



Etwas längere Anfahrtszeiten ergeben sich für kleinere Zentren, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie Infrastrukturen im Bereich Sicherheit und des Regionalverkehrs. Die Mehrheit der Menschen in Deutschland benötigt im Durchschnitt weniger als zehn Minuten zum nächstgelegenen Rathaus, Grund- oder Mittelzentrum, einem Bahnhof oder einer Landespolizeistelle. Auch Kultur- und Freizeiteinrichtungen, wie Museen und Schwimmbäder, sowie Berufsschulen und Krankenhäuser weisen vergleichbare Anfahrtszeiten auf.

DIE MEISTEN MENSCHEN ERREICHEN EINE AUTOBAHNAUFFAHRT SCHNELLER ALS EINEN FERNBAHNHOF.

Zur Erreichung urbaner Zentren (Oberzentren und Metropolen) und Universitäten, sowie von Verkehrsknotenpunkten des Fernverkehrs (Autobahnauffahrten und Fernbahnhöfe) benötigen drei Viertel der Bevölkerung bis zu einer halben Stunde. Interessant ist, dass Autobahnauffahrten deutlich schneller zu erreichen sind als Fernbahnhöfe.

Die Unterschiede bei der Erreichbarkeit der einzelnen Infrastrukturtypen sind meist gering: Die Einwohner mit der besten Anbindung (Top 25%) sind etwa zwei bis drei Mal schneller am Ziel →

WORTMELDUNG

„GUTE PLANUNG BRAUCHT BIG DATA“

GEODATEN ERMÖGLICHEN EINE BESSERE UND GERECHTERE INFRASTRUKTURVERSORGUNG

Die vom Grundgesetz eingeforderte Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in Deutschland ist traditionell ein wichtiger Faktor bei Entscheidungen über Infrastruktur. Dies wurde bis jetzt allerdings dadurch erschwert, dass die Vergleichbarkeit von Zugang zu Infrastruktur nicht wirklich gemessen werden konnte. In einer solchen Situation ist es – bei allem guten Willen – unvermeidbar, dass in manchen Teilen des Landes in einem gewissen Bereich Infrastrukturdefizite herrschen, während in anderen Teilen solche Infrastruktur über Bedarf vorhanden ist. Das ist natürlich weder gerecht noch effizient. Der neue „Infrastrukturatlas Deutschland“, das Resultat eines Projekts des BMWI und des TÜV Rheinland, hilft in dieser Beziehung. Er zeigt einerseits, wie gut man von jedem Wohnort in Deutschland über 20 verschiedene Typen von öffentlicher Infrastruktur erreichen kann, und andererseits, wie potenziell über- oder unterbelastet diese Infrastrukturen sind. Dieses Wissen erlaubt, die Versorgung mit der relevanten Infrastruktur zu erhöhen, wo dies notwendig ist, und sie dort zu reduzieren, wo es ein Überangebot gibt. Dadurch wird die Versorgung der Bevölkerung mit öffentlicher Infrastruktur gerechter und effizienter, und die allgemeine Lebensqualität steigt bei gleichbleibenden (oder sogar geringeren) öffentlichen Ausgaben für Infrastruktur. Und die Lebensverhältnisse in Deutschland werden gleichwertiger.

Der Infrastrukturatlas ist daher ein wichtiger Meilenstein. Ich hoffe, dass zukünftige Entscheidungen seine Erkenntnisse, wo gewisse Typen von Infrastrukturausgaben am meisten Sinn ergeben, berücksichtigen werden. Natürlich braucht eine auf Daten und Algorithmen basierende Investitionsempfehlung einen Realitäts-Check, wenn es konkret wird, aber man kann kaum überbetonen, wie wichtig es ist, eine objektive, geodatenbasierte Idee zu haben, wo man in welche Infrastruktur investieren sollte, und wo nicht. —



DR. RÜDIGER AHREND

Abteilungsleiter am OECD-Zentrum für Unternehmen, KMU, Regionen und Städte