

## **INFRASTRUKTUR: EIN SEGEN FÜR DIE KULTURLANDSCHAFT?**

*Der Traum, Raum und Zeit überwinden zu können, ist vermutlich so alt wie die Menschheit selbst. Zumindest was den Raum betrifft, ist es auch gelungen, und die laufenden Fortschritte in der Verkehrstechnik erschließen immer bessere Möglichkeiten, auch größere Distanzen in kurzer Zeit zu überwinden. Wenn auch die Zeitersparnis ein Trugschluss ist – die Summe aller Wegzeiten eines Menschen pro Tag bleibt laut Wissenschaft durchschnittlich berechnet gleich – so hat die Möglichkeit der Distanzbewältigung doch weitreichende Konsequenzen auf die Wirtschaft und damit auch auf die Nutzung landschaftlicher Gegebenheiten.*

*Im Rahmen des Forschungsschwerpunktes „Nachhaltige Entwicklung österreichischer Kulturlandschaften“ wurde daher vom Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Verkehr, dem Bundeskanzleramt sowie dem Bundesministerium für Umwelt die Erstellung der Forschungsarbeit „Infrastruktur und ihre Auswirkungen auf die Kulturlandschaftsentwicklung“ (Wien, 1999) beauftragt.*

### **MODERNE SYSTEME – PROBLEM DER KULTURLANDSCHAFT?**

*Die Entwicklung der Kulturlandschaft wird heute stark von ihrer Grundausstattung geprägt: Verkehrsbänder, Leitungssysteme, die Netze für die Kommunikation, die rechtliche Infrastruktur bis hin zu den Planenden selbst wirken auf die Kulturlandschaft. Die unmittelbaren Folgen sind*

- *Zersiedelung*
- *Nutzungskonflikte*
- *Ausbeutung nicht erneuerbarer Ressourcen*
- *Benachteiligung peripherer Regionen*
- *mangelndes Verständnis für den natürlichen Lebensraum*
- *die daraus resultierende Beeinträchtigung durch Naturkatastrophen ohne Schutzmaßnahmen*

*Vor allem das Verkehrssystem spielt eine besondere Rolle für die Entwicklung. Die starke Beschleunigung der Transportsysteme hat zu einer geänderten Wohn- und Betriebsstandortwahl geführt. Bei einem durchschnittlich konstant gebliebenen täglichen Fahrzeitaufwand von ca. 1 Stunde hat sich in den letzten 150 Jahren der Aktionsradius bei der Wohnstandortwahl vervielfacht. Durch die generelle Verfügbarkeit des flächenhaft wirksamen Verkehrssystems (Kraftfahrzeug) ist die Standortwahl nicht an ein linien-gebundenes öffentliches Verkehrssystem gekettet. Diese Erreichbarkeitsverbesserungen erleichtern Betrieben die Arbeitsteilung, die Nutzung von Größenvorteilen und die Ausweitung der Beschaffungs- und Absatzmärkte. Zusammen mit der Entwicklung der technischen Infrastruktur kommt es zu einer erheblichen Zunahme der Stoffströme. Auf regionaler Ebene wird ein dynamisches Wachstum der Ballungszentren ausgelöst, während die peripheren Zwischenräume eher stagnieren oder schrumpfen, was die Einwohner- oder Beschäftigtenzahlen deutlich zeigen. Auf lokaler Ebene entsteht ein Zersiedelungspotential (Wunsch nach Wohnen im Grünen).*

*Bei der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs sowie mit sozialen und kulturellen Einrichtungen sind regionale Konzentrationen zu beobachten, die außerhalb dieser Zentren zu Versorgungsproblemen im fußläufigen Einzugsbereich und damit zu einer Ausgrenzung nicht motorisierter Bevölkerungsteile führt.*

*Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist die Entwicklung des Transportsystems für sich betrachtet mit einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung verbunden.*

*In den wirtschaftlichen und touristischen Zentren hängt die Entwicklung der Transportinfrastruktur mit positiver wirtschaftlicher Entwicklung, aber auch mit Problemen hinsichtlich einer nachhaltigen ökologischen Entwicklung (Zersiedelung, Flächenverbrauch) zusammen.*

*In peripheren Gebieten kann es dagegen zu Problemen bei der wirtschaftlich nachhaltigen Entwicklung (Abwanderung, Auspendler, Verlust an Arbeitsplätzen), in einigen Bereichen auch zur Verbesserung ökologischer Substanz (z.B. Extensivierung der Landwirtschaft) kommen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Hochleistungsbahnnetze hingewiesen, wodurch die Verdichtung in den Knoten verstärkt, die Disparitäten der Erreichbarkeit zwischen Zentren und Peripherien jedoch erhöht werden.*

#### **STEUERUNGSINSTRUMENT INFRASTRUKTUR.**

*Damit wird deutlich, wie umfassend Infrastruktur die Kulturlandschaft beeinflusst, so dass sie als zentrales ordnungs- und entwicklungspolitisches Steuerungsinstrument gesehen werden muss. Die aufgezeigten Entwicklungstendenzen stimmen jedoch oftmals nicht mit den (z.B. ökologischen und sozialen) Zielen einer „nachhaltigen“ Kulturlandschaftsentwicklung überein. Zur Beeinflussung der beschriebenen Entwicklungstendenzen ist daher eine wirksame institutionelle, rechtliche sowie organisatorische Infrastruktur erforderlich.*

*Diesbezüglich gesetzte Maßnahmen wollen gründlich überlegt sein und benötigen wohl auch gesetzliche Grundlagen wie beispielsweise Raumordnungsgesetz oder Straßenverkehrsordnung. Von Bedeutung ist auch, dass alle Ebenen (Bund, Länder, Gemeinden, Betriebe) aufgerufen sind, an der Umsetzung der überlegten Maßnahmen mitzuwirken. Als Beispiele für solche Maßnahmen seien genannt:*

- *Starke ordnungs- und entwicklungspolitische Instrumente auf regionaler und lokaler Ebene: Raumordnung (z.B. keine Baulandausweisung in Streulage, Festlegung überörtlicher Siedlungsgrenzen, Baulandmobilisierung durch Vertragsraumordnung, Infrastrukturabgabe, Ankauf von Grundstücken durch die Gemeinde, Bebauungsfrist sowie Sicherung von Flächen, die von Bebauung freigehalten werden), Förderung (z.B. Einführung ökologischer Kriterien bei der Wohnbauförderung), Versorgungsinfrastruktur (z.B. Nachbarschaftsläden und mobile Versorgungseinrichtungen)*
- *Ausbildung und Beratung auf kommunaler und regionaler Ebene*
- *Gemeindegrenzenüberschreitende Kooperation auf regionaler Ebene (z.B. Vergabe von Förderungen nur bei Vorliegen regional abgestimmter Konzepte).*
- *Entwicklung von Elementen der Langsamkeit in der Kulturlandschaft (z.B. autofreie Tourismusgebiete).*
- *Verbesserte ökologische Charakterisierung:*
- *Einfache Kenngrößen und Indikatoren zur Darstellung von Naturnähe, „Lebensvielfalt“ oder der landschaftlichen Nutzungsintensität.*

*Weitere Informationen zur Studie „Infrastruktur und ihre Auswirkungen auf die Kulturlandschaftsentwicklung“ erstellt durch die ARGE Modul SU 2 (Helmut Hiess, Helmut Hoffmann, Robert Lechner, Rudolf Maier, Uwe Schubert, Gerlind Weber) 1999 in Wien bei:*

*Technisches Büro PLANSINN  
Dipl.-Ing. Bettina Wanschura  
Schleifmühlgasse 1a/14  
A-1040 Wien  
Tel.: ++43/1/585 33 90-2  
Fax: ++43/1/585 38 98  
e-mail: team@plansinn.at*

*DILP.-ING. BRIGITTA CIKL  
ABTEILUNG RU2 – RAUMORDNUNG UND REGIONALPOLITIK, ST. PÖLTEN*