Während der eine Teil der Schüler um die Mittagszeit die Schule verlässt, geht der andere Teil erst am Nachmittag. Schüler weisen eine deutliche **Zweiteilung in ihrem Mobilitätsverhalten** zwischen dem Wochenende und dem Rest der Woche auf. Während Schüler von Montag bis Freitag aushäusigen Aktivitäten nachgehen, verbringen Sie am Wochenende die meiste Zeit Zuhause (VGL. INFAS ET AL. 2018, S. 65).

Kinder und Schüler verzeichnen **die niedrigsten Unterwegszeiten** (eine Stunde und elf Minuten bzw. eine Stunde und 19 Minuten) (VGL INFAS ET AL 2018, S. 26). Schüler legen auch eher niedrige Tagesstrecken zurück (26 km pro Person und Tag bzw. 30 km pro mobile Person und Tag) (VGL INFAS ET AL 2018, S. 29). Im Durchschnitt legen sie **pro Tag ca. drei Wege** zurück (VGL INFAS ET AL 2018, S. 29). Die MiD berücksichtigt in diesem Zusammenhang auch Vorschüler. Schüler auf dem Land legen im Durchschnitt neun Kilometer zurück, um zur Schule zu kommen, Schüler aus Metropolen dagegen nur vier Kilometer. Eine Ausnahme stellen Freizeitwege dar, deren Wegelänge in allen Raumtypen nahezu gleich ausfällt (VGL INFAS ET AL 2018, S. 62).

03.2 Junge

Die MiD-Studie 2017 stellt gegenüber den vorherigen Erhebungen fest, dass bei Kindern und Jugendlichen ein **überdurchschnittlicher Rückgang der Mobilitätsquote** zu verzeichnen ist (VGL. INFAS ET AL. 2018, S. 25). Die Mobilitätsquote der 0- bis 9-Jährigen liegt bei 88%, der 10- bis 19-Jährigen bei 85% (Gesamtdurchschnitt ebenfalls 85%).

Pro Person und Tag beträgt die Unterwegszeit der 0- bis 9-Jährigen eine Stunde und eine Minute, die Unterwegszeit der 10- bis 19-Jährigen beträgt eine Stunde und zwölf Minuten (Gesamtdurchschnitt: 80 Minuten).

Jugendliche (0- bis 19-Jährige) legen pro Person und Tag 2,8 Wege zurück (Gesamtdurchschnitt: 3,1). Die durchschnittliche Wegelänge beträgt dabei 9,5 Kilometer (Gesamtdurchschnitt: 12 km). Pro Person und Tag legen die 0- bis 9-Jährigen 24 km zurück, die 10- bis 19-Jährigen 29 km (Gesamtdurchschnitt: 39 km).

Damit sind Jugendliche insgesamt deutlich weniger mobil als der Durchschnitt.

Die 0- 9-Jährigen legen 19 dieser 24 km als MIV-Mitfahrer zurück und 2 km mit dem ÖPNV. Die 10- bis 19-Jährigen legen 13 km als MIV-Mitfahrer zurück und 6 km mit dem ÖPNV. Die übrigen Kilometer verteilen sich auf die Kategorien "zu Fuß", "Fahrrad", "MIV-Fahrer" und "ÖPFV".

03.3 Erwerbsfähige

An Werktagen entfallen etwa **zwei Drittel der Gesamtverkehrsleistung** von Erwerbstätigen auf die berufsbedingte Mobilität. Davon geht die eine Hälfte auf die Wege zwischen Arbeitsplatz und zu Hause zurück, die andere Hälfte auf Wege und Reisen zur Ausübung des Berufs.

Die mittlere Entfernung von Wegen, die direkt von zu Hause zum Arbeitsplatz führen, beträgt 16 Kilometer. In den Metropolen und großen Städten sind die Pendelweglängen zur Arbeit am geringsten, in den Kleinstädten und Dörfern am größten.

Je höher das Einkommen und der Bildungsabschluss, umso länger sind die Wege zur Arbeit und umso mehr und längere Dienstreisen werden unternommen.

Etwa zwei Prozent der Berufstätigen halten sich arbeitsbedingt häufig am Zweitwohnsitz auf und sind damit Fernpendler. Bei Personen aus Haushalten mit hohem Einkommen und bei Akademikern fällt der Anteil der Fernpendler drei Mal so hoch aus wie in anderen Bevölkerungsgruppen.

Die Verkehrsleistung pro Person und Tag fällt bei Fernpendlern mit ca. 100 bis 110 Kilometer etwa doppelt so hoch aus wie im Durchschnitt über alle Berufstätigen. Das Auto ist bei Fernpendlern das dominierende Langstreckenverkehrsmittel (VGL. INFAS ET AL. 2018, S. 6).

03.4 Senioren

Ältere Personen ab 60 Jahren, vor allem aber hochaltrige Personen im Alter von 80 Jahren und mehr, verlassen laut der MiD seltener das Haus. Bei dieser zuletzt genannten Gruppe liegt die Mobilitätsquote mit 67 Prozent **fast 20 Prozentpunkte unter der mittleren Mobilitätsquote der Gesamtbevölkerung**. Entsprechend weisen nach Tätigkeit unterschieden Rentner eine niedrigere Mobilitätsquote auf (VGL. INFAS ET AL. 2018, S. 25). Gesundheitsbedingte Einschränkungen haben starken Einfluss auf die Mobilität einer alternden Gesellschaft (s. auch Kap. 12 der MiD-Studie). Senioren mit Mobilitätseinschränkungen legen weitaus weniger Kilometer pro Tag zurück als der Durchschnitt aller Senioren. Mobilitätseingeschränkte Senioren sind besonders oft als Mitfahrer im Auto unterwegs. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs an allen Wegen fällt bei den mobilitätseingeschränkten Senioren niedriger aus als bei den Senioren insgesamt (VGL. INFAS ET AL. 2018, S. 6).

Die MiD-Studie stellt in diesem Zusammenhang fest, dass der Rückgang der Mobilität, der mit einer Mobilitätseinschränkung einhergeht, somit für Senioren ohne Pkw deutlich größer als für Senioren mit Pkw ist.

Die Erkenntnisse der MiD-Studie unterstreichen den **Bedarf an altersgerechter und barrierefreier Mobilität** (VGL Z.B. TAB. 17, S. 102 DER MID-STUDIE ZU ZENTRALEN MOBILITÄTSINDIKATOREN FÜR SENIOREN MIT UNTERSCHIEDLICHEN MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNGEN).

Insbesondere Senioren mit Mobilitätseinschränkungen (etwa durch Geh- oder Sehbehinderungen) aus Pkw-freien Haushalten nutzen den ÖV zu einem deutlich höheren Anteil als der Durchschnitt.

Über anderthalb Millionen Menschen leben in Deutschland aus gesundheitlichen Gründen ohne Auto (VGL INFAS ET AL 2018, S. 100). Die demographischen Entwicklungen legen nahe, dass dieser Anteil weiterhin steigen wird, da mit zunehmendem Alter Mobilitätseinschränkungen deutlich zunehmen (VGL INFAS ET AL 2018, S. 99).

Investitionen und Innovationen für die Sicherstellung einer altersgerechten Mobilität erscheinen daher notwendig. Der ÖV benötigt Konzepte, die nutzbar sind für Senioren, die zum einen keinen Zugang zum Pkw haben und zum anderen durch Behinderungen in ihrer Mobilität eingeschränkt sind (ganz im Sinne der Daseinsvorsorge).

Herausfordernd ist in diesem Zusammenhang vor allem die Entwicklung im ländlichen Raum, der zum einen schneller altert und zum anderen eine schlechtere ÖV-Infrastruktur aufweist.

04 Methodik & Limitationen in der Prognose

Zur Ermittlung der Zahlen in den nachfolgenden Tabellen wurden Daten des statistischen Landesamtes NRW (vgl. IT.NRW 2022) aus der Regionaldatenbank der statistischen Länder und des Bundes verwendet. Die Daten schreiben dabei die erhobenen Zahlen des Zensus vom 09. Mai 2011 fort.

Auch Fortschreibungen bis 2030 und 2050 werden verwandt. Zur Berechnung der Durchschnittsalter 2030 wurden die Mittelwerte der prognostizierten Einwohnerzahlen je Alter von IT.NRW durch die prognostizierte gesamte Einwohnerzahl dividiert. Die Werte wurden gerundet, da Prognosen immer von einer gewissen Unsicherheit geprägt sind. Nicht alle Entwicklungen können vorausgesagt werden. Je weiter in die Zukunft man blickt, desto ungenauer und fehlerbehafteter können die prognostizierten Zahlen sein.

Als Beispiel kann hierfür eine Berechnung des NWL genommen werden. So wurde im Jahr 2012, wie im vorliegenden Bericht, auf Basis der hochgerechneten Zahlen des Zensus 2011 eine Präsentation zu den zukünftigen Bevölkerungszahlen erstellt.

Kreis oder kreisfreie Stadt	Prognose für 2030 in 2012	Prognose für 2030 in 2022	Differenz
Münster	327.000	320.000	-2,1%
Kreis Coesfeld	211.000	223.000	+5,7%
Märkischer Kreis	369.000	392.000	+6,2%
Hamm	178.000	177.000	-0,6%
Herford	226.000	248.000	+9,7%

Die damaligen Zahlen weichen erheblich von den aktualisierten Prognosen ab. Der Kreis Höxter hat laut derzeitiger Zahlen 10 Prozent mehr Einwohner als 2012 angegeben. Trends und Ereignisse können nicht immer vorhergesehen werden.

So haben sich bspw. Insbesondere die Migrationsbewegungen von Syrien nach Deutschland in den Jahren 2015 und 2016 entscheidend auf die Demographie ausgewirkt (VGL. BUNDESMINISTERIUM DES INNERN UND FÜR HEIMAT 2022).

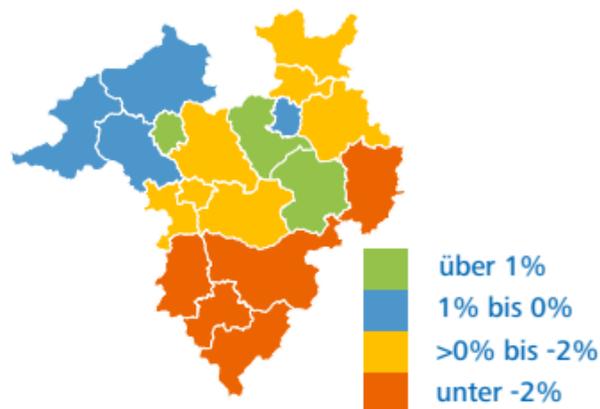
Wie sich zukünftig die Demographie in Westfalen-Lippe entwickelt ist aktuell auch von der Lage in der **Ukraine** abhängig. Das UNHCR gibt im Juli 2022 die Zahl der Flüchtlinge aus der Ukraine in Europa mit **rund 3,1 Millionen Menschen** an. Davon haben **rund 900.000 Personen** in Deutschland Zuflucht gefunden (vgl. UNHCR 2022). Die Zahl der Flüchtlinge in NRW wird auf **176.000** geschätzt (vgl. MEDIENDIENST INTEGRATION 2022).

Welche Auswirkungen dies auf den Bevölkerungsstand und die -zusammensetzung im NWL-Gebiet haben wird kann derzeit nicht vorausgesagt werden.



ABB. 12: ZAHL DER UKRAINEFLÜCHTLINGE IN DEUTSCHLAND (UNHCR 2022)

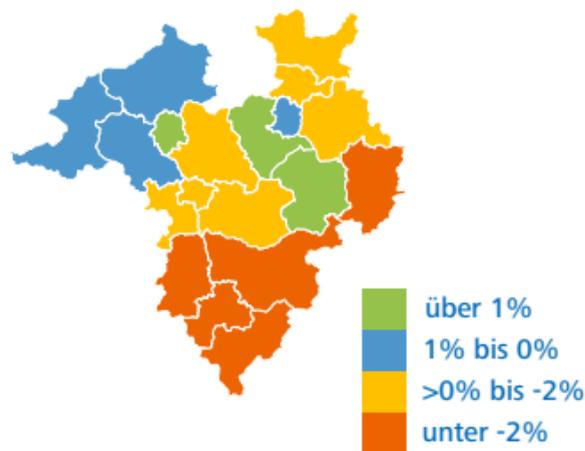
05 Bevölkerungsprognose für den NWL 2030



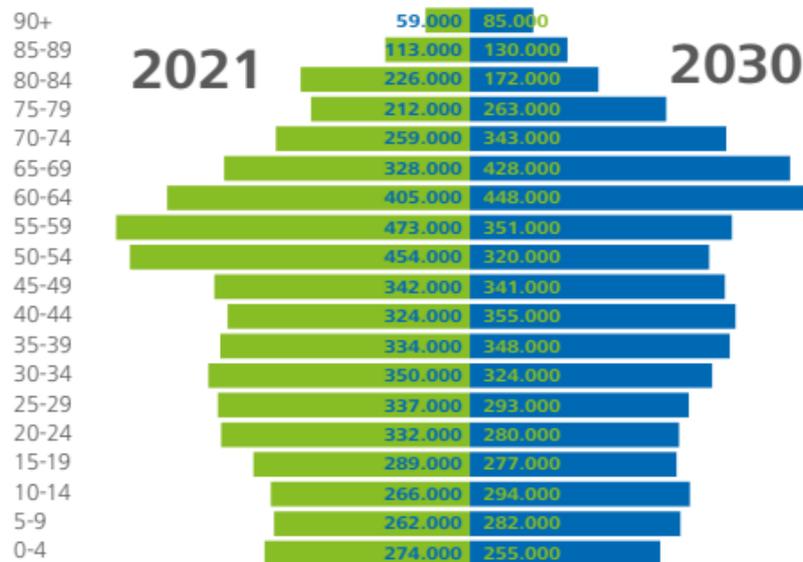
Die Einwohnerzahl des NWL sinkt mehr als in NRW insgesamt aufgrund des eher ländlich geprägten Gebietes. Es gibt ein deutliches Nord-Süd-Ungleichgewicht, der ländliche Süden verliert mehr an Einwohnern als der Norden.

	2021	2030	Differenz
Münster	316.000	320.000	+1,3 %
Kreis Paderborn	308.000	312.000	+1,2 %
Kreis Gütersloh	365.000	369.000	+1,1 %
Kreis Coesfeld	221.000	223.000	+0,9 %
Kreis Steinfurt	448.000	452.000	+0,8 %
Kreis Borken	372.000	375.000	+0,8 %
Bielefeld	334.000	334.000	0 %
NRW	17.926.000	17.884.000	-0,2 %
Kreis Warendorf	277.000	275.000	-0,7 %
NWL	5.639.000	5.588.000	-0,9 %
Kreis Herford	251.000	248.000	-1,2 %
Hamm	179.000	177.000	-1,3 %
Kreis Soest	301.000	297.000	-1,4 %
Kreis Minden-Lübbecke	310.000	306.000	-1,5 %
Kreis Unna	394.000	387.000	-1,6 %
Kreis Lippe	347.000	341.000	-1,7 %
Kreis Siegen-Wittgenstein	275.000	269.000	-2,5 %
Hochsauerlandkreis	259.000	251.000	-3,2 %
Kreis Olpe	133.000	128.000	-3,7 %
Märkischer Kreis	409.000	392.000	-4,1 %
Kreis Höxter	140.000	134.000	-4,3 %

05.1 Bevölkerungspyramide 2030



Die Babyboomer-Generation geht in den 2030er-Jahren in Rente und sorgt so für eine vorübergehende Umkehrung der Bevölkerungspyramide. Rechts ist zu sehen, dass die Ausschläge danach nicht mehr so extrem sind, trotzdem ergeben sich Folgen für den ÖPNV.



	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	5.639.000	44,2	494.000	1.091.000	1.272.000
2030	5.588.000	45,2	515.000	1.108.000	1.513.000
Entw. [abs.]	-51.000	+1	+21.000	+17.000	+241.000
Entw. [rel.]	-0,9 %	+2,3%	+4,3 %	+1,5 %	+18,9 %
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			8,8 %	19,4 %	22,6 %
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			9,2 %	19,8 %	27,1 %

05.2 Altersstruktur 2020 und 2030 nach Raumtypen im NWL

Im NWL leben rund 5,6 Millionen Menschen. Den größten Anteil hat dabei die Altersklasse der Menschen zwischen 20 und 63 Jahren (57%), gefolgt von der Altersklasse der Menschen ab 64 Jahren (24%) und der Altersklasse bis 19 Jahre (19%). Insgesamt wohnen in den Stadtregionen mit 54% etwas mehr Menschen als in den ländlichen Regionen (46%).

Die beiden Altersklassen bis 19 Jahre und von 20 bis 63 Jahre sind in den Stadtregionen häufiger vertreten. Die Anteile liegen

bei je 56% gegenüber den je 44% in den ländlichen Regionen. Konträr ist die Situation in der Altersklasse ab 64 Jahren. Fällt der Unterschied hier auch weniger signifikant aus, so leben mit 52% mehr Menschen der Altersklasse ab 64 Jahren in den ländlichen Regionen als in städtischen Regionen (48%).

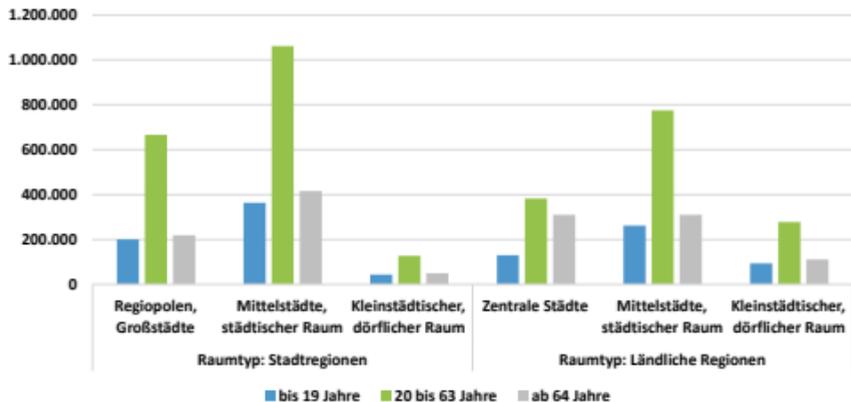


ABB. 12: ALTERSSTRUKTUR 2020 NACH TEILRÄUMEN IM NWL (DARSTELLUNG NWL 2021)

Für eine **Prognose der Altersstruktur für das Jahr 2030** ist vor allem der Demografische Wandel prägend. Dieser zeichnet sich durch zwei parallel verlaufende Entwicklungen aus. Die Bevölkerungszahl nimmt insgesamt ab, während der Anteil der Menschen in der älteren Generation zunimmt. Die Gesellschaft altert insgesamt stärker, was sich auch auf die Gesamtmobilität einer Region auswirkt.

Die Vollzeitbeschäftigten legen pro Tag und Person 3,6 Wege zurück. In der älteren Generation sind es 2,5 Wege. Ebenso verringert sich die durchschnittliche Länge der Wege, um fast 40% von 16 Kilometer auf 10 Kilometer. Beide Entwicklungen sind dabei unabhängig vom ökonomischen Status eines Haushalts. Zudem ist der Übergang vom Beruf in die Rente mit einer deutlichen Verschiebung der Fahrtanlässe verbunden. Der Anlass Beruf entfällt. Dafür steigt der Anlass Freizeit signifikant an.

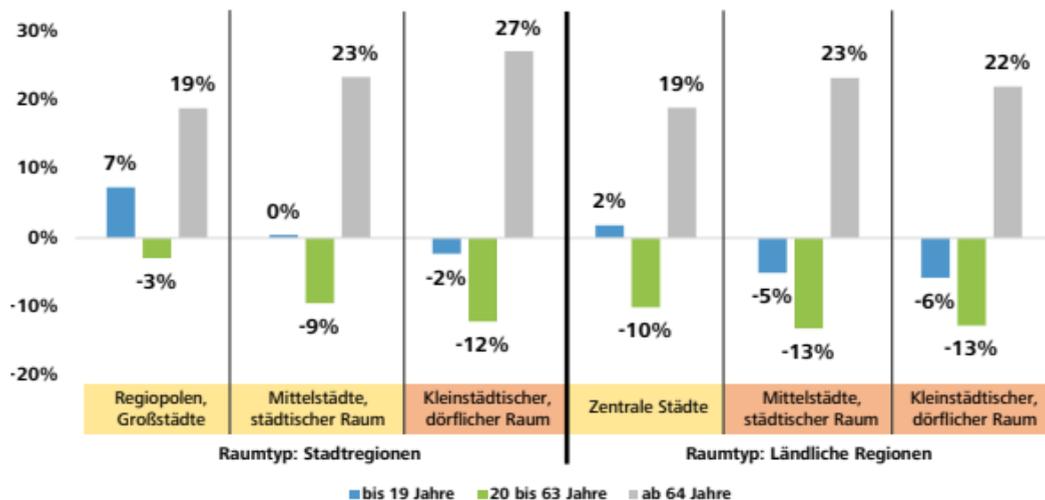
Über den gesamten NWL werden diese Entwicklungen allerdings weniger stark ausfallen. Lebten im Jahr 2020 noch 5,64 Millionen Menschen im NWL, werden es bis zum Jahr 2030 rund 5,41 Millionen Menschen sein (-0,5%). Der Anteil in der Altersgruppe bis 19 Jahre wird sich kaum verändern. Deutlichere Verschiebungen ergeben sich aber in der Gruppe der 20- bis 63-Jährigen und der Gruppe ab 64 Jahren.

Diese NWL-weite Entwicklung ist auch in den einzelnen Raumtypen erkennbar. Vor allem in den kleinstädtischen und ländlichen Räumen wird die Überalterung der Gesellschaft deutlich zunehmen. Der Anteil der Menschen ab 64 Jahren wird

	2020		2030	
Gesamt	5,64 Millionen		5,61 Millionen	
Bis 19 Jahre	1.093.300	20%	1.092.700	20%
20 bis 63 Jahre	3.290.500	58%	2.979.900	53%
Ab 64 Jahre	1.258.400	22%	1.536.100	27%

je nach Unterkategorie bei den Raumtypen zwischen 22% und 27% zunehmen. Gleichzeitig haben diese Unterkategorien die größten Abnahmen bei den Anteilen der beiden weiteren Altersklassen (bis 19 Jahre und zwischen 20 und 63 Jahren). Dies gilt auch beim Raumtyp Stadtregionen in der Unterkategorie kleinstädtischer bis dörflicher Raum.

Etwas davon abweichend sind die Prognosen für die städtischen Regionen auch bei dem Raumtyp ländlicher Raum. Zwar ist auch hier eine deutliche Zunahme in der Altersklasse ab 64 Jahren zu erkennen. Dafür bestehen ebenso leichte Zunahmen bzw. eine Konstanz in der Altersklasse der Menschen bis 19 Jahre.

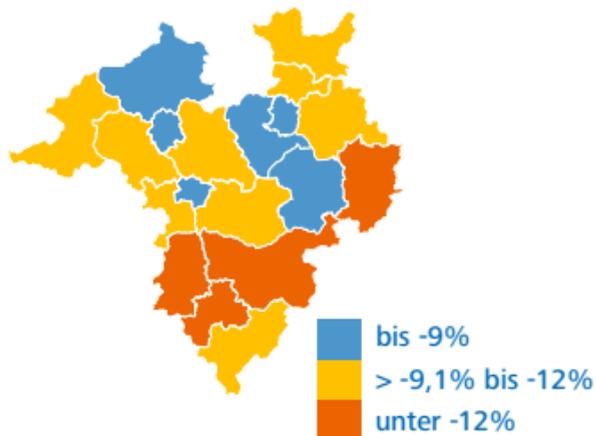


Hier ist der Demografische Wandel erkennbar. Der Anteil der Altersgruppe ab 64 nimmt deutlich zu. Allerdings sind die Anteile in der Altersgruppe bis 19 Jahre konstant bis zunehmend.

Hier ist der Demografische Wandel besonders deutlich. Der Anteil der Altersgruppe ab 64 nimmt deutlich zu. Die Anteile der weiteren Altersgruppen nehmen ab.

ABB. 13: AUSWIRKUNGEN DES DEMOGRAFISCHEN WANDELS BIS 2030 (DARSTELLUNG NWL 2021)

05.3 Erwerbsfähige

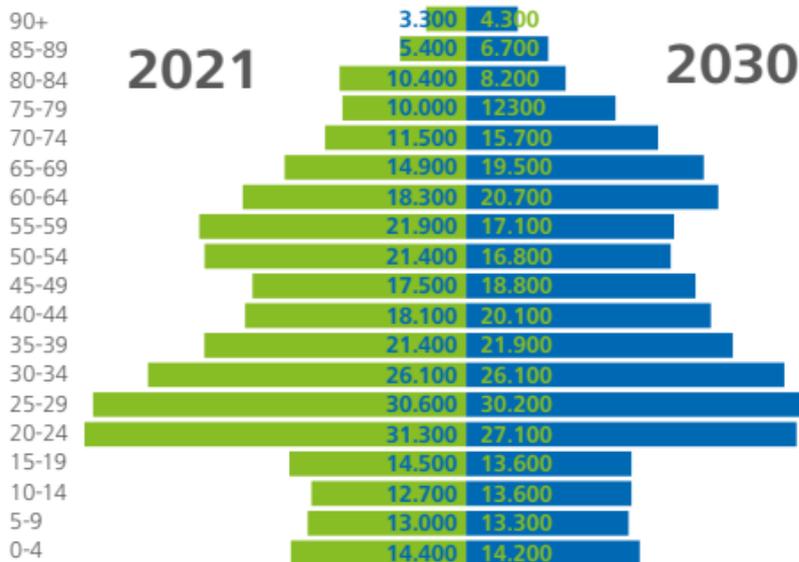


Im NWL sinkt der Anteil der Erwerbsfähigen durch die ländliche Struktur stärker als in NRW. Der Anteil der Erwerbsfähigen geht in allen Kreisen und kreisfreien Städten zurück - und somit sowohl in ländlich geprägten Räumen als auch in urban geprägten Räumen.

	2021	2030	Differenz
Bielefeld	198.000	190.000	-4 %
Münster	203.000	194.000	-4,4 %
Kreis Paderborn	185.000	173.000	-6,5 %
Hamm	103.000	96.000	-6,8 %
NRW	10.485.000	9.696.000	-7,5 %
Kreis Gütersloh	214.000	198.000	-7,5 %
Kreis Steinfurt	260.000	238.000	-8,5 %
Kreis Borken	218.000	198.000	-9,2 %
NWL	3.276.000	2.968.000	-9,4 %
Kreis Herford	143.000	129.000	-9,8 %
Kreis Warendorf	158.000	142.000	-10,1 %
Kreis Unna	224.000	201.000	-10,3 %
Kreis Lippe	193.000	173.000	-10,4 %
Kreis Minden-Lübbecke	176.000	157.000	-10,8 %
Kreis Soest	174.000	155.000	-10,9 %
Kreis Coesfeld	127.000	113.000	-11 %
Kreis Siegen-Wittgenstein	160.000	142.000	-11,2 %
Hochsauerlandkreis	149.000	131.000	-12,1 %
Kreis Olpe	78.000	68.000	-12,8 %
Märkischer Kreis	234.000	204.000	-12,8 %
Kreis Höxter	79.000	67.000	-15,2 %

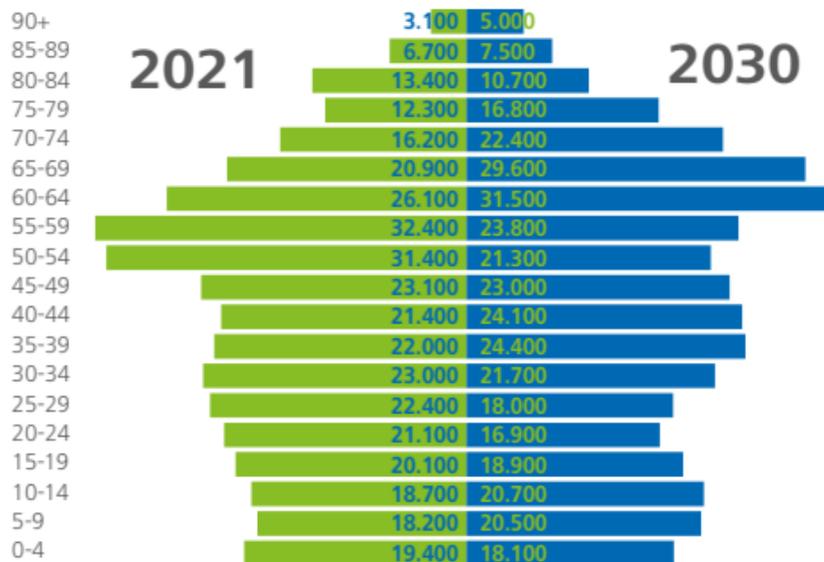
06 Bevölkerungsprognose 2030 je Kreis & kreisfreie Stadt

Kreisfreie Stadt Münster



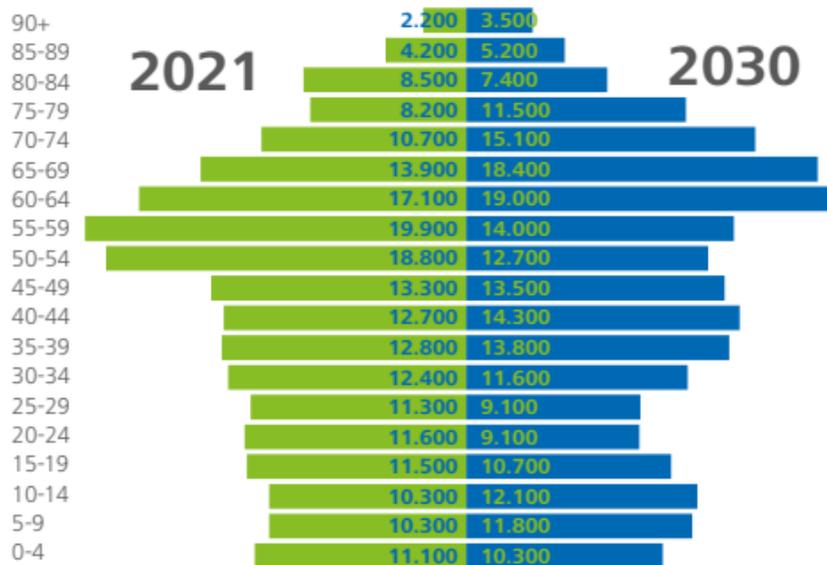
	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	316.000	41,4	23.000	54.000	59.000
2030	320.000	42,5	24.000	55.000	71.000
Entw. [abs.]	+4.000	+1,1	+1.000	+1.000	+12.000
Entw. [rel.]	+1,3%	+2,7%	+4,3%	+1,9%	+20,3%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			7,3 %	17,1%	18,7%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			7,5 %	17,2%	22,2%

Kreis Borken



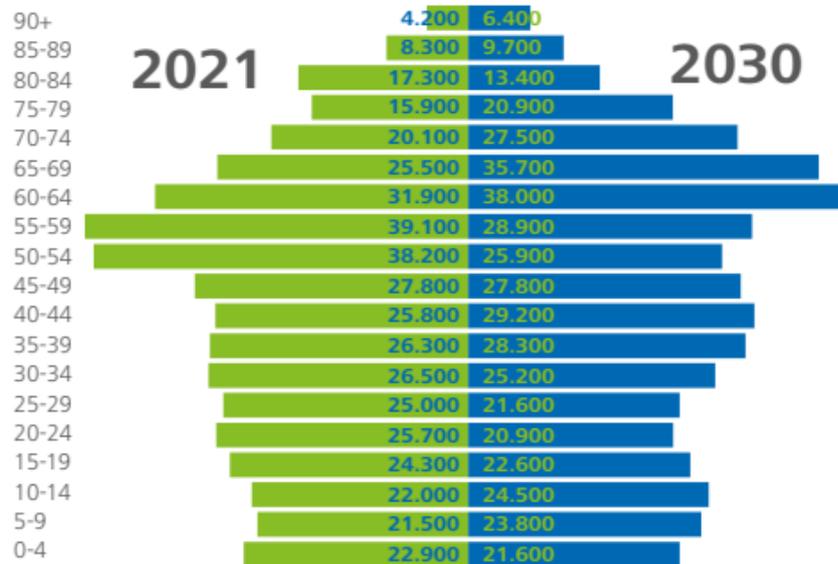
	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	372.000	43,3	35.000	76.000	77.000
2030	375.000	44,8	36.000	78.000	98.000
Entw. [abs.]	+3.000	+1,5	+1.000	+2.000	+21.000
Entw. [rel.]	+0,8%	+3,5%	+2,9%	+2,6%	+27,3%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			9,4%	20,4%	20,7%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			9,6%	20,8%	26,1%

Kreis Coesfeld



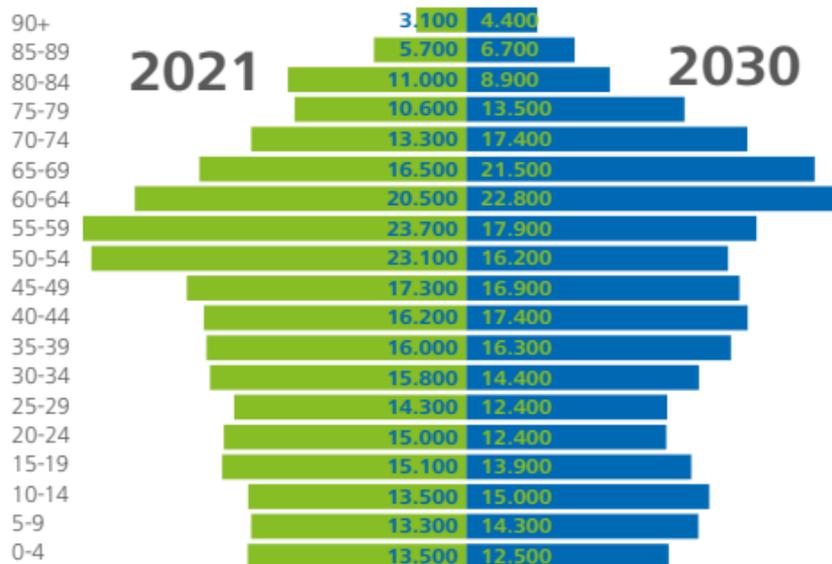
	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	221.000	44,8	19.000	43.000	51.000
2030	223.000	46,3	21.000	45.000	65.000
Entw. [abs.]	+2.000	+1,5	+2.000	+2.000	+14.000
Entw. [rel.]	+0,9%	+3,3%	+10,5%	+4,7%	+27,5%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			8,6%	19,5%	23,1%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			9,4%	20,2%	29,1%

Kreis Steinfurt



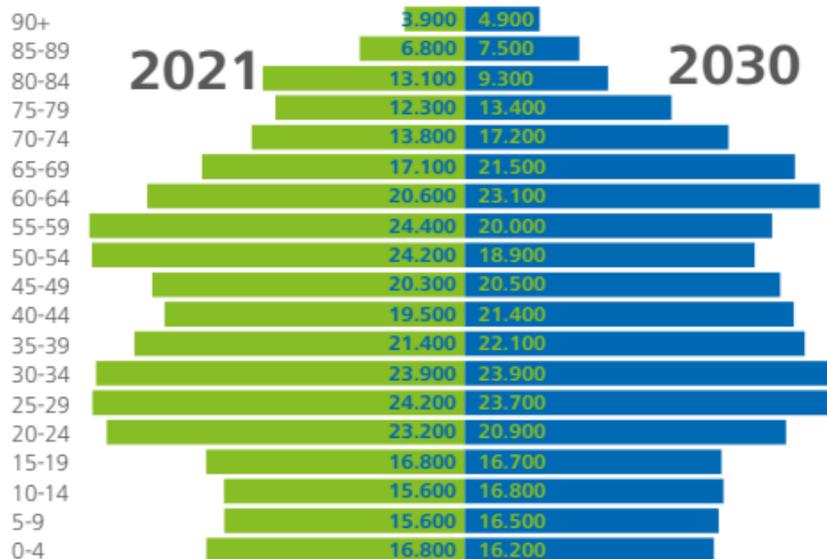
	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	448.000	43,8	41.000	91.000	97.000
2030	452.000	45,2	43.000	93.000	121.000
Entw. [abs.]	+4.000	+1,4	+2.000	+2.000	+24.000
Entw. [rel.]	+0,9%	+3,2%	+4,9%	+2,2%	+24,7%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			9,2%	20,3%	21,7%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			9,5%	20,6%	26,8%

Kreis Warendorf



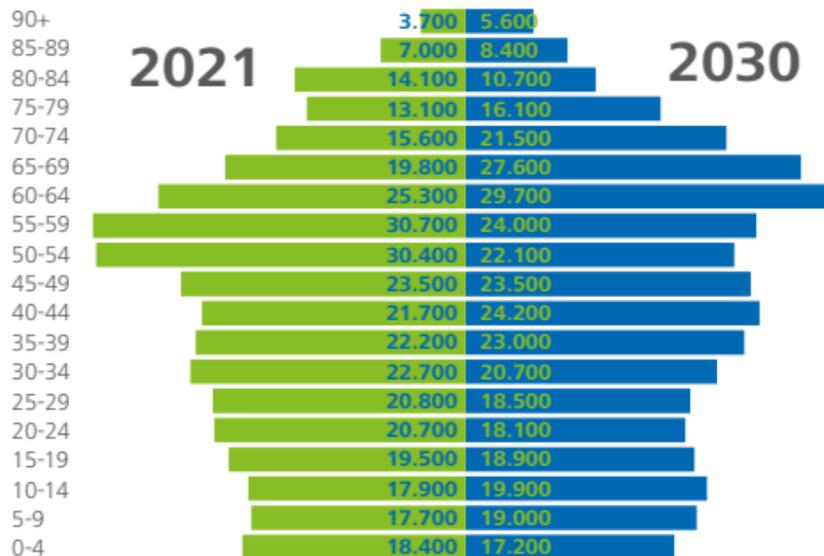
	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	277.000	44,6	26.000	55.000	64.000
2030	275.000	45,8	26.000	56.000	77.000
Entw. [abs.]	-2.000	+1,2	0	+1.000	+13.000
Entw. [rel.]	-0,7%	+2,7%	0%	+1,8%	+20,3%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			9,4%	19,9%	23,1%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			9,5%	20,4%	28%

Kreisfreie Stadt Bielefeld



	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	334.000	42,9	29.000	65.000	71.000
2030	334.000	43,3	30.000	66.000	78.000
Entw. [abs.]	0	+0,4	+1.000	+1.000	+7.000
Entw. [rel.]	0%	+1%	+3,4%	+1,5%	+9,9%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			8,7%	19,5%	21,3%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			9%	19,6%	23,4%

Kreis Gütersloh



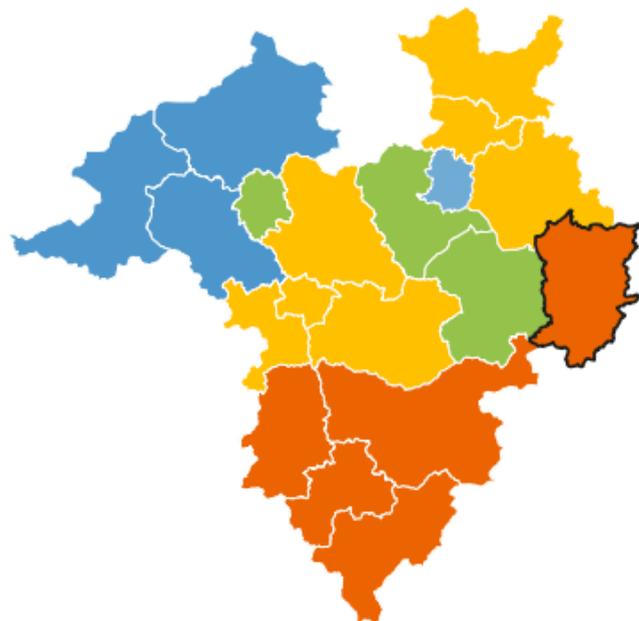
	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	365.000	43,7	33.000	73.000	78.000
2030	369.000	44,9	35.000	75.000	96.000
Entw. [abs.]	+4.000	+1,2	+2.000	+2.000	+18.000
Entw. [rel.]	+1,1%	+2,7%	+6,1%	+2,7%	+23,1%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			9%	20%	21,4%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			9,5%	20,3%	26%

Kreis Herford



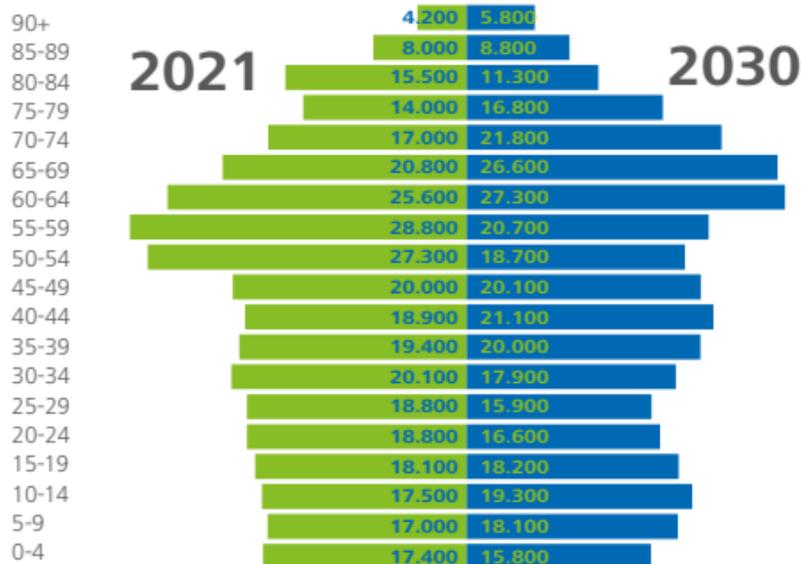
	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	251.000	45,1	22.000	48.000	60.000
2030	248.000	45,9	23.000	49.000	69.000
Entw. [abs.]	-3.000	+0,8	+1.000	+1.000	+9.000
Entw. [rel.]	-1,2%	+1,8%	+4,5%	+2,1%	+15%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			8,8%	19,8%	23,9%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			9,3%	20%	27,8%

Kreis Höxter



	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	140.000	45,7	12.000	26.000	35.000
2030	134.000	47,3	12.000	26.000	41.000
Entw. [abs.]	-6.000	+1,6	0	0	+6.000
Entw. [rel.]	-4,3%	+3,5%	0%	0%	+17,1%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			8,6%	18,6%	25%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			9%	19,4%	30,6%

Kreis Lippe



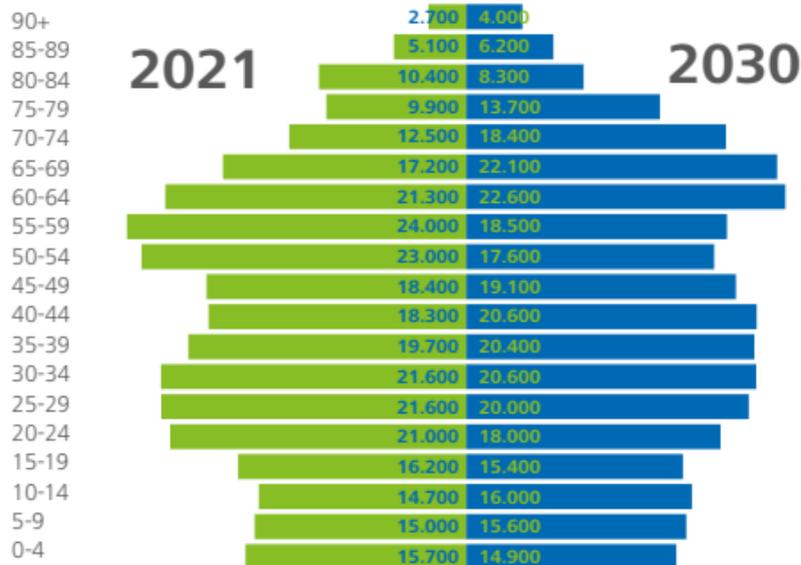
	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	347.000	44,8	32.000	70.000	84.000
2030	341.000	45,6	34.000	71.000	97.000
Entw. [abs.]	-6.000	+0,8	+2.000	+1.000	+13.000
Entw. [rel.]	-1,7%	+1,8%	+6,3%	+1,4%	+15,5%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			9,2%	20,2%	24,2%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			10%	20,8%	28,4%

Kreis Minden-Lübbecke



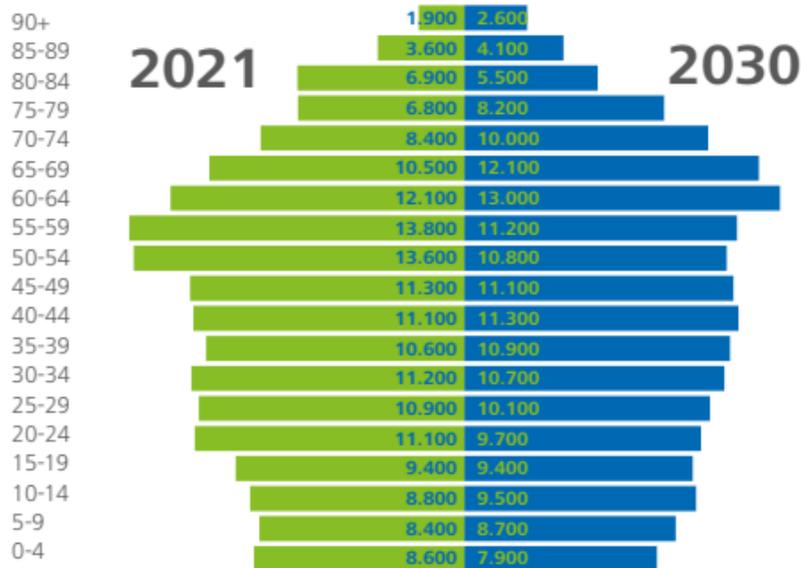
	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	310.000	44,8	28.000	61.000	74.000
2030	306.000	45,7	29.000	62.000	86.000
Entw. [abs.]	-4.000	+0,9	+1.000	+1.000	+12.000
Entw. [rel.]	-1,3%	+2%	+3,6%	+1,6%	+16,2%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			9%	19,7%	23,9%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			9,5%	20,3%	28,1%

Kreis Paderborn



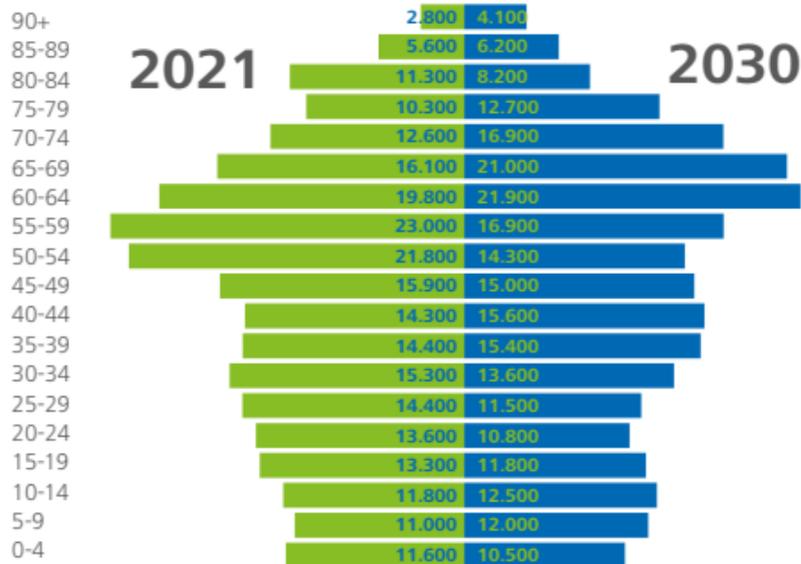
	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	308.000	42,5	27.000	62.000	62.000
2030	312.000	43,8	28.000	62.000	77.000
Entw. [abs.]	+4.000	+1,3	+1.000	0	+15.000
Entw. [rel.]	+1,3%	+3,1%	+3,7%	0%	+24,2%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			8,8%	20,1%	20,1%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			9%	19,9%	24,7%

Kreisfreie Stadt Hamm



	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	179.000	43,8	16.000	35.000	40.000
2030	177.000	44,6	17.000	36.000	45.000
Entw. [abs.]	-2.000	+0,8	+1.000	+1.000	+5.000
Entw. [rel.]	-1,1%	+1,8%	+6,3%	+2,9%	+12,5%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			8,9%	19,6%	22,3%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			9,6%	20,3%	25,4%

Hochsauerlandkreis



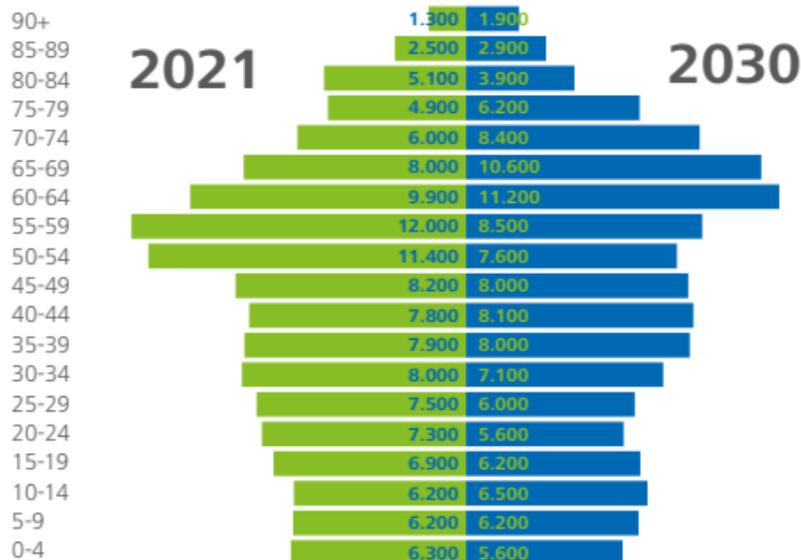
	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	259.000	45,5	22.000	48.000	62.000
2030	251.000	46,8	22.000	47.000	73.000
Entw. [abs.]	-8.000	+1,3	0	-1.000	+11.000
Entw. [rel.]	-3,1%	+2,9%	0%	-2,1%	+17,7%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			8,5%	18,5%	23,9%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			8,8%	18,7%	29,1%

Märkischer Kreis



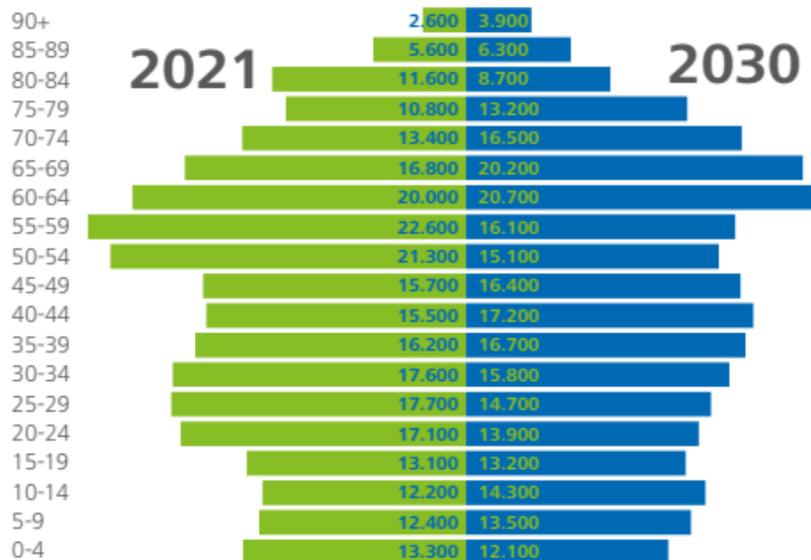
	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	409.000	45,2	35.000	77.000	97.000
2030	392.000	46	36.000	77.000	111.000
Entw. [abs.]	-17.000	+0,8	+1.000	0	+14.000
Entw. [rel.]	-4,2%	+1,8%	+2,9%	0%	+14,7%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			8,6%	18,8%	23,7%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			9,2%	19,6%	28,3%

Kreis Olpe



	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	133.000	44,5	12.000	26.000	30.000
2030	128.000	46,2	12.000	25.000	36.000
Entw. [abs.]	-5.000	+1,7	0	-1.000	+6.000
Entw. [rel.]	-3,8%	+3,8%	0%	-3,8%	+20%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			9%	19,5%	22,6%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			9,4%	19,5%	28,1%

Kreis Siegen-Wittgenstein



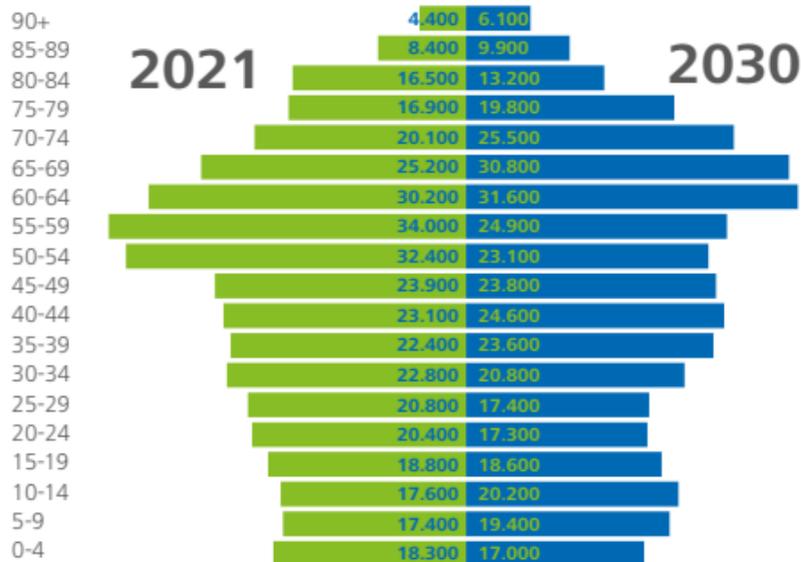
	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	275.000	44,5	22.000	51.000	64.000
2030	269.000	45,2	25.000	53.000	73.000
Entw. [abs.]	-6.000	+0,7	+3.000	+2.000	+9.000
Entw. [rel.]	-2,2%	+1,6%	+13,6%	+3,9%	+14,1%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			8%	18,5%	23,3%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			9,3%	19,7%	27,1%

Kreis Soest



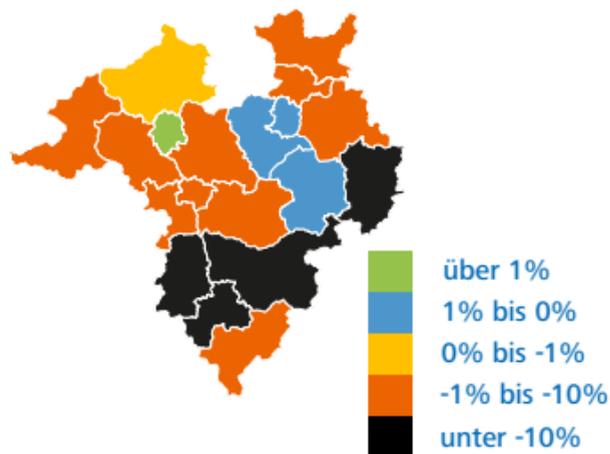
	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	301.000	44,9	26.000	57.000	70.000
2030	297.000	46,3	27.000	57.000	85.000
Entw. [abs.]	-4.000	+1,4	+1.000	0	+15.000
Entw. [rel.]	-1,3%	+3,1%	+3,8%	0%	+20,3%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			8,6%	18,9%	23,3%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			9,1%	19,2%	28,6%

Kreis Unna

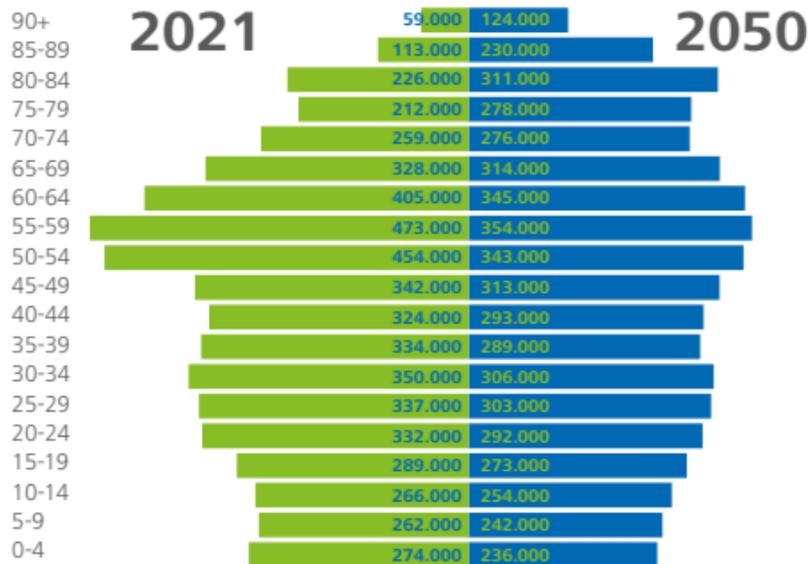


	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	394.000	45,6	33.000	72.000	97.000
2030	387.000	46,4	35.000	75.000	112.000
Entw. [abs.]	-7.000	+0,8	+2.000	+3.000	+15.000
Entw. [rel.]	-1,8%	+1,8%	+6,1%	+4,2%	+14,7%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			8,4%	18,3%	24,6%
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			9%	19,4%	28,9%

07 Ausblick auf 2050



Wie bereits erörtert schwächt sich die Umkehrung der Bevölkerungspyramide in den Prognosen zu 2050 ab und die Bevölkerung pendelt sich auf niedrigerem Niveau ein. Trotzdem steigt die Anzahl der Senioren gegenüber 2021 deutlich an.



	Bevölkerung	Ø-Alter	Schüler (10-18)	Junge (<20)	Senioren (64+)
2021	5.639.000	44,2	494.000	1.091.000	1.272.000
2050	5.378.000	47,1	470.000	1.004.000	1.599.000
Entw. [abs.]	-261.000	+2,9	-24.000	-87.000	+327.000
Entw. [rel.]	-4,6 %	+6,6%	-4,9 %	-8 %	+25,7 %
Anteil an Gesamtbevölkerung 2021			8,8 %	19,3 %	22,6 %
Anteil an Gesamtbevölkerung 2030			8,7 %	18,7 %	29,7 %

Quellenverzeichnis

- Bundesministerium des Innern und für Heimat (2022): 2015: Mehr Asylanträge in Deutschland als jemals zuvor. Pressemitteilung des BAMF. www.bmi.bund.de/SharedDocs/pressemitteilungen/DE/2016/01/asylantraege-dezember-2015.html [04.09.2022]
- Demographie-Portal (2022): Renteneintrittsalter 1960-2020. www.demografie-portal.de/DE/Fakten/renteneintrittsalter.html [23.08.2022]
- Infas et al. (2018): Mobilität in Deutschland - MiD. Ergebnisbericht. Bonn.
- Infas et al. (2020): Mobilität in Deutschland - MiD. Regionalbericht Nahverkehr Westfalen-Lippe. Bonn.
- IT.NRW (2022): Landesdatenbank NRW. www.landesdatenbank.nrw.de/ldb NRW/online?operation=statistic&levelindex=0&levelid=1662312990704&code=12421#abreadcrumb [04.09.2022]

- Mediendienst Integration (2022): Flüchtlinge aus der Ukraine. <https://mediendienst-integration.de/migration/flucht-asyl/ukrainische-fluechtlinge.html> [16.07.2022]
- UNHCR (2022): Ukraine Refugee Situation. <https://data.unhcr.org/en/situations/ukraine> [16.07.2022]

