

Thema VERKEHR  
 Rubrik ANDERE  
 Journalist Reinhard Seiss  
 Beilage Wochenende  
 Bild Foto  
 Artikelumfang 100

## SALZBURGER NACHRICHTEN

Erscheinungsdatum 18.08.2012  
 Seite 07  
 Bearbeitungsdatum 18.08.2012

# Wie die Made im Speck

**D**ie Abwanderung aus den Ballungszentren in das vermeintlich grüne Umland ist Städtern nicht zu verübeln. Urbane Siedlungs-räume – geprägt von Abgasen und Lärm des unvermindert wachsenden Autoverkehrs, von Parkplätzen statt öffentlicher Räume und allgemein wenig kinderfreundlichen Bedingungen – bieten besonders jungen Familien vielfach zu wenig Lebensqualität. Dazu kommt ein sozialer – und dennoch teurer – Wohnbau „von der Stange“, der in mancher Hinsicht auf dem Niveau der 1970er-Jahre stehen geblieben ist, ja teils hinter diese Standards zurückfällt, was Bebauungsdichte, Freiflächengestaltung und Gemeinschaftseinrichtungen angeht. Das Häuschen mit eigenem Garten, und sei es aus dem Fertigteilhaus-Katalog, wird zum Wunschtraum vieler Städter – die, wohnen sie am Stadtrand, erst recht wieder mit dem Auto in die Stadt fahren und jene Problematik weiter verschärfen, vor der sie geflüchtet sind.

Auch die Landflucht aus den agrarisch geprägten Gebieten Österreichs hat ihre handfesten Gründe: Eine verfehlte Regional- und Verkehrspolitik förderte ab den 1960er-Jahren das Auspendeln der Bewohner kleinerer Gemeinden in die Ballungsräume, anstatt die peripheren Wirtschaftsstandorte zu stärken und zu modernisieren. Dem Auspendeln folgte vielfach das Abwandern, nicht nur der Arbeitskräfte, sondern auch der Kaufkraft – sowie die Ausdünnung der sozialen und kulturellen Infrastruktur wie auch des öffentlichen Verkehrs auf dem Land, was die Attraktivität des Lebens auf dem Land zunehmend schmälerte. Viele Abwanderer zogen und ziehen nicht in die Stadtzentren, sondern in die Umlandgemeinden, wo dorfnährliche Wohn- und Lebensformen herrschen.

Längst beschränken sich die sogenannten Speckgürtel nicht mehr auf Einfamilienhausgebiete. So gut wie jede Funktion, die einst mit den Zentren der Städte und Dörfer verknüpft war – Handel, Arbeit, soziale Kontakte, Unterhaltung –, findet sich inzwischen an der Peripherie, wo Boden zu günstigen Preisen und in uneingeschränktem Ausmaß verfügbar, die Erreichbarkeit durch und die Abstellmöglich-

*Seit Jahrzehnten büßen Österreichs Kernstädte im selben Maß Substanz ein, wie der ländliche Raum an Bedeutung verliert. Im „Raum dazwischen“ decken städtische und ländliche Bevölkerung zunehmend ihre Bedürfnisse ab, sofern sie nicht gleich ganz dorthin flüchten.*

#### REINHARD SEISS

Dr. Reinhard Seiß ist Stadtplaner, Filmemacher und Fachpublizist in Wien und Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung.



Stadtflüchtige kehren als Pendler aus dem suburbanen Raum zurück. Bilder: SN/REINHARD SEISS/URBAN+

keit für das Auto ungehindert gegeben ist.

Die Folgen sind nicht nur zunehmende funktionale Verarmung und Verödung der Zentren. Es sind auf der ehemals grünen Wiese in den vergangenen 30, 40 Jahren auch keinerlei neue Siedlungsformen entstanden, die einen adäquaten Ersatz oder eine qualitätsvolle Weiterentwicklung der überkommenen Strukturen unserer Städte und Dörfer bieten könnten – weder funktional, noch sozial, noch architektonisch. Es herrscht ein gesichtsloses Nebeneinander monofunktionaler Siedlungssplitters, zusammengehalten nur durch das Auto.

Die mannigfachen Schattenseiten dieses Siedlungsmodells sind evident. Die Suburbanisierung zehrt nicht nur an der Vitalität der Innenbereiche vieler Kommunen, sondern auch an deren Budgets. Die extensiv besiedelten Randlagen sind nicht mehr effizient zu erschließen – weder durch Straßen, Wasser, Kanal oder Fernwärme noch durch öffentliche Verkehrsmittel oder mobile soziale Dienste. Die weitläufigen Einfamilienhausgebiete, die flächenintensiven Fachmarktzentren und Gewerbeparks nehmen wertvolles Erholungs-, Grün- und Ackerland irreversibel in Anspruch – bundesweit um die 24 Hektar pro Tag! Und nicht zuletzt trägt diese Siedlungsstruktur massiv dazu bei, dass der Verkehr der einzige CO<sub>2</sub>-Emittent in Österreich ist, der weiterhin Zuwachsraten verzeichnet.

Der Raumplanung, die durch jahrzehntelanges Laisser-faire das Ihre dazu beigetragen hat, die alleinige Schuld an dieser Entwicklung zu geben, wäre indes zu kurz gegriffen, stecken doch maßgebliche Ursachen dahinter, die sich jedem planungspolitischen Einfluss entziehen. So stehen Gemeinden für ihre Entwicklung im Wesentlichen zwei Geldquellen zur Verfügung, die eine unreflektierte Siedlungstätigkeit geradezu fördern: zum einen die Steuereinnahmen von ortsansässigen Betrieben, zum anderen der Finanzausgleich, abhängig von der Einwohnerzahl.

Dementsprechend sind die meisten Gemeinden bemüht, zum einen möglichst viele Unternehmen anzuziehen und zum anderen die Bevölkerungszahl stetig zu vergrößern. Dass beides zu einer recht zügellosen Widmung von Bauland – unabhängig von den tatsächlichen Standortqualitäten

Thema VERKEHR  
 Rubrik ANDERE  
 Journalist Reinhard Seiss  
 Beilage Wochenende  
 Bild Foto  
 Artikelumfang

## SALZBURGER NACHRICHTEN

Erscheinungsdatum 18.08.2012  
 Seite 07  
 Bearbeitungsdatum 18.08.2012



einer Gemeinde – führt und führt, um nur ja genügend verfügbare und günstige Grundstücke für neue Investoren und Bürger bereitstellen zu können, ist längst bekannt: eine Hauptursache der Zersiedlung.

Nachteilige Effekte gehen auch von der Vergabe der staatlichen Wohnbauförderung aus, die weitgehend unabhängig von raumplanerischen Kriterien erfolgt. Zwar ist die Unterstützung von Baubewerbern inzwischen bundesweit von der Energieeffizienz des Gebäudes abhängig. So gut wie bedeutungslos ist es in den meisten Ländern aber nach wie vor, ob ein Gebäude auf 250, 500 oder tausend Quadratmetern Grundfläche steht (hier stellt einzig Tirol eine signifikante Ausnahme dar), ob das Haus im Verbund mit anderen Häusern oder fernab bestehender Siedlungskerne errichtet wird, ob der Standort von öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen wird oder die Bewohner auf ihre Privatautos angewiesen sind.

Als kontraproduktiv erweist sich auch das staatliche Pendlerpauschale, das all jene belohnt, die nicht am Arbeitsort wohnen wollen, sondern sich für den täglichen Weg ins Büro lieber ins Auto setzen. In den 1950er- und 60er-Jahren mag diese Vergünstigung noch ihre sozialpolitische Relevanz gehabt haben. Heute kommt sie großteils aber nicht mehr dem Nebenerwerbsbauern oder der Supermarktkassierin aus dem Pongau zugute, die nach Salzburg fah-

ren müssen, sondern den wohlhabenden Haushalten in den suburbanen Siedlungsräumen. So ist Mödling mit seinen Speckgürtelgemeinden vor den Toren Wiens der reichste politische Bezirk Österreichs und hat gleichzeitig den höchsten Pendleranteil. Das Pendlerpauschale bedeutet mittlerweile also eine Umverteilung von unten nach oben – und eine aktive Förderung der Suburbanisierung.

Auch die Wirtschaftsförderung wirkt und wirkt im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung oftmals kontraproduktiv. Jedes Bundesland weist unzählige subventionierte Betriebsansiedlungen oder geförderte Wirtschaftsparks „auf der grünen Wiese“ auf, die genauso gut auf den zunehmenden Brachflächen innerhalb der Städte – seien es alte Industriegebiete oder aufgelassene Bahnhofsflächen – hätten entstehen können. Wie ungezügelt und – gemessen an der gesamteuropäischen Entwicklung – überzogen die Suburbanisierung hierzulande erfolgte, zeigt ein Blick auf die Einzelhandelsentwicklung: Österreich ist mit 1,9 Quadratmetern Handelsfläche pro Kopf EU-weiter Spitzenreiter in der Einzelhandelsdichte, weit vor Deutschland mit 1,4 und um ein Vielfaches vor Ländern wie Großbritannien mit 0,7 Quadratmetern. Gleichzeitig liegen 51 Prozent der heimischen Handelsflächen an der Peripherie, während es in der Bundesrepublik lediglich 17 Prozent sind.