



231.017 VO Verkehrspolitik  
Prof. Hermann Knoflacher

# **Autobahnen – Regionalentwicklung**

Maria Rutzmoser

0627121

# Thema:

## Autobahnen – Regionalentwicklung

Vielerorts gilt die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur, und hier auch besonders des Autobahnnetzes, als wichtiger Beitrag zur Entwicklung von Regionen. Eine möglichst schnelle und sichere Verbindung zu möglichst vielen größeren Zentren im Umkreis wird deshalb von Politikern oft als notwendiges Mittel zur Stärkung des Standortes argumentiert, um in Zeiten der zunehmenden Globalisierung wettbewerbsfähig zu sein.

Die Raumplanung ist in ihren Zielen ganz klar einer nachhaltigen Raumentwicklung verpflichtet.

Die schonende Verwendung von ökologischen Ressourcen, die Reduktion des automobilen Verkehrs und die Erhaltung von historisch gewachsenen Zentren und deren Kultur sind wesentliche Kriterien einer solchen nachhaltigen Planung.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, inwiefern Autobahnen und deren Ausbau mit der Regionalentwicklung zusammenhängen und diese beeinflussen.

Sind die Ziele der Raumplanung mit der Erweiterung des Autobahnnetzes vereinbar?

Im Folgenden sollen deshalb

- (1) die wesentlichen Ziele der Raumplanung nach dem Raumordnungsgesetz,
- (2) die Auswirkungen von Autobahnbau auf die Region
- (3) und in Form von Causa – Loop – Diagrammen Zusammenhänge und Wechselbeziehungen von Autobahnbau und lokaler bzw. regionaler Entwicklung dargestellt werden.



# Autobahn - Regionalentwicklung

VL Verkehrspolitik

Prof. Hermann Knoflacher

Maria Rutzmoser 0627121



## **Ziele der Raumplanung:**

(NÖ ROG 1976; § 1)

- Möglichst geringes Gesamtverkehrsaufkommen
- schonende Verwendung natürlicher Ressourcen
- nachhaltige Nutzbarkeit
- Erhaltung und Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes
- Sicherung und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne als funktionaler Mittelpunkt der Siedlungseinheiten
- Sicherstellung der räumlichen Voraussetzungen für eine leistungsfähige Wirtschaft

→ **Ausbau von Autobahnen als geeigneter Motor der Regionalentwicklung?**

VL Verkehrspolitik

Prof. Hermann Knoflacher

Maria Rutzmoser 0627121

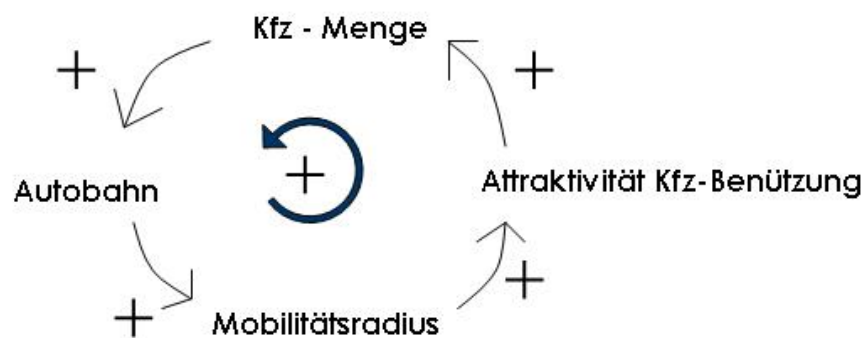


**Auswirkungen einer Autobahn für die Region:**

- Möglichkeit eines höheren Mobilitätsradius
- Erhöhter Anreiz, Kfz zu erwerben und zu nutzen → Generierung von Neuverkehr
- Steigende Emissionen (Lärm, Abgase, Staub)
  
- Tendenz: Zersiedlung
- Einkauf außerhalb der Stadt-/ Dorfkern
- Entzug der Mittelpunktfunktion (ökonomisch und kulturell)
- Kaufkraftabzug aus der Region
- Flächenverbrauch
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes
- ökologische Trennwirkung

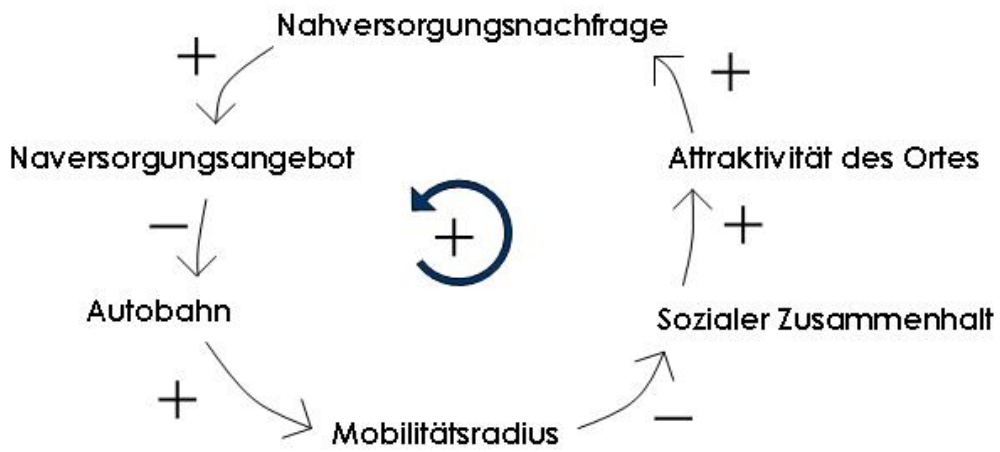


**Rückkoppelungseffekte (Causa – Loop):**





Rückkoppelungseffekte (Causa - Loop):



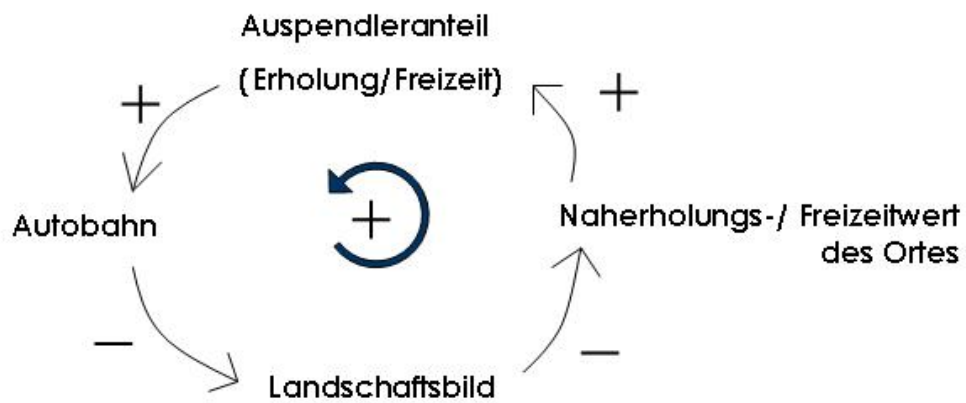
VL Verkehrspolitik

Prof. Hermann Knoflacher

Maria Rutzmoser 0627121



Rückkoppelungseffekte (Causa - Loop):



VL Verkehrspolitik

Prof. Hermann Knoflacher

Maria Rutzmoser 0627121



VL Verkehrspolitik

Prof. Hermann Knoflacher

Maria Rutzmoser 0627121

# Resümee:

Wie die Causa – Loop – Diagramme veranschaulichen, bedingt der Autobahnbau selbstverstärkende Rückkoppelungseffekte, die einen immer stärkeren Netzausbau provozieren.

Dies geschieht jedoch auf Kosten eines enormen Flächenverbrauches und der damit einhergehenden Bodenversiegelung und Landschaftszerschneidung, sowohl für die Autobahn selbst, als auch für die autogerechte Folgeinfrastruktur. Die Folge hiervon ist Zersiedlung der Landschaft, die strukturell wiederum MIV fördert.

Da eine gute Autobahninfrastruktur einen Anreiz zur vermehrten Nutzung des privaten Pkws setzt und zudem die Überwindung größerer Distanzen wirtschaftlich macht, führt diese zu erhöhten Umweltbelastungen durch Emissionen des MIV in Form von Abgasen, Ruß, Feinstaub und Lärm.

Die häufige Verwendung des privaten Pkws begünstigt zudem ein die Erledigung der konsumptiven Bedürfnisse an gut erreichbaren Standorten außerhalb der gewachsenen Zentren wodurch diese ökonomische Nachteile erleiden.

Darüber hinaus bedingt eine auf den Autoverkehr ausgerichtete Verkehrs- und -netzstruktur eine Beeinträchtigung für den Fußgänger- und Radverkehr und vermindert die Aufenthalts- und Lebensqualität vor Ort. Niedrige Frequenz und in weiterer Folge Auflösung eines engmaschigen Netzes an Nahversorgungseinrichtungen und auch an Gelegenheiten der (spontanen) sozialen Interaktion sind die Konsequenz.

Die neoklassischen Strategien einer mobilitätsorientierten Regionalentwicklung weisen also eine Vielzahl von negativen externen Effekten auf, und widersprechen in vielen Punkten den in den Raumordnungsgesetzen festgelegten Zielen einer nachhaltigen Raumentwicklung.

Wirtschaftliche Aktivitäten brauchen natürlich infrastrukturelle Netze, um Wahrenaustausch zu ermöglichen. Jedoch sollte auch eine an ökonomischem Fortschritt orientierte Politik nicht ohne Rücksicht auf Effekte und Folgewirkungen, die politisches Handeln bewirken, agieren. Denn, wie an den Causa – Loop – Diagrammen zu sehen ist, werden gerade auch negative Effekte ohne ausgleichendes Korrektiv in die Höhe getrieben.

Strukturen bedingen die Handlungspräferenzen der Menschen. Daher liegt es mit in der Entscheidungsmacht der Regionalpolitik, Strukturen zu fördern, die dazu einladen, ökonomisch, ökologisch und sozial verträglich zu agieren.