

6.2. Ländliche Räume im Europa des 21. Jahrhunderts

Wandel der Infrastrukturen

Birte Nienaber und Olaf Kühne

Waren müssen von A nach B. Fabriken brauchen Energie für ihre Produktion – und ohne Kommunikationsmittel geht heute gar nichts mehr. Eine gute Infrastruktur ist zentral für die Entwicklungsfähigkeiten von Gesellschaften. Unter Infrastrukturen lassen sich (zumeist) öffentliche Einrichtungen fassen, die eine Grundlage für das wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben sind. Dazu zählen vorwiegend Einrichtungen des Verkehrs (Straßen, Kanäle), der Energieversorgung, der Wasserver- und Entsorgung, aber auch der Bildung, der Gesundheitsversorgung (Krankenhäuser) sowie der Informationsübertragung.

Insbesondere für viele periphere ländliche Regionen Europas wird es schwieriger, „angesichts weiterhin abnehmender Bevölkerungszahlen bzw. abnehmender Siedlungsdichten und einer anhaltenden altersstrukturellen Verschiebung zugunsten der älteren Bevölkerungsgruppen auch zukünftig die infrastrukturelle Versorgung sicherzustellen“ (Winkler-Kühlken 2003: 779). Die Sicherstellung von Infrastrukturen in dünn besiedelten Räumen ist mit vergleichsweise hohen Kosten pro Nutzer verbunden (vgl. **Abbildung 1**): Während in dichter besiedelten Räumen Infrastrukturkosten aufgrund zahlreicher Nutzer geringer ausfallen, nehmen die nutzerbezogenen Kosten in weniger dicht besiedelten Räumen zu (werden beispielsweise an einen 100 m langen Kanal 100 Wohneinheiten angeschlossen sind die Kosten pro Nutzer geringer als dies bei nur drei Wohneinheiten der Fall wäre). Bei abnehmenden Bevölkerungszahlen nimmt der Kostendruck auf die verbleibenden Nutzer also zu, da bestehende Infrastrukturen häufig für abnehmende Bevölkerungszahlen zu groß sind. Der steigende Kostendruck kann dazu führen, dass manche Infrastrukturanlagen geschlossen werden müssen, oder dass Anlagen zusammengelegt oder auch ganz neue Formen der Versorgung ländlicher Bevölkerungen gefunden werden müssen. Schließungen und Zusammenlegungen sind insbesondere bei punkthaften Infrastrukturen (Schulen, Krankenhäusern) weiter verbreitet, während linienhafte Infrastrukturen (Kanäle, Straßen) auch bei eklatanter Unternutzung aufrechterhalten werden. Denn hier sind die Kosten für einen Neubau höher als die Aufrechterhaltung der bestehenden Infrastrukturen. Bei starkem Bevölkerungsrückgang, gleichzeitig steigenden Infrastrukturkosten und einem hohen Wartungs- und Unterhaltungsaufwand von Infrastrukturanlagen kann es sinnvoll erscheinen, ganze Siedlungen aufzugeben (Kocks 2007).

Zum Problem der Unterauslastung von Infrastruktur in dünn besiedelten ländlichen Räumen kommt eine weitere infrastrukturelle Benachteiligung: Hochgeschwindigkeitsnetze (von der Eisenbahn bis hin zur digitalen Datenübertragung) werden auf Ballungsgebiete ausgerichtet und werden nicht (Eisenbahn) oder verspätet und auch dann selten flächendeckend (schnelle digitale Datenübertragung) in ländlichen Räumen angeboten.

Abbildung 1: Siedlungsdichten und Infrastrukturkosten pro Nutzer (nach Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 2006)

Um diesen Problemen der Infrastruktureinrichtungen in den ländlichen Räumen Europas zu begegnen, werden neue Ansätze der Infrastrukturvorhaltung in den ländlichen Räumen Europas erprobt. Hier ist Eigeninitiative gefragt, denn es geht ganz wesentlich um bürgerschaftliches Engagement zur Einrichtung und Betreibung der Infrastrukturvorrichtungen.

Um dem Mangel an ÖPNV in ländlich-peripheren Regionen zu beheben, schließen sich in vielen Gemeinden Europas Bürger zusammen, die Bürgerbusse betreiben. Beispiel dafür ist das „Dorfmobil“ in Klaus-Steyrling-Kniewas, Österreich. Hier kann man anrufen, wenn man auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen ist. Ehrenamtliche aus dem Ort fahren sie dann an den gewünschten Ort. Ein grenzüberschreitender Bürgerbus fährt bereits seit den 1980ern zwischen der niederländischen Gemeinde Winterswijk und der deutschen Gemeinde Vreden.

Auch im Bereich der Grundversorgung mit Lebensmitteln und Dienstleistungen ziehen sich wirtschaftliche Unternehmen und Dienstleistungen zunehmend zurück. Bürgervereine betreiben sogenannte „One-stop-shops“ oder „Nachbarschaftsläden“ – eine neue, erweiterte Form der klassischen „Tante-Emma-Läden“. Diese Geschäfte sind Anlaufstelle für die lokale Bevölkerung. Sie haben meist ein umfassendes Angebot: Lebensmittelhandel, Post-, Bankfiliale, Verwaltungsstelle der Gemeinde, Treffpunkt, Bürgerbuszentrale, Annahmestelle für Dienstleistungen (z.B. Reparaturen, Fotoservice), Tankstelle, Verbraucherzentrale und oder Kartenverkauf für Bahn, Bus, Kultur- und Sportveranstaltungen. Beispiele sind hier Lutterworth One –Stop-shop“ oder der „Brandon Healthy Living Centre“ im Vereinigten Königreich oder der Dorfladen „DORV“ in

Jülich-Barmen. In Frankreich wurde eigens für Multiservice-Läden ein nationales Qualitätssiegel „Villages de France Commerces Multi-Services“ entwickelt, um ein gemeinsames Netz aufzubauen und die Verhandlungen mit staatlichen und privaten Partnern zu unterstützen. Andere Modelle sind die Mobilisierung der Dienstleistungen. So finden sich europaweit mobile Büchereien, mobile Lebensmittelgeschäfte (s. Abbildung XXX), mobile Dienstleister (z.B. Frisöre) oder auch mobile Bank- und Postfilialen.

Abbildung XXX: Mobiler Lebensmittelladen im thüringischen Berteroda. In vielen ländlichen Siedlungen wird die Grundversorgung der Bevölkerung nur noch durch mobile Dienstleister gewährleistet. (Nienaber 2005)

In manchen europäischen Ländern ist der Schulweg für die Schüler durch die Entfernung nicht zu schaffen. Daher gibt es hier an einigen Orten die Entwicklung von Teleschulen (z.B. für die Schüler der kleinen Ägäis-Insel Pserimos, Griechenland), um die Schule zu den Kindern zu bringen. Die Kinder lernen von zu Hause aus. So kann man fehlender schulischer Infrastruktur im ländlichen Raum begegnen.

Des Weiteren finden sich zunehmend Aufgaben des Katastrophenschutzes in den Händen der lokalen Bürger. Neben der Freiwilligen Feuerwehr entstehen auch weitere Bürgervereine, die beispielsweise den lokalen Hochwasserschutz im ländlichen Raum koordinieren.

Zitierte Literatur

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2006): Umbau statt Zuwachs. Siedlungsentwicklung und öffentliche Daseinsvorsorge im Zeichen des demographischen Wandels. Berlin/Bonn.

Bürgerbus Vreden (2010): Bürgerbus Vreden. Online unter <http://www.buergerbus-vreden.de/> (abgerufen am 21.12.2010)

Franzen N et al (2008): Herausforderung Vielfalt – Ländliche Räume im Struktur- und Politikwandel. E-Paper der ARL, Hannover.

Griechenland Aktuell Nr. 12, Athen, 8.1.2009

Henkel G (2004): Der ländliche Raum. Gebrüder Borntraeger Verlagsbuchhandlung, Stuttgart.

Kocks M (2007): Konsequenzen des demographischen Wandels für die Infrastruktur im ländlichen Raum. *Geographische Rundschau* 59 (2): 24--31

Winkler-Kühlken B (2003): Voneinander lernen – Bevölkerungsrückgang und Strukturanpassung in ländlichen Regionen Europas. *Informationen zur Raumentwicklung* 12: 779--787

Weiterführende Literatur

Arefäll E (2003): Schulische Infrastruktur und Schülertransport in ländlichen Gemeinden Schwedens. *Informationen zur Raumentwicklung* 12: 755--760

Favry E, Hiess H (2008): Infrastrukturen der Daseinsvorsorge in Österreichs ländlichen Gebieten *Informationen zur Raumentwicklung* 1/2: 57--69

Gundert S (2010): Bürgerschaftliches Engagement im ländlichen Raum. Das Beispiel Biedenkopf-Kombach: Zukunftschance trotz demographischen Wandels? *Standort* 34: 110--115