



Ingrid Machold, Oliver Tamme

## Versorgung gefährdet?

Soziale und wirtschaftliche Infrastrukturentwicklung  
im ländlichen Raum

## **VERSORGUNG GEFÄHRDET?**

Soziale und wirtschaftliche Infrastrukturentwicklung  
im ländlichen Raum

Ingrid Machold, Oliver Tamme

Forschungsbericht Nr. 53

Wien, Februar 2005



Medieninhaber (Verleger) und Herausgeber:  
Bundesanstalt für Bergbauernfragen,

A-1030 Wien, Marxergasse 2  
<http://www.babf.bmlfuw.gv.at>

Tel.: +43/1/504 88 69 - 0; Fax: +43/1/504 88 69 – 39  
[office@babf.bmlfuw.gv.at](mailto:office@babf.bmlfuw.gv.at)

Layout: R. Neissl, M. Hager, D. Rosenbichler  
Lektorat: H. Pflegpeter, M. Hager, I. Stiasny  
Druck: Druckerei Robitschek & Co. Ges.m.b.H.

ISBN: 3-85311-074-6

## Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	7
1. Einleitung	9
2. Theorie der Infrastrukturen	13
2.1 Kontext und Problemstellung	13
2.2 Ursachen und Wahrnehmung der Veränderungen der wirtschaftlichen und sozialen Infrastruktur im ländlichen Raum	15
2.3 Begrifflichkeiten und Abgrenzungen von Infrastrukturen	16
2.3.1 Definition der Begrifflichkeit	16
2.3.2 Einige Eigenschaften von Infrastrukturgütern als öffentliche Güter	18
2.3.3 Wirtschaftliche und soziale Infrastrukturen als besonderes Gut („Daseinsvorsorge“)	20
2.3.4 Infrastrukturbereiche	21
2.3.5 Arbeitsdefinition der kommunalen, sozialen und wirtschaftlichen Infrastrukturen	22
2.4 Infrastrukturentwicklung im ländlichen Raum aus der Sicht der Raumordnung	23
2.5 Infrastruktur im Kontext der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen	25
2.5.1 Ausbau der sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktur	25
2.5.2 Rückbautendenzen vor dem Hintergrund veränderter wirtschaftlicher Rahmenbedingungen	25
2.5.3 Liberalisierung/Privatisierung auf europäischer Ebene	27
2.5.4 Das GATS-Abkommen	28
2.5.5 Auswirkungen auf die Infrastruktur im ländlichen Raum	29
2.6 Zusammenfassung	30
3. Regionale Verteilung sozialer und wirtschaftlicher Infrastruktur	33
3.1 Bildung und Ausbildung	33
3.1.1 Das Ausbildungsniveau der Bevölkerung	33
3.1.2 Institutionelle Ausstattung der Bezirke	36
3.1.3 Schülerpendelwanderung	37
3.1.4 Schulbesuchsquoten	39
3.1.5 Zukünftige Entwicklungen	40
3.2 Außerfamiliäre Kinderbetreuung	41
3.2.1 Rechtliche Grundlagen	41
3.2.2 Formen der Kinderbetreuung	41
3.2.3 Struktur der österreichischen Kindertagesheime	44
3.2.4 Zufriedenheit mit der außerfamiliären Kinderbetreuung	50
3.2.5 Abschätzung des Mehrbedarfes an Kinderbetreuungsplätzen	51

3.3	Gesundheitliche Infrastruktur	51
3.3.1	Gesundheitszustand der Bevölkerung	52
3.3.2	Ärztliche Versorgung	53
3.3.3	Stationäre Versorgung – Akutkrankenanstalten	57
3.3.4	Apotheken	59
3.4	Pflege- und Altenbetreuung	59
3.4.1	Erbringung der Pflegeleistungen	60
3.4.2	Kompetenzverteilung	60
3.4.3	Ambulante, teilstationäre soziale Dienste	61
3.4.4	Stationäre Einrichtungen	62
3.5	Nahversorgung mit Lebensmitteln	63
3.5.1	Strukturwandel im Lebensmitteleinzelhandel	64
3.5.2	Einkaufszentren versus Nahversorgung?	69
3.5.3	Aufrechterhaltung der Lebensmittel-Nahversorgung	70
3.6	Postwesen in Österreich	73
3.6.1	Post-Filialnetz im ländlichen Raum	73
3.6.2	Post-Partner, Post-Servicestellen und Landzustellung	77
3.7	Mobilität im ländlichen Raum	79
3.7.1	Entwicklung der Infrastruktur	80
3.7.2	Erreichbarkeitsverhältnisse	83
3.7.3	Öffentlicher Personennahverkehr	88
4.	Fallstudien	93
4.1	Gemeinde Weißenbach an der Enns	93
4.1.1	Soziale und wirtschaftliche Infrastruktur in Weißenbach	103
4.2	Gemeinde Radmer	109
4.2.1	Soziale und wirtschaftliche Infrastruktur in Radmer	118
4.3	Die qualitative Bedeutung der sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktur für die lokale Bevölkerung	125
4.3.1	Versorgungsfunktion	126
4.3.2	Schaffung von Arbeitsplätzen	129
4.3.3	Auswirkungen auf den öffentlichen Raum	130
4.3.4	Soziale Funktion von Infrastrukturangeboten	131
4.3.5	Zukunft der Gemeinden	133
5.	Zusammenfassung	137
6.	Summary	144
7.	Literaturverzeichnis	149
8.	Publikationen der Bundesanstalt für Bergbauernfragen	157

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 :	Schülerpendelwanderung 2001	38
Abbildung 2 :	Regionale Verteilung der Kinderbetreuungseinrichtungen	45
Abbildung 3 :	Anzahl der Kinder in Kindertagesheimen je Bezirk	47
Abbildung 4 :	Anzahl der Kinder in Betreuungseinrichtungen im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung der 0-14-jährigen	48
Abbildung 5 :	Anzahl der Kinder in Betreuungseinrichtungen je Bezirk	49
Abbildung 6 :	Niedergelassene ÄrztInnen nach Bezirk 2001	55
Abbildung 7 :	Niedergelassene ÄrztInnen nach Gemeinde 2001	56
Abbildung 8 :	Gemeinden ohne Nahversorger, Vergleich 1997, 2001 und betroffene Bevölkerung	68
Abbildung 9 :	Aufgelassene Postämter 2004 nach Bezirken Stichtag 1.11.2004	75
Abbildung 10 :	Vor der Auflösung stehende Postämter 2005	76
Abbildung 11 :	Regionale Verteilung von Post-Partner + Post-Servicestellen im Vergleich zu aufgelassenen Postämtern 2001-2004	79
Abbildung 12 :	Veränderung 1984 - 1997 der Erreichbarkeit von regionalen Zentren im öffentlichen Verkehr (0-30min) nach Bezirk	86



## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Beschreibung von möglichen Tendenzen von wirtschaftlichen und sozialen Infrastrukturen im ländlichen Raum	14
Tabelle 2:	Bevölkerung ab 15 Jahren nach der höchsten abgeschlossenen Schulbildung 1951-2001	34
Tabelle 3:	Wohnbevölkerung ab 15 Jahren nach höchster abgeschlossener Schulbildung und Gemeindetyp, 2000	36
Tabelle 4:	Schülerpendelwanderung nach Pendelausmaß (Zeitaufwand) und Bundesländern 2001	38
Tabelle 5:	Kindertagesheime nach dem Erhalter	45
Tabelle 6:	Kinderbetreuungsquote 2003	46
Tabelle 7:	Kindertagesheime nach ihrer Öffnungszeit 2003	49
Tabelle 8:	Entwicklung der Anzahl der berufsberechtigten ÄrztInnen	53
Tabelle 9:	Anzahl der niedergelassenen ÄrztInnen 2001	54
Tabelle 10:	Personen in Alten- und Pflegeheimen 2002	63
Tabelle 11:	Anzahl der Lebensmittelgeschäfte (ohne Hofer und Lidl)	65
Tabelle 12:	Entwicklung im Lebensmittelhandel nach Betriebstypen	66
Tabelle 13:	Anzahl der Postämter	74
Tabelle 14:	Zusammengelegte bzw. geschlossene Postfilialen	75
Tabelle 15:	Post-Partner/Post-Servicestellen in Österreich	78
Tabelle 16:	Entwicklung des Schienennetzes 1970 – 2001 in Kilometer	80
Tabelle 17:	Die Erreichbarkeit der regionalen Zentren innerhalb von 30 Minuten im Individualverkehr und im Öffentlichen Verkehr,	84
Tabelle 18:	Verkehrsmittel des täglichen Arbeitsweges 2001	88
Tabelle 19:	Weißbach: Entwicklung der Wohnbevölkerung	96
Tabelle 20:	Weißbach: demographische Zusammensetzung der Wohnbevölkerung 2001	96
Tabelle 21:	Weißbach: höchste abgeschlossene Ausbildung	97
Tabelle 22:	Weißbach: Wohnbevölkerung nach dem Lebensunterhalt 2001	98
Tabelle 23:	Weißbach: Erwerbspersonen nach Stellung im Beruf	98



Tabelle 24:	Weißenbach: Beschäftigte nach Abschnitten der ÖNACE 1995 und Stellung im Beruf	100
Tabelle 25:	Budget 2002 Gemeinde Weißenbach	103
Tabelle 26:	Radmer: Entwicklung der Wohnbevölkerung	112
Tabelle 27:	Radmer: demographische Zusammensetzung der Wohnbevölkerung 2001	113
Tabelle 28:	Radmer: höchste abgeschlossene Ausbildung	113
Tabelle 29:	Radmer: Wohnbevölkerung nach dem Lebensunterhalt 2001	114
Tabelle 30:	Radmer: Erwerbspersonen nach Stellung im Beruf	115
Tabelle 31:	Radmer: Beschäftigte nach Abschnitten der ÖNACE 1995 und Stellung im Beruf	116
Tabelle 32:	Budget 2004 Gemeinde Radmer	118

## 1. Einleitung

Die Versorgung des ländlichen Raums mit sozialer und wirtschaftlicher Infrastruktur ist spätestens seit der geplanten zweiten Schließungswelle der Post ein auch in den Medien beachtetes Thema. Nach der Schließung von 703 Postämtern (2002-2004) sollen 2005 nochmals 357 Postämter wiederum primär in ländlichen Regionen geschlossen werden. Neben dem Rückbau bei den Postämtern werden zum Beispiel auch Gendarmerieposten und Bezirksgerichte an zentralen Orten bzw. in den Bezirkshauptstädten zusammengelegt, Regionalbahnen eingestellt und die Nahversorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs geht ebenfalls stark zurück. Eine flächendeckende Versorgung mit sozialer und wirtschaftlicher Infrastruktur bei gleichwertiger Qualität und gleichem Preisniveau erscheint insbesondere in ländlichen peripheren Gebieten aufgrund der vorherrschenden Entwicklungen wie Marktliberalisierung, Privatisierung und Ausgliederung von wesentlichen Infrastrukturleistungen zunehmend in Frage gestellt. Dies ist weitgehend dadurch bedingt, dass die Anbieter primär betriebswirtschaftliche Interessen in den Vordergrund stellen.

Auf europäischer und internationaler Ebene ist beispielsweise die Liberalisierung von Telekom und Elektrizität schon weit fortgeschritten und auch auf dem Gebiet der Post und des Öffentlichen Verkehrs sind europaweit deutliche Liberalisierungsbestrebungen bemerkbar. Im Weißbuch der EU-Kommission „Dienstleistungen von allgemeinem Interesse“ wird vorgeschlagen, öffentliche Dienstleistungen mittels einer horizontalen Rahmenrichtlinie insgesamt und nicht wie bisher nach Sektoren, beispielsweise für Postdienste oder Öffentlicher Verkehr, zu liberalisieren. Damit hätten die restriktiven Regelungen der Binnenmarktvorschriften und die Wettbewerbsbestimmungen Gültigkeit und eine flächendeckende Versorgung auf hohem Qualitätsniveau und andere sektorspezifische Gemeinwohlaspunkte wären gefährdet. Im laufenden europäischen Projekt „Basic – The provision of basic services in liberalised markets“<sup>1</sup> werden die wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen in den Bereichen Telekom, Elektrizität, Öffentlicher Verkehr und Postdienste in acht europäischen Ländern aufgearbeitet (unter anderem auch in Österreich) und in einem länderübergreifenden Vergleich wesentliche Faktoren für eine erfolgreiche Bereitstellung und Regulierung der Netzdienste analysiert und bewertet.

Das Thema der Grundversorgung mit öffentlichen Dienstleistungen wird auch in der österreichischen Forschungslandschaft vermehrt aufgegriffen. Im August 2004 wurde beispielsweise das Projekt „Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der ländlichen Räume“<sup>2</sup> von der Österreichischen Raumordnungskommission in Auftrag gegeben, das vor allem die Sicherstellung der Daseinsvorsorge in ländlichen Regionen behandelt. Im Rahmen des Interreg IIIB Programms „Alpenraum“ wird ebenfalls ein Projekt über die Grundversorgung mit Öffentlichen Dienstleistungen in dünnbesiedelten Berggebieten<sup>3</sup> gefördert, an dem Österreich mit zwei Studienregionen beteiligt ist. Aufbauend auf Fallstudien in

---

1. <http://www.iccr-international.org/basic>

2. <http://www.oerok.gv.at/>

3. “Public Services in sparsely populated mountain regions – new needs and innovative strategies” - PUSEMOR

sechs Alpegnationen werden bedarfsorientierte Konzepte zur Verbesserung der Grundversorgung entwickelt und anschließend in Pilotprojekten umgesetzt.

Zielsetzung des gegenständlichen Projekts ist es, die Veränderungen und Entwicklungstendenzen wesentlicher sozialer und wirtschaftlicher Infrastruktureinrichtungen für ganz Österreich aufzuzeigen und anhand von Sekundärdaten die regionale Verteilung zu analysieren. Um sich genauer mit den Folgen eines infrastrukturellen Rückbaus auseinandersetzen zu können, wurde darüber hinaus in zwei Gemeinde-Fallstudien die qualitative Bedeutung von Infrastruktur für die lokale Bevölkerung untersucht. Anhand von faktischen Lebensereignissen wird die Betroffenheit des/r Einzelnen – in diesem Zusammenhang auf das Infrastrukturangebot der Gemeinde und dessen wesentliche Veränderungen konzentriert – und die individuellen Auswirkungen auf die Gestaltung des Alltags herausgearbeitet.

### Projektgliederung und Methodik

Der Bericht gliedert sich in drei Teile. Im *ersten* Teil wird mit Hilfe einer ausgedehnten Literaturanalyse eine begriffliche Abgrenzung von Infrastruktur vorgenommen sowie regionale, nationale und internationale Entwicklungen im Bereich der Infrastrukturversorgung reflektiert. Weiters erfolgt die Arbeitsdefinition der ausgewählten kommunalen, sozialen und wirtschaftlichen Infrastrukturen. Schließlich werden die Rückbautendenzen in den Kontext internationaler Entwicklungen gestellt.

Im *zweiten* Teil des Berichts geht es um die Darstellung der regionalen Verteilung von Infrastruktureinrichtungen in Österreich. Es wurden dabei jene personen- und haushaltsbezogene Bereiche untersucht, die für die individuelle Organisation des Alltags wesentlich sind, dazu gehören Bildung, außerfamiliäre Kinderbetreuung, Gesundheit, Pflege- und Altenbetreuung, Nahversorgung, Post und Öffentlicher Verkehr. Mithilfe von Sekundärdaten wurde die Verteilung der jeweiligen Güter und Dienstleistungen zumeist auf Bezirksebene dargestellt, die regionalen Versorgungsunterschiede herausgearbeitet und die Veränderungen der letzten Jahre und Jahrzehnte (je nach Datenmaterial) aufgezeigt. Beispiele möglicher alternativer Formen von Infrastrukturangeboten sollen einen Eindruck geben, in welche Richtung sich die Bereitstellung von sozialer und wirtschaftlicher Infrastruktur entwickeln kann. Durch diese Analyse zentraler Infrastrukturbereiche sollen vor allem folgende relevante Fragestellungen behandelt werden:

- ◆ Wie hat sich die Versorgung mit sozialer und wirtschaftlicher Infrastruktur in den letzten Jahren entwickelt und wohin geht der Trend?
- ◆ Gibt es eine regional ausgeglichene Versorgung mit sozialer und wirtschaftlicher Infrastruktur bzw. können Unterschiede zwischen Ballungsgebieten und ländlichen peripheren Regionen nachgewiesen werden?
- ◆ Wenn ja, welche Regionen sind von einer schlechten Versorgung am ehesten betroffen?

Der *dritte* Teil des Berichts konzentriert sich auf die Beschreibung und Analyse der beiden Gemeinde-Fallstudien.

Die Untersuchungsgemeinden wurden nach den folgenden Kriterien ausgewählt:

- ◆ Berggebiet in einer strukturschwachen Region
- ◆ Stagnierende/ negative Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung
- ◆ Keine Tourismusregion
- ◆ ca. 500-1000 EinwohnerInnen

Nach mehreren Gesprächen mit ExpertInnen (u.a. mit der zuständigen Abteilung des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung) wurden anhand dieser Kriterien die Gemeinden Weißenbach an der Enns und Radmer in der Obersteiermark ausgewählt.

Obwohl die Gemeinden große strukturelle Ähnlichkeiten haben (wie hohe Abwanderung, stagnierende/ negative Wirtschaftsentwicklung, geringes Bildungsniveau, alte Industriegemeinde) unterscheiden sie sich in wesentlichen Punkten. Weißenbach liegt an einer Verbindungsstraße zwischen den Gemeinden Altenmarkt und St.Gallen, wesentliche soziale und wirtschaftliche Infrastruktureinrichtungen wurden in den letzten Jahren geschlossen und Weißenbach orientiert sich diesbezüglich stark an der Nachbargemeinde St.Gallen. Radmer hingegen liegt sieben Kilometer abseits der Bundesstraße in einem Talschluss, die Distanz zur nächsten Gemeinde beträgt mindestens 10 Kilometer, ein guter Teil der Infrastruktureinrichtungen besteht nach wie vor.

Mittels einer Kontextanalyse wurde die wirtschaftliche und demographische Entwicklung der Untersuchungsgemeinden sowie Stand und Entwicklung der relevanten sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktur erhoben. Des Weiteren wurden 34 qualitative leitfadengestützte Interviews mit AnbieterInnen von Infrastruktur (z.B. Kindergarten, Volksschule, Hauptschule, Kaufhaus, Gasthaus, Arzt) und GemeindebewohnerInnen in verschiedenen Lebenslagen (Hausfrauen und Mütter, Beschäftigte, ältere Menschen) durchgeführt und in Hinblick auf die qualitative Bedeutung der Infrastruktureinrichtungen für die lokale Bevölkerung inhaltsanalytisch ausgewertet.

## Danksagung

Wir möchten uns insbesondere bei den InterviewpartnerInnen bedanken, die uns durch ihre Gesprächsbereitschaft und Offenheit tiefe Einblicke in die komplexen Lebenszusammenhänge, Schwierigkeiten und Möglichkeiten vor Ort erlaubt haben. Ebenso danken möchten wir den Bürgermeistern der beiden Untersuchungsgemeinden, die uns einen ersten wertvollen Zugang zu ihrer Gemeinde ermöglichten und die Erhebungen in der Gemeinde damit sehr unterstützten.



## 2. Theorie der Infrastrukturen

### 2.1 Kontext und Problemstellung

Lebensbedingungen im ländlichen Raum hängen wesentlich davon ab, wie sich die örtliche und regionale „infrastrukturelle Grundversorgung“ gestaltet. Dazu gehört die soziale und wirtschaftliche Infrastruktur, wie beispielsweise eine ausreichende Nahversorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs (Bäcker, Fleischer, Kaufmann, Post- und Bank), Bildungs- und Ausbildungseinrichtungen, gesundheitliche Infrastrukturen, öffentlicher Nahverkehr usw.

Der ländliche Raum und das Berggebiet sind in den letzten Jahrzehnten von einer steigenden Entwicklungsdynamik erfasst worden. Dies war auch mit dem Ausbau der flächendeckenden Versorgungsinfrastruktur verbunden, die auf vielen Standorten eine Vollversorgung mit sich gebracht hat und nach dem Prinzip der Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen in allen Regionen ausgerichtet war. Die flächendeckende Erhaltung des Siedlungsraumes konnte in Österreich damit weitgehend gesichert werden. Seit einigen Jahren nehmen die gegenläufigen Tendenzen zu. Die Grundversorgung mit Basisinfrastrukturen, vor allem in ländlichen und peripheren Regionen mit geringer Wirtschaftskraft und abnehmender Bevölkerungsdichte, ist immer weniger sichergestellt bzw. befindet sich auf dem Rückzug.

Im Österreichischen Raumentwicklungskonzept (ÖREK) wird auf die sich verschlechternde österreichische Versorgungssituation mehrfach hingewiesen. *„Spar- und Reformmaßnahmen im öffentlichen Bereich, Privatisierungen bisher öffentlicher Versorgungseinrichtungen und –strukturen sowie Konzentrationstendenzen in der Wirtschaft führen verstärkt dazu, dass Versorgungseinrichtungen und –strukturen in dünner besiedelten Gebieten wegen höherer Kosten und/oder geringerer Erträge ausgedünnt werden. Dieser Prozess gefährdet – wenn er nur unter dem Aspekt der betriebswirtschaftlichen Rentabilität gesteuert wird – die Lebens- und Standortqualität in ländlichen Regionen“*. Die Funktionsfähigkeit der ländlichen Regionen sei gefährdet, *„wenn die Bevölkerung weiter abwandert und damit die angestrebte Mindestauslastung der Grundversorgung nicht mehr gesichert ist“* (ÖROK 2002a, S. 35).

Ausdruck dessen ist räumliche Konzentration der Standorte und der Verfall örtlicher Versorgungsstrukturen, eine Verringerung der Geschäftszahl generell (das „Greisslersterben“), eine Verlängerung der Einkaufswege und Steigerung des Autoverkehrs sowie, durch familiäre und demographische Veränderungsprozesse bedingt, ein erhöhter Bedarf an Betreuungsdienstleistungen (z.B. Kinder- und Altenbetreuung).

Umgekehrt führt die zunehmende Konzentration der Versorgungseinrichtungen auf größere Ortschaften und regionale Zentren dazu, dass die fußläufige Erreichbarkeit von Einrichtungen abnimmt. Personen ohne PKW-Verfügbarkeit, das sind vor allem Jugendliche unter 18 Jahren, ältere Personen und (auch) Frauen mittleren Alters sind davon am stärksten betroffen. Diese Personengruppen sind von der Einschränkung des öffentlichen Verkehrsangebotes auch am stärksten betroffen. Daher gestaltet sich die Erreichbarkeit und der Zugang zu den Versorgungseinrichtungen gerade für jene weniger mobile Bevölkerungsgruppen am schwierigsten.

Die Ursachen dieser Veränderungen sind vielschichtig. *„Einer sinkenden quantitativen und qualitativen Nachfrage nach Waren und Dienstleistungen, bedingt durch Veränderungen im Verbraucher und Mobilitätsverhal-*

*ten, steht ein unter externen Kostenzwängen stehendes Angebot gegenüber. In dieser öffnenden Schere zwischen Kosten und Erträgen müssen private wie staatliche Infrastruktureinrichtungen und –angebote (neu) bewertet werden, mit der optimalen Konsequenz ihres teilweisen oder vollständigen Abbaus“ (Schenk 1991).*

Zu klären bzw. in ihren theoretischen bzw. ideologischen Hintergrund einzuordnen sind also zwei Begriffe. Einerseits der Begriff „Infrastruktur“ an sich und zum zweiten deren Entwicklungsdynamik, die je nach Bereich, stagnieren, rückgebaut oder auch ausgeweitet werden kann. Die Bewertung der Entwicklungsdynamik muss deshalb in Bedacht nehmen, dass die verschiedenen Infrastrukturbereiche durchaus unterschiedliche Trends aufweisen können.

In Tabelle 1, “Beschreibung von möglichen Tendenzen von wirtschaftlichen und sozialen Infrastrukturen im ländlichen Raum,” auf Seite 14 wird ein Versuch der Systematisierung der Entwicklungsrichtung von ausgewählten wirtschaftlichen und sozialen Infrastrukturen gemacht. Bei netzgebundenen Infrastrukturen manifestiert sich ein Rückbau beispielsweise in einer Beschänkung der potentiellen Nutzungsmöglichkeiten. Es kann aber auch ein „Nicht-Angebot“ eintreten. Bei Dienstleistungseinrichtungen kann ein „Rückbau“ in der Schließung (Einstellung), dem Rückzug bzw. der Konzentration oder dem fehlenden Angebot von Infrastrukturen bestehen. Beim öffentlichen Verkehrsangebot kann es neben der Einstellung des Betriebes bzw. der Ausdünnung des Angebotes zu einer Reduktion des Angebotes auf ein bestimmtes Personensegment (z.B. Schülertransport) kommen. Im Bereich der Kinderbetreuung dürfte hingegen in den letzten Jahren die gegenläufige Tendenz, das heißt eine Ausweitung des Angebotes, stattgefunden haben.

**Tabelle 1: Beschreibung von möglichen Tendenzen von wirtschaftlichen und sozialen Infrastrukturen im ländlichen Raum**

<b>Infrastrukturen</b>	<b>Beschreibung von möglichen Tendenzen</b>
netzgebundene Infrastruktur: Strom, Gas, Wasser, Telekom	Gefahr der Überwälzung von Kosten auf Ländliche Gebiete
Schulen	Schließung, Konzentration (auf einen Schulstandort)
med. Grundvers.(Ärzte)	Konzentration v.a. der Fachärzte in den Bezirkshauptstädten
Betreuung Kinder	kein Angebot, Ausbau
Betreuung Senioren	kein Angebot, Ausbau
Nahversorgung	Schließung, Konzentration (in zentralen Lagen)
DL – Post, Banken	Schließung, Konzentration (in zentralen Lagen)
öffentlicher (Nah-)Verkehr	Einstellung, Ausdünnung d. Intervalle, Reduktion des Angebotes auf best. Segmente (z.B. Schüler)
staatliche Verwaltung (Bund, Länder) z.B. Bezirksgericht	Rückzug bzw. Konzentration (in den Bezirksorten)

## 2.2 Ursachen und Wahrnehmung der Veränderungen der wirtschaftlichen und sozialen Infrastruktur im ländlichen Raum

In der einschlägigen sozialwissenschaftlichen Fachliteratur wird der soziale Aspekt der wirtschaftlichen und sozialen Infrastruktur, vor allem die Wahrnehmung und Deutung von Veränderungen durch die betroffene Bevölkerung bis auf wenige Ausnahmen kaum behandelt. Hingegen liegt eine Reihe von Abhandlungen über die Infrastruktur vor, die jedoch primär technische, ökonomische und raumplanerische Aspekte behandelt.

In Anlehnung an Schenk (1990) können folgende Hypothesen über die Entwicklungstendenzen sozialer und wirtschaftlicher Infrastrukturen im ländlichen Raum aufgestellt werden.

Der beobachtbare Niedergang von Teilen der kommunalen, sozialen und wirtschaftlichen Infrastrukturen ist Ausdruck gegenwärtiger Mobilitäts- und Nachfragestrukturen. Damit einher ging und geht eine Neubewertung der Distanz als differenzierender Faktor der räumlichen Ordnung, was sich in der Veränderung von Reichweiten zentraler Güter und Dienstleistungen nachweisen lässt. Nähe gilt nicht mehr als Kriterium für die Kaufentscheidung, zumal für den Einkauf in Supermärkten und Großmärkten etc. immer größere Distanzen zurückgelegt werden. Dieser Umstand führt zu Umschichtungen innerhalb des zentralörtlichen Systems zugunsten der verkehrlich gut erschlossenen zentralen Orten mit einem attraktiven Einzelhandelsangebot zu Lasten des notwendigerweise kleinteiligen und teureren Angebotes in den kleinen ländlichen Siedlungen und zentralen Orten unterster Stufe.

Ein Schlüsselfaktor für die Erreichbarkeit und Nutzung von lokalen und regionalen Infrastrukturen ist die Frage der Mobilität. Durch die zunehmende Individualmobilisierung und dem Rückbau der öffentlichen Personennahverkehrs-Angebote wird es für den Personenkreis, der nicht über einen PKW verfügt, deutlich schwieriger einzelne Infrastruktur-Angebote zu nutzen. Der Ausbau von mobilen Diensten (z.B. Landzusteller der Post, Hauszustellung von Lebensmitteln, mobile Pflegedienste) kann aber ein gut sortiertes Angebot vor Ort nur teilweise ersetzen.

Jener Anteil der Bevölkerung, der ein KFZ zur Verfügung hat, fühlt sich weniger unterversorgt, da das mangelnde Angebot an wirtschaftlichen und sozialen Infrastrukturen durch das Angebot in den nächstgelegenen Städten, die im Individualverkehr relativ einfach erreicht werden können, ausgeglichen werden kann. Das rasch expandierende Angebot von Verbraucher- und Großmärkten im Umkreis der Bezirkshauptstädte, das nur mittels PKW genutzt werden kann, gefährdet trotz potentiell ausreichender Nachfrage vor Ort die Existenz der verbleibenden lokalen Versorgungseinrichtungen.

Dort, wo das infrastrukturelle Angebot schon niedrig ist, ist auch die Akzeptanz des verbliebenen Angebotes gering. Dazu kommt, dass sich viele AnwohnerInnen bei Einkäufen am überregionalen Angebot orientieren (Preis, Vielfalt des Angebots, Einkauf als Erlebnis etc.). Die Mehrzahl der Bevölkerung hat Alternativen zum einstigen dörflichen Angebot gefunden (z.B. indem beim Auspendeln die Einkäufe erledigt werden) bzw. hat die Defizite in einer Art Gegenrechnung zu anderen Vorzügen des Wohnstandortes akzeptiert (z.B. relative Naturnähe, gute Wohnausstattung).

Die Leistungsfähigkeit leicht erreichbarer und leistungsstarker Unter- und Mittelzentren ist zumindest in einer bestimmten Lebensphase für die Qualität des Wohnens im ländlichen Raum bedeutsamer als die Versorgung mit öffentlichen und privaten Dienstleistungen vor Ort. Geringe Verkehrswiderstände



(keine Verkehrsstaus, geringe Parkplatzrestriktionen, kurze Distanzen) sind ein gewichtiges Moment zur Akzeptanz des Angebotes der nahe gelegenen zentralen Orte. Dazu tritt der Gewöhnungs- und Akzeptanzfaktor. Um spezielle Infrastruktur-Einrichtungen wie FachärztInnen, Aus- und Weiterbildungseinrichtungen, und vor allem Freizeitangebote in Anspruch nehmen zu können, mussten auch in der Vergangenheit weitere Wegstrecken in Kauf genommen werden.

Obwohl sich in Umfragen (z.B. Schenk 1990) ein breites Bild der Akzeptanz der Bevölkerung mit der Versorgungssituation im ländlichen Raum ergibt, ist darauf zu verweisen, dass dies vielfach die „Zufriedenheit der Zurückgebliebenen“, die bereit sind, sich mit den Verhältnissen zu arrangieren, ist. Personen mit anderen Lebensvorstellungen und –zielen wandern ab oder beabsichtigen dies zu tun.

Resümierend lassen sich die Aussagen folgendermaßen zusammenfassen: Der Rückbau der dörflichen Infrastrukturen ist nur ein Teil einer geänderten Raumordnung. Die kleinteilige lokale Infrastruktur verliert zugunsten der zentralörtlichen Infrastruktur an Bedeutung. Dies geschieht auch vor dem Hintergrund veränderter Verhaltensmuster bzw. Konsumgewohnheiten. Einen Schlüsselfaktor bildet sicher das veränderte Mobilitätsverhalten. Die flächendeckende Erschließung des ländlichen Raumes durch ein engmaschiges Straßennetz bzw. die Motorisierung breiter Kreise der ländlichen Bevölkerung haben die Wahrnehmung von Distanzen fundamental verändert.

## 2.3 Begrifflichkeiten und Abgrenzungen von Infrastrukturen

### 2.3.1 Definition der Begrifflichkeit

Der Begriff „Infrastruktur“ stammt ursprünglich aus dem Lateinischen, wo „infra“ unten und „struktura“ Zusammenfügung, also das Bauwerk heißen. Sprachlich bedeutet Infrastruktur also „Unterbau“. In der Fachsprache der französischen Eisenbahn bezeichnete man mit „infrastructure“ erdverbundene Einrichtungen mit langer Lebensdauer.

Dieser Herkunft entsprechend wurde unter der Infrastruktur zunächst die „dingliche Grundausstattung“ eines Gebietes mit seinen Landerschließungen, Verkehrswegen und Leitungsnetzen bestimmt. Anfang der sechziger Jahre wurde der Begriff „Infrastruktur“ schließlich in die Wirtschaftswissenschaften aufgenommen (Zimmermann et al. 1993, S. 34, Schliephake 1990, S. 14).

Neben der „dinglichen Grundausstattung“ wurden im Lauf der Zeit noch die klassischen Entsorgungssysteme sowie das Nachrichtenwesen (Telekommunikation) unter dem Titel Infrastruktur zusammengefasst. Im Zuge des Ausbaues des Sozialstaates in der Nachkriegszeit bis in die 1970iger Jahre wurden die soziokulturelle Infrastruktur und das Bildungswesen hinzugezählt. Die Summe der verschiedensten Infrastrukturen bildet damit einen großen und dementsprechend heterogenen Bereich der Daseinsvorsorge. Als vielschichtiges Gebilde fragwürdig, was zu seiner fachlichen Zusammenfassung überhaupt berechtigt (Schliephake 1990, S. 14-15).

Der Begriff der „Infrastruktur“ wird seit den sechziger Jahren in den Wirtschaftswissenschaften und verwandten Disziplinen (Raumplanung usw.) verwendet und fällt mit der wirtschaftlichen Expansion nach dem 2. Weltkrieg und den damit verbundenen steigenden Anforderungen an die Infrastruktur zusammen.

Eine erste Definition von Infrastruktur lautet daher, dass die verschiedenen Infrastrukturen eine Grundvoraussetzung für das wirtschaftliche Leben einer Volkswirtschaft sind, so vor allem Straßen, Kanäle und sonstige Verkehrseinrichtungen, Energie- und Wasserbauten, Schulen, Universitäten, Krankenhäuser, Sozialversicherungen. Die Infrastruktur bezeichnet diese gemeinwirtschaftlich organisierten Einrichtungen einer Volkswirtschaft. Infrastrukturinvestitionen sind derjenige Teil der Staatsausgaben, der zum Ersatz oder weiteren Ausbau der Infrastruktur verwendet wird.

Bei den einzelnen Autoren zeigen sich aber teils beträchtliche Abweichungen:

Eichener (zitiert nach Hesina et al. 2001) definiert Infrastruktur als *„ein standortbezogenes System von öffentlichen oder öffentlich kontrollierten Basisfunktionen für Wirtschaft und Haushalte. Sie hat materielle (z.B. Gebäude, Einrichtungen, institutionelle (z.B. Organisation, Finanzierung) oder personelle (Mitarbeiter-) Komponenten“* (Hesina et al. 2001, S. 13).

Hingegen kann man bei einer sehr weiten Auslegung des Begriffs Infrastruktur *„die Gesamtheit der wachstumsnotwendigen Voraussetzungen an materiellen, institutionellen und personalen Basisfunktionen einer Volkswirtschaft verstehen.“* Damit wird bereits auf den Vorleistungscharakter von Infrastruktureinrichtungen verwiesen. Als öffentliche – im Gegensatz zur privaten – Infrastruktur werden diejenigen Einrichtungen bezeichnet, die von der öffentlichen Hand (also vor allem den Gebietskörperschaften) finanziert, erstellt und/oder betrieben werden (Debelius 1994, S. 7).

Die begrifflich weiteste Fassung stammt von Jochimsen (nach Frey 1980). Für ihn ist *„Infrastruktur die Gesamtheit aller materiellen, institutionellen und personalen Anlagen, Einrichtungen und Gegebenheiten..., die den Wirtschaftseinheiten im Rahmen einer arbeitsteiligen Wirtschaft zur Verfügung stehen und die mit dazu beitragen, einerseits die Unterschiede in der Entlohnung der Produktionsfaktoren zwischen Regionen und Sektoren zu verringern und andererseits das Wachstum der Volkswirtschaft zu erhöhen.“* Jochimsen spricht auch von den Basisfunktionen einer Gesamtwirtschaft, die den Integrationsgrad und das Niveau der Wirtschaftstätigkeit verbessern.

Stärker auf Planung und Politik ausgerichtet ist die Umschreibung von Stohler (1965). Für ihn sind Infrastrukturausgaben Aufwendungen, *die „für öffentliche Güter getätigt werden, jedoch insofern Investitionen darstellen, als gegenwärtigem Aufwand künftige Erträge entsprechen“.* Unter Infrastruktur kann man daher die Gesamtheit des öffentlichen Kapitals verstehen: *„Infrastrukturausgaben sind öffentliche Investitionen für Kollektivgüter.“* Diese Umschreibung entspricht auch dem englischen Begriff für Infrastruktur: *„Social Overhead Capital“* (Frey 1980).

An den verwendeten Begrifflichkeiten wird ersichtlich, dass auch unter den ExpertInnen kein Konsens darüber herrscht, wie weit oder eng die Infrastruktur einer Volkswirtschaft zu fassen ist. Auch Vandenhoeck und Ruprecht (1999) verweisen auf die Beliebigkeit der Definition von „Infrastrukturen“. In der einschlägigen Literatur werde seit Jahrzehnten um eine Grenzziehung gerungen, ohne jedoch ein abschließendes Ergebnis hervorgebracht zu haben. Bis dato wären drei Richtungen erkennbar, den Sammelbegriff der Infrastruktur fassbar zu machen.

Zum einen über eine *Aufzählung* materieller Gegenstände oder Sektoren. Dieses Verfahren sei wenig fruchtbar, da es keine erklärende Systematik erkennen ließe. Eine zweite Herangehensweise analysiert die *Wirkungen* der Infrastruktur, um von ihrer Diagnose auf den Begriffsinhalt schließen zu können. Dieser bereits von Jochimsen vertretene funktionale Definitionstypus sei mit dem Makel behaftet, auf eine

bereits entwickelte, etablierte Theorie zurückgreifen zu müssen, so dass er alles andere als voraussetzungsarm ist. Das dritte Verfahren konzentriert sich auf die Typisierung von *Merkmale*, die Infrastrukturen aus der Masse realweltlicher Phänomene hervortreten lasse. Auch dieses Verfahren sei abstrakt und dadurch kompliziert, dass u.a. die Wahl der Eigenschaften weder vorgegeben noch einmalig durchzuführen sei (Vandenhoeck/Ruprecht 1999, S. 15-16).

Obwohl der Infrastrukturbegriff im Laufe der Jahre durch „weiche“ Infrastrukturen (z.B. Bildungseinrichtungen) erweitert wurde, dominiert in der einschlägigen Fachliteratur die Befassung mit technischen, „harten“ Anlagen (Straßen, Energie- und Wasserbauten usw.). Während eine wissenschaftliche und theoretische Auseinandersetzung mit Funktionen, Merkmalen der sozialen und wirtschaftlichen Infrastrukturen (Infrastrukturen der Daseinsvorsorge) bis dato nicht erfolgte.

Die für diese Studie angewendete Systematisierung schließt einerseits theoretisch an das dritte Differenzierungsverfahren, die die nutzenbezogenen Eigenschaften als Merkmale der Infrastrukturen heranziehen, an. Infrastrukturen sind keine herkömmlichen Waren und Dienstleistungen sondern sie stellen ein Gutes mit besonderen Eigenschaften dar. Andererseits wird aus praktischen Erwägungen jedoch eine Aufzählung der für diese Untersuchung relevanten sozialen und wirtschaftlichen Infrastrukturen vorgenommen.

Der Begriff der „Infrastrukturen“ bzw. die wissenschaftliche Befassung damit hat in den letzten 30 Jahren einen bemerkenswerten Bedeutungswandel erfahren. Während in den sechziger und siebziger Jahren die Planung, Steuerung bzw. die praktische Umsetzung von Infrastrukturprojekten, sowie der Entwicklungsaspekt (Stichwort: Regionalentwicklung, „Zentrum-Peripherie-Problematik“, nachholende Entwicklung) im Zuge des Ausbaues der Staatstätigkeit im Vordergrund stand (Infrastruktur: Grundlagen der Planung öffentlicher Investitionen: Frey 1970), sind in den 1980er Jahren Umweltfragen, und in den 1990er Jahren Finanzierungs- und Wachstumsfragen (z.B. Infrastruktur als Wachstumsfaktor: Zimmermann et al. 1993) in den Vordergrund gerückt. Die herrschende neoliberale Wirtschaftspraxis schlägt sich darin nieder, dass in den letzten Jahren sowohl politisch als auch wissenschaftlich vermehrt auf den „Standortfaktor“-Infrastruktur zur Steigerung der (regionalen) Wettbewerbsfähigkeit fokussiert wird. Weiters ist im Diskurs eine Verschiebung von öffentlichen Gütern bzw. Dienstleistungen hin zu privater Leistungserbringung zu erkennen.

### 2.3.2 Einige Eigenschaften von Infrastrukturgütern als öffentliche Güter

Infrastrukturgüter bzw. Infrastrukturleistungen besitzen in unterschiedlichem Ausmaß den Charakter eines öffentlichen Gutes. „Reine“ öffentliche Güter weisen laut Hesina (et al. 2001) folgende zwei Eigenschaften auf:

Nicht-Ausschließbarkeit der Inanspruchnahme: Für ein reines öffentliches Gut gilt, dass es entweder technisch unmöglich bzw. nur mit unverhältnismäßig hohem Kostenaufwand möglich ist, jemanden von der Nutzung auszuschließen. Umgekehrt kann Nicht-Ausschließbarkeit auch bedeuten, dass man sich der Nutzung des öffentlichen Gutes nicht entziehen kann. Da die Nicht-Ausschließbarkeit unabhängig davon gilt, ob die NutzerInnen zur Finanzierung des Gutes bzw. der Leistung beitragen oder nicht, wird argumentiert, dass eine Bereitstellung über kompetitive Märkte, d.h. über private Anbieter, nicht möglich ist. Die Nicht-Ausschließbarkeit der Inanspruchnahme entspricht in etwa der „Kollektivgutei-

genschaft“ wie sie von Vandenhoeck und Ruprecht kategorisiert wird (Vandenhoeck/Ruprecht 1999, S. 16-17).

Nicht-Rivalität der Inanspruchnahme: Der Konsum bzw. die Inanspruchnahme eines/r Infrastruktur-Gutes bzw. –Leistung durch ein Individuum beeinträchtigt nicht die Nutzungsmöglichkeiten des Gutes durch andere Individuen.

Beide Eigenschaften können als Kennzeichen für „öffentliche Güter“ schlechthin dienen. Obgleich sich in der Praxis kaum Infrastrukturen finden, die diesen Kriterien des reinen öffentlichen Gutes vollständig entsprechen.

Tatsächlich handelt es sich bei Infrastrukturen meist um unvollkommene öffentliche Güter, wobei die Nutzungsmöglichkeiten nicht für alle Wirtschaftssubjekte gleich gegeben sind. Die Unterschiede in der physischen Nutzungsmöglichkeit resultieren dabei vor allem aus der Örtlichkeit. Die Nutzungsmöglichkeit von Infrastrukturen ist meist abhängig von der Nähe zu dieser Infrastruktur – und der Notwendigkeit komplementärer privater Güter – so ist beispielsweise die Nutzungsmöglichkeit einer Straße vom Besitz eines Autos abhängig - indirekt damit auch vom individuellen Einkommen.

Auch das Prinzip der Nicht-Rivalität (im Konsum) ist bei den meisten Infrastrukturen nicht in seiner strikten Form gültig, sondern gilt lediglich bis zu einer gewissen Kapazitätsgrenze. Wird diese überschritten, beeinträchtigt die Nutzung der Infrastruktur durch ein Individuum die Nutzungsmöglichkeiten durch andere Wirtschaftssubjekte.

Eine öffentliche Bereitstellung von Infrastrukturen findet sich (unabhängig vom Charakter des Guts oder der Leistung) häufig im Fall von sogenannten „*natürlichen Monopolen*“. Von einem natürlichen Monopol wird dann gesprochen, wenn beim Angebot eines Guts die Durchschnittskosten mit wachsender Angebotsmenge über den gesamten Output-Bereich fallen. Diese Konstellation findet sich üblicherweise in Bereichen, die durch hohe Investitionskosten (Fixkosten) aber (relativ) niedrige variable Kosten (Grenzkosten) gekennzeichnet sind. Dies ist etwa bei liniengebundener technischer Infrastruktur der Fall.

Bedingt durch technische und organisatorische Veränderungen aber auch durch den ideologischen Paradigmenwechsel („mehr Markt, weniger Staat“) kommt es in den letzten Jahren sowohl in jenen Bereichen, die man traditionell als klassische „natürliche Monopole“ betrachtete, als auch dort, wo die technischen Eigenschaften den Charakter eines öffentlichen Guts bedingt haben, zu einer Änderung in der Nicht-Rivalität und Nicht-Ausschließbarkeit sowie zu einem zunehmenden Angebot dieser Güter über den Markt.

Dies gilt für Strom- und Gasversorgung wie für die Telekommunikation, das Eisenbahnwesen oder den Rundfunkbereich. Insbesondere die Trennung zwischen dem Betrieb eines physischen Infrastrukturnetzes und dem Angebot einer Infrastrukturleistung unter Nutzung dieses physischen Netzes erlaubt Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Infrastrukturanbietern. Heute ist daher umstritten, inwieweit man überhaupt noch von der Existenz natürlicher Monopole sprechen kann. Auch in anderen Bereichen ist eine zunehmende Unschärfe der Abgrenzung von „klassischen“ Infrastrukturgütern im Verkehr, der Ver- und Entsorgung mit Energie und Wasser, dem Bildungs- und Gesundheitswesen etc. zu herkömmlichen privaten Gütern zu beobachten.

Durch die Privatisierung von Infrastrukturen gelangen wettbewerbsorientierte Elemente und die Preisgestaltung nach ökonomischen Aspekten (entsprechend der Grenzkosten und der Marktverhältnisse) zum Einsatz, die die Nicht-Ausschließbarkeit wesentlich verändern. Über Gebühren, die nicht mehr nach sozialen Kriterien festgelegt sind, sondern den Grenzkosten bzw. Angebots-Nachfrage-Verhältnissen entsprechen, wird die Inanspruchnahme von Infrastrukturen, die technisch nicht oder nur mit hohem Aufwand ausgeschlossen werden kann (z.B. die Benutzung einer Straße) ökonomisch eingeschränkt.

Zusammenfassend kann daher festgestellt werden: Unter den Infrastrukturen überwiegen die öffentlichen Güter, wobei das „reine“ öffentliche Gut in der Praxis jedoch kaum auftritt. Die Kriterien der Nicht-Ausschließbarkeit sowie der Nicht-Rivalität der Inanspruchnahme dienen als wichtige Unterscheidungsmerkmale zwischen privaten und öffentlichen Gütern. In den letzten Jahren ist bedingt durch den wirtschaftlichen Paradigmenwechsel (private statt öffentliche Leistungserbringung) eine zunehmende Unschärfe der Abgrenzung von klassischen Infrastrukturgütern zu herkömmlichen privaten Gütern zu konstatieren.

### 2.3.3 Wirtschaftliche und soziale Infrastrukturen als besonderes Gut („Daseinsvorsorge“)

Öffentliche Dienstleistungen und Infrastrukturen sind ein besonderes Gut: Aufgrund der spezifischen Produktionsbedingungen und des Ziels einer umfassenden und leistbaren Versorgung der Bevölkerung, ist in jedem Fall – egal ob die Bereitstellung durch private oder öffentliche Unternehmen erfolgt – ein stärkerer Einfluss des Staates und seiner Gebietskörperschaften sicherzustellen als bei Produktion „rein privater Güter“ (Wiener Arbeiterkammer 2004a).

- ◆ Die für die Erstellung der meisten Versorgungsleistungen nötigen Netze (Schienen, Strom-, Telefon- und Wasserleitungen) geben dem Betreiber ein „natürliches Monopol“, die effizienzsteigernde Wirkung von Marktkonkurrenz kann sich deshalb nicht entfalten;
- ◆ Die Amortisationszeiten der Investitionen in diese Netze bzw. in die Infrastruktur im allgemeinen sind extrem lang, die realisierbaren Renditen gering (es sei denn, der private Betreiber kann seine Monopolstellung ausnützen). Privatunternehmen investieren deshalb nur unzureichend in die von ihnen betriebene Infrastruktur;
- ◆ Investitionen in die Infrastruktur verbessern die Produktions- und Konsumbedingungen, ohne dass die begünstigten Unternehmen bzw. Haushalte dafür in jedem Fall ein angemessenes Entgelt leisten (positive „externe Effekte“);
- ◆ Die Versorgung mit Wasser, Energie, Kommunikations- und Verkehrsmöglichkeiten befriedigt Grundbedürfnisse, nicht nur für die Bürger sondern auch im Rahmen der Ansiedlung von Industrie und Gewerbe. Die Bereitstellung der entsprechenden Versorgungsdienstleistungen für alle AnrainerInnen zu erschwinglichen Preisen ist deshalb ein eigenständiges sozialpolitisches Ziel. Sie ist auch dann zu gewährleisten, wenn es sich für ein privates Unternehmen nicht „rechnet“;
- ◆ Die Versorgungsnetze sowie die sonstige Infrastruktur sind für Zusammenhalt und „Funktionieren“ einer Gesellschaft von fundamentaler Bedeutung. Dies ist der politische Grund, warum Einrichtungen der Infrastruktur ins Eigentum des Staates bzw. öffentlicher Unternehmen genommen wurden;

- ◆ Durch die öffentliche Hand oder Betriebe in deren Hand erbrachte Dienstleistungen der Daseinsvorsorge erfüllen neben ihrer Hauptfunktion (die jeweilige Dienstleistung für alle sozial leistbar zu erbringen) eine Reihe von Nebenfunktionen, Arbeitsplatz- und Kaufkraftsicherung, Setzung hoher Qualitätsstandards, soziale und ökonomische Integration „schwächerer“ Arbeitnehmer;

Es gibt keine abschließende und letztlich allgemein gültige Definition der Eigenschaften und Funktionen von Infrastrukturen. Es können lediglich einige Merkmale bzw. Eigenschaften beschrieben werden. Eine gemeinwirtschaftliche, wohlfahrtsorientierte Sichtweise stellt darauf ab, dass öffentliche Dienstleistungen bzw. Infrastrukturen ein Gut besonderer Art darstellen, deren Erbringung ein übergeordnetes gesellschaftspolitisches Ziel darstellt und nicht auf betriebswirtschaftliche Effizienz- bzw. Rentabilitätskriterien reduziert werden kann. In der einschlägigen Fachliteratur zeigt sich ein starkes Übergewicht der Behandlung von leitungsgebundenen, „harten“ Infrastrukturen (Strom, Wasser, Gas, Telekom), während die Bedeutung von dienstleistungsorientierten Infrastrukturbereichen wie Schule/ Ausbildung, Betreuungseinrichtungen (Kinder/Senioren), ärztliche Versorgungseinrichtungen, Nahversorgung, jene Bereiche auf die im Rahmen dieser Untersuchung fokussiert wird, weitgehend nicht erörtert werden.

### 2.3.4 Infrastrukturbereiche

Über die Bereiche, die zur Infrastruktur gezählt werden, besteht in der einschlägigen Fachliteratur kein Konsens. Dies ist auch stark von der jeweiligen Fragestellung abhängig.

Frey (1980) zählt die Bereiche wie folgt auf:

- ◆ Verkehr (Eisenbahnlinien, Flughäfen und Flugsicherung, Straßen, Parkplätze, Güter-, Wald- und Wanderwege, soweit sie allgemein zugänglich sind, Anlagen der Nachrichtenübermittlung);
- ◆ Öffentliche Versorgung (Elektrizität, Gas, Wasser);
- ◆ Entsorgung (Gewässerschutz, Lufthygiene, Kehrlichbeseitigung);
- ◆ Anlagen zum Schutz vor Elementarschäden;
- ◆ Anlagen der schulischen und beruflichen Ausbildung;
- ◆ Anlagen der Forschung (soweit nicht reine Entwicklungsforschung);
- ◆ Einrichtungen zur Förderung und Verbesserung der Gesundheit;
- ◆ Anlagen für Kultur, Sport und Erholung (Freizeitinfrastruktur);
- ◆ Anlagen der öffentlichen Verwaltung;

Nicht dazu gezählt werden von ihm militärische Anlagen, Wohnungen sowie Einrichtungen zur Versorgung mit privaten Gütern (Nahversorgung). Bei diesen Bereichen fehle der Investitionscharakter oder der Kollektivgutcharakter. Sie stellten zudem in einem marktwirtschaftlichen System anders gelagerte Planungs- und Entscheidungsprobleme dar (Frey 1980).

Zimmermann et al. (1993) zählen zur Infrastruktur folgende Bereiche:

- ◆ Verkehrswesen
- ◆ Energieversorgung

- ◆ Nachrichtenübermittlung
- ◆ Wasserversorgung
- ◆ Abwasserentsorgung sowie Müllbeseitigung
- ◆ Kirchenbauten
- ◆ Freizeitanlagen für Kultur, Sport und Erholung
- ◆ Bildungs- Forschungswesen
- ◆ Gesundheitswesen

Fasst man die Begrifflichkeiten weiter, könne man dazu auch die öffentliche Verwaltung, die Rechtsordnung und die Landesverteidigung zur Infrastruktur rechnen. Weiters die Umwelt und das Humankapital der Bevölkerung (Zimmermann et al. 1993, S. 34).

Hesina et al. (2001) betrachten in ihrer Studie „wirtschaftsnahe“ bzw. wirtschaftsrelevante öffentliche (bzw. öffentlich kontrollierte) Infrastrukturen:

- ◆ Verkehrsinfrastruktur: Straßenverkehr, Schienenverkehr, Schifffahrtsverkehr, Flugverkehr;
- ◆ Kommunikationsinfrastruktur: leitungsgebundene Telekommunikation, Funk- und Sendeanlagen;
- ◆ Versorgungsinfrastruktur: Elektrizitäts-, Gas-, Fernwärme-, Wasserversorgung;
- ◆ Entsorgungsinfrastruktur: Abwasser-, Abfall-, Sondermüllentsorgung;
- ◆ Bildungsinfrastruktur: Grund- und höhere Schulen, Hochschulen, Fort- und Weiterbildungseinrichtungen;
- ◆ wirtschaftsrelevante Sozialinfrastruktur: Kinderbetreuungseinrichtungen, höherwertige Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen;
- ◆ industrie- und technologiepolitische Infrastruktur: Innovations- und Gründerzentren, Wirtschaftsparks, Kompetenzzentren, technologiepolitische Beratungs- und Wissenstransfer-einrichtungen;
- ◆ immaterielle Infrastruktur: Unternehmensförderungen;

Von allen Autoren werden Infrastrukturen wie Verkehr, Ver- und Entsorgungsbetriebe, der Bereich der Telekommunikation und die Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen sowie das Forschungswesen zu den gängigen Infrastrukturbereichen gezählt. Die öffentliche (hoheitliche) Verwaltung, sowie die Freizeitinfrastruktur werden nur teilweise zur Infrastruktur gezählt. Keine Zuzählung findet hingegen der Einzelhandel bzw. die Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfes.

### **2.3.5 Arbeitsdefinition der kommunalen, sozialen und wirtschaftlichen Infrastrukturen**

Im Unterschied zu den besprochenen Abgrenzungen, die sich auf überregionale, leitungsgebundene Infrastrukturen konzentrieren, wird im Rahmen dieser Untersuchung der Fokus auf ausgewählte kommunale, soziale und wirtschaftliche Infrastrukturen im ländlichen Raum unter dem Blickpunkt von Rückbautendenzen der vergangenen Jahre gerichtet. Für die Zwecke dieser Untersuchung werden folgende personen- und haushaltsbezogene Bereiche, die für die individuelle Organisation des Alltags wesentlich sind, ausgewählt und untersucht:

- ◆ Bildungsinfrastruktur (Pflichtschulen bzw. höhere Schulen);
- ◆ medizinische Grundversorgung (ÄrztInnen, FachärztInnen), Akutkrankenhäuser, Apotheken, Hausapotheken;
- ◆ Betreuungseinrichtungen:
  - ◆ Kinder: Kindergarten/Kinderkrippe, Tagesmutter;
  - ◆ Altenbetreuung: Seniorenheime, mobile Dienste;
- ◆ Nahversorgung:
  - ◆ Güter des täglichen Bedarfs: Supermarkt, Kaufmann;
  - ◆ Dienstleistungen des täglichen Bedarfs: Post;
- ◆ öffentliche Verkehrsmittel: Bahn- und Buslinien;

Indirekt behandelt werden auch ausgewählte soziale Infrastrukturen wie Sport- und Freizeiteinrichtungen, sowie Wirtshäuser. Das gleiche gilt für ausgewählte hoheitliche Infrastrukturen wie Polizei, Gendarmerie, Bezirksgerichte. Die ausgewählten Bereiche umfassen auch die für den ländlichen Raum besonders relevante soziokulturelle und wirtschaftliche Infrastruktur. Ein starker Fokus ist auf kommunale und regionale Dienstleistungen (z.B. Betreuungseinrichtungen) gerichtet. In Abweichung zu herkömmlichen Abgrenzungen wird die privatwirtschaftlich organisierte Nahversorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfes in unsere Untersuchung miteinbezogen.

## 2.4 Infrastrukturentwicklung im ländlichen Raum aus der Sicht der Raumordnung

In der Entwicklung der ländlichen Regionen kommt der Infrastruktur eine wichtige Funktion zu. Die Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen ist eine der Leitvorstellungen des Österreichischen Raumentwicklungskonzeptes.

*„damit wird eine räumlich ausgewogene Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Regionen im nationalen und europäischen Maßstab verfolgt;*

*eine Sicherung eines gleichwertigen Zugangs zu Infrastruktur und Wissen angestrebt;*

*die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und des kulturellen Erbes soll zur Gewährleistung des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Zusammenhalts, zu gleichwertigen Lebensbedingungen in den Teilräumen und zur gesellschaftlichen Integration beitragen.*

(ÖROK 2002a)

Umgekehrt schränkt die räumliche Ungleichheit die individuellen Entfaltungsmöglichkeiten der ländlichen Bevölkerung ein und erschwert oder verhindert den Besuch von Bildungseinrichtungen, die Aufnahme einer adäquaten Erwerbstätigkeit, Einschränkungen in der Teilhabe am kulturellen und politischen Leben u.ä. Dabei spielt die Verkehrsinfrastruktur eine Schlüsselrolle. Diesen Einschränkungen unterliegt besonders die Bevölkerung in peripheren, dünn besiedelten und strukturschwachen Räumen. Stark betroffen sind sozial schwache und körperlich beeinträchtigte Gruppen wie ältere Menschen, Behinderte, Arbeitslose, Alleinerzieherinnen und AusländerInnen.

Ungeachtet dem Bestreben nach räumlicher Kohäsion ist es gerade in vielen kleineren und mittleren Städten im ländlichen Raum in den letzten Jahren zu einem Niedergang der ökonomischen und sozialen



Strukturen gekommen. In den Stadtkernen lässt sich die Absiedelung von Unternehmen (Niedergang der Nahversorgung) oder die Konzentration der Versorgungseinrichtungen in einigen wenigen zentralen Orten beobachten. Die räumlich stark ausgeprägte Trennung einzelner Daseinsfunktionen (Tourismusintensivregionen, „Schlafdörfer“, Einkaufszentren) bedingt ein stark erhöhtes, privat organisiertes Verkehrsaufkommen, sowie eine sinkende Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs.

Ungeachtet der Rückbautendenzen ist der Abbau von räumlichen Disparitäten durch ein mehrdimensionales, polyzentrisches Infrastruktur-Konzept eine Zielvorstellung, die im Europäischen Raumentwicklungskonzept (EUREK) und im Österreichischen Raumentwicklungskonzept ausformuliert wird (EU-Kommission 1999a, ÖROK 2002a).

Den kleinen und mittleren „Städten“ in den ländlichen Regionen kommt insofern eine Schlüsselstellung zu, da nur sie in der Lage sind mit einem einigermaßen sinnvollen Auslastungsgrad Infrastruktur und Dienstleistungen für wirtschaftliche Aktivitäten in der Region anzubieten („kritische Masse“). Die steigende ökonomische Verflechtung von Stadt und Land beschränkt sich nicht nur auf die großen urbanen Zentren, sondern ist in der Hierarchie der Zentren auch auf unterer Ebene anzutreffen. Die Zukunft ländlicher Räume ist daher besonders mit den Klein- und Mittelstädten in ländlichen Regionen sowie deren Infrastruktur verbunden. In Anlehnung des EUREK für Österreich bedeutet dies, dass vor allem den Bezirkshauptstädten eine wichtige Funktion zukommt. In diesen kleinen und mittleren Städten ist ein diversifiziertes Angebot an Waren und Dienstleistungen (regionale Versorgung), medizinischen und sozialen Versorgungseinrichtungen, Einrichtungen für die Aus- und Weiterbildung, Kultur und Sport vonnöten.

Theoretisch wird diese Forderung aus der Zielvorstellung einer dezentralen, polyzentrischen Siedlungsstruktur abgeleitet. Diese Zielsetzung sieht in einer dezentralen Siedlungsstruktur mit einer abgestuften Rangfolge von Städten positive Entwicklungsvoraussetzungen. Die Bildung von Netzen kleinerer Städte in weniger dicht besiedelten und wirtschaftlich schwächeren Regionen, die Erreichung der kritischen Masse (von NutzerInnen von Einrichtungen und Dienstleistungen) sei deshalb essentiell. Die Abwanderung der Bevölkerung gefährdet die Funktionsfähigkeit, da damit die angestrebte Mindestauslastung der Grundversorgung nicht mehr gewährleistet sei. Zur Stabilisierung bzw. Absicherung der sozio-ökonomischen Funktionsfähigkeit ländlicher Räume ist die notwendige Infrastrukturausstattung daher eine Grundvoraussetzung.

Aus der Sicht der Raumordnung, die auf einen räumlichen Ausgleich und den Zusammenhalt der Bevölkerung abzielt, ist die Erhaltung bzw. der Ausbau der kommunalen, sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktur unerlässlich. Eine besondere Bedeutung kommt dabei den kleinen und mittleren Städten abseits der hochrangigen, urbanen Zentren zu.

## 2.5 Infrastruktur im Kontext der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

### 2.5.1 Ausbau der sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktur

Der Ausbau der leitungsbundenen, technischen Basisinfrastrukturen (Straßen, Wasserver- und –Entsorgung, Strom, Gas, Telefon) wurde nach dem Zweiten Weltkrieg Schritt für Schritt durchgeführt, wobei eine weitgehende Vollversorgung der Haushalte auch in den ländlichen Regionen erreicht werden konnte. Bund, Länder und Gemeinden waren am Ausbau der Infrastrukturen gleichermaßen beteiligt.

Der Ausbau der Infrastruktur wurde unter günstigen volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen vorangetrieben (hohes Wirtschaftswachstum, Erreichung von Vollbeschäftigung). Die Ausweitung der Staatstätigkeit, sowie die gemischte Wirtschaft (Privatunternehmen neben verstaatlichten Betrieben), hohe Investitionsquoten von Gebietskörperschaften und Unternehmen waren dafür eine Grundvoraussetzung. Im Rahmen der Sozialpartnerschaft konnte der soziale Frieden und die Teilhabe breiter Bevölkerungsschichten am gestiegenen Wohlstand erreicht werden. Damit verbunden war auch ein wirtschaftlicher und sozialer Aufholprozess der rückständigen, ländlichen Regionen. Neben den anlagegebundenen, technischen Infrastrukturen wurden auch die sozialpolitischen Infrastrukturen auf nationaler (z.B. Sozialversicherung, Bildungswesen) und damit verbunden auf kommunaler Ebene ausgebaut. Kommunal oder regional organisierte Betreuungseinrichtungen für Kinder und Senioren sind erst in den letzten Jahren eingerichtet worden.

### 2.5.2 Rückbautendenzen vor dem Hintergrund veränderter wirtschaftlicher Rahmenbedingungen

Bis vor wenigen Jahren wurden in den meisten Staaten Europas nahezu sämtliche Dienstleistungen der gesellschaftlichen Infrastruktur von öffentlichen Institutionen erbracht. Diese sogenannte Daseinsvorsorge bildet einen Kern des europäischen Sozialstaatsmodells, das vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg als Reaktion auf die Krisen der Zwischenkriegszeit aber auch als Gegenmodell zur Planwirtschaft der realsozialistischen Staaten ausgebaut wurde.

Eine Arbeitsteilung zwischen staatlichen Institutionen, öffentlichen Unternehmen (Ausbau der Infrastruktur und Erstellung von Versorgungsleistungen) einerseits und der privaten Wirtschaft andererseits (Erstellung der sonstigen Güter und Dienstleistungen) war ein wesentliches Element des Modells der Sozialen Marktwirtschaft. So verbesserten die öffentlichen Investitionen, die in der Infrastruktur getätigt wurden, die Wachstumsbedingungen für die Unternehmer. Deren Investitionstätigkeit wurde auch durch die steigende Kaufkraft der Bevölkerung angeregt.

In den 1970er Jahren ging diese Periode zu Ende. Mit der Regierung von Premier Thatcher in Großbritannien und Präsident Reagan in den USA wurde eine Politik des Neoliberalismus eingeleitet, die mehr „Markt“ und den Rückzug des Staates verfolgte. Der Zerfall der Sowjetunion, die Integration der vormals kommunistischen Staaten in die Weltwirtschaft bzw. das daraus resultierende Ende der Systemkonkurrenz beschleunigten die Verbreitung marktradikaler Wirtschaftspolitik.

Wenige Jahre später wurde diese Politik von den übrigen europäischen Regierungen und von den EU-Institutionen übernommen. In der politischen Diskussion wird dieses Thema unter dem Stichwort „Privatisierung der Daseinsvorsorge“ bezeichnet. Die Daseinsvorsorge umfasst unter anderem Einrichtungen für Gesundheit, Kultur, Bildung, Wohnen, Verkehr, Kommunikation, Energie, Wasser und Abfall, somit auch elementare Teile der Infrastrukturausstattung.

Theoretisch und praktisch ist der pauschal vorgetragene Effizienzvorteil von privatwirtschaftlich organisierten Betrieben empirisch nicht schlüssig belegbar.<sup>4</sup> Dies verweist darauf, dass die behauptete Überlegenheit gegenüber den öffentlichen Diensten ideologischen und nutzenorientierten Ursprungs ist. Andererseits befinden sich bestehende öffentliche Einrichtungen auch deshalb unter Rechtfertigungsdruck, und daran knüpft der ideologische Gehalt der Privatisierung an, weil es kaum öffentliche Einrichtungen ohne Reformbedarf gibt. Ineffizienzen bei der Erbringung von Infrastrukturleistungen sind prinzipiell nicht auszuschließen. Die Ursachen für die Privatisierung von Unternehmen, die bislang der öffentlichen Sphäre zugerechnet wurden liegen neben ideologischen und nutzenorientierten Überlegungen aber auch in strukturellen Veränderungen (International public services 1997).

Wirtschaftsbeziehungen werden heute weitgehend nicht mehr durch nationale Grenzen beschränkt. Die Globalisierung und die Bildung regionaler Wirtschaftsblöcke haben die Rolle der Nationalstaaten grundlegend verändert. Der Abbau der Handelsschranken und der Kapitalfluss über die Landesgrenzen hinweg haben neue Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Infrastruktur und der öffentlichen Versorgungsbetriebe in den einzelnen Ländern geschaffen. Diese Trends haben die Privatisierung auf verschiedene Weise gefördert.

- ◆ Transnationale Unternehmen brauchen auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Einrichtungen wie Telekommunikation, Energieversorgung und Finanzdienste, um ihre grenzüberschreitenden Tätigkeiten mit billigen, zuverlässigen und fachkundigen Kräften durchzuführen; dies hat für sie Vorrang gegenüber der Subventionierung allgemein verfügbarer Dienste auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene;
- ◆ Im Zuge der verstärkten Privatisierung sind einige Größenvorteile von den staatlichen Betrieben auf die immer bedeutender und einflussreicher werdenden transnationalen Unternehmen übergegangen, die die öffentlichen Versorgungsbetriebe und die öffentlichen Dienste weltweit beherrschen. Diese können ihren Zugang zu neuen Märkten mit (häufig durch eine Monopolstellung) erzielten Gewinnen aus bereits etablierten Märkten subventionieren;

---

4. Die Kommission zieht sich im Grünbuch „Dienstleistungen von allgemeinem Interesse“ auf den Standpunkt zurück, dass die bisherige Datenlage noch keine Einschätzung der langfristigen Auswirkungen zulasse, die durch die Öffnung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse für den Wettbewerb hervorgerufen wurden. (EU Kommission 2003).

- ◆ Banken und andere Finanzinstitute, die Geld von verschuldeten Ländern erhalten sollten, waren bestrebt, statt der Schuldenrückzahlung öffentliche Vermögenswerte sowie neue Investitionsmöglichkeiten durch die Privatisierung zu erhalten;
- ◆ Der Druck des globalen Wettbewerbs auf Märkte und Kapital veranlasst die Nationalstaaten zur Kürzung der Ausgaben mit dem Ziel, Steuern und Zinssätze zu senken, um attraktivere Bedingungen für ausländische Anleger zu schaffen;
- ◆ Die Konvergenzkriterien für die Mitgliedsländer regionaler Wirtschaftsblöcke – wie die Bedingungen der Europäischen Union für die Einführung einer Einheitswährung – verlangen eine Reduzierung des öffentlichen Ausgabendefizits und der Staatsschulden;
- ◆ Die Bestrebungen öffentliche Dienste zu privatisieren wurde auch ganz wesentlich durch die Europäische Kommission institutionalisiert. Besonders die Ausweitung der Geltung des Wettbewerbsrechts auf bis dato nicht-marktfähige Güter ist ein Mechanismus den Einfluss des Staates zurückzudrängen;

### 2.5.3 Liberalisierung/Privatisierung auf europäischer Ebene

Die Gründungsverträge 1957 enthielten keinerlei Vorgaben bei den Eigentumsverhältnissen – in diesem Sinne gab es bis Ende der 1970er Jahre keine Bestrebungen, die Daseinsvorsorge zu privatisieren. Erst mit der Schaffung des Binnenmarktes durch die Einheitliche Europäische Akte im Jahr 1985 wurden Privatisierungen forciert.

Eine unmittelbare Folge war die Privatisierung der staatlichen Monopole der Telekommunikation (Post, Telefon) und des Energiebereiches, die noch in den 1980er Jahren in Angriff genommen wurde. Parallel zur Marktöffnung weitete die EU-Kommission in den 1990er Jahren den Wirkungsbereich ihrer Wettbewerbs- und Beihilfenkontrolle aus. Dieses als Missbrauchsaufsicht begründete Instrument wurde damit zu einem Mittel der EU-Wirtschaftspolitik.

1992 folgte der Maastricht-Vertrag, der die Schritte zur Währungsunion festschrieb. Die Dominanz des politischen Ziels der Preisstabilität führte zu den Maastrichtkriterien, deren Einhaltung die öffentliche Hand nicht nur zu einer Verringerung der laufenden Ausgaben zwingt. Es entstand auch Druck, Budgetschulden durch – in der Regel einmaligen – Verkauf von öffentlichem Eigentum zu verringern.

Der 1997 neu geschaffene Artikel 16 des EG-Vertrages betont zwar, dass die Anwendung der EU-Wettbewerbsvorschriften nicht zur Verhinderung von Dienstleistungen der Daseinsvorsorge führen dürfe. Andererseits dürfen die Einschränkungen des Wettbewerbs „keine unnötigen Handelshemmnisse“ erzeugen. Nur nichtwirtschaftliche Tätigkeiten der Daseinsvorsorge wie Justizverwaltung, öffentliche Sicherheit, Schulwesen oder Grundversorgung der sozialen Sicherheit sind derzeit vorderhand von den Wettbewerbsregeln ausgenommen (Arbeiterkammer 2004a).

Die Umsetzung und Weiterentwicklung des Binnenmarktes hat in allen Mitgliedsstaaten der EU tiefgreifende Veränderungen in einzelnen Infrastrukturbereichen ausgelöst. Sowohl die in den letzten Jahren in Kraft gesetzten sektorspezifischen Regelungen als auch die angekündigten Maßnahmen der Gemeinschaft gehen in Richtung einer konsequenten Unterwerfung der öffentlichen Infrastrukturunternehmen unter die Wettbewerbsregeln des EU-Vertrages.

Die EU verfolgt im Infrastrukturbereich vorrangig zwei Ziele (Obermann 1996):

- ◆ Es sollen die nationalen Netze der Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur zu transeuropäischen Netzen zusammengeschlossen werden. Diese Entwicklung wird von der EU mit einer Reihe von koordinierenden Maßnahmen gefördert;
- ◆ Die EU ist bestrebt, gesamtwirtschaftlich wichtige Infrastruktursektoren soweit wie möglich dem Wettbewerb zu öffnen. Hierfür ist die Beschränkung von besonderen und ausschließlichen Rechten auf nationaler Ebene erforderlich. Öffentliche Aufgaben sollen reduziert und möglichst wettbewerbskonform erfüllt werden; sie sollen für die einzelnen Sektoren gemeinschaftsweit einheitlich definiert werden. Zulässige Sonderaufgaben und Belastungen einzelner Unternehmen sind offen abzugelten bzw. zu finanzieren;

Weiter vorangetrieben und konkretisiert wird diese Strategie durch das im Mai 2003 vorgestellte Grünbuch der EU-Kommission mit dem Titel „Dienstleistungen von allgemeinem Interesse“ (Europäische Kommission 2003a) bzw. das gleichnamige Weißbuch im Mai 2004 (Europäische Kommission 2004a)<sup>5</sup>. Darin wird vorgeschlagen öffentliche Dienstleistungen mittels einer horizontalen Rahmenrichtlinie insgesamt (und nicht wie bisher sektorweise beispielsweise Postdienste, Verkehrssektor usw.) zu liberalisieren. Damit hätten die restriktiven Bestimmungen der Binnenmarktvorschriften (insbes. Art. 95 EGV) und die Wettbewerbsbestimmungen (insbes. Art 86 Abs. 3 EGV) Gültigkeit.

Dem Staat bliebe dann letztlich nur die Gewährleistung von Mindestanforderungen (z.B Basisversorgung durch Universaldienste) vorbehalten. Entscheidend dabei ist, dass die Grundbedürfnisse nur als Existenzsicherung definiert und nicht als Sicherung der bestehenden Versorgungsstandards verstanden werden. Die Folge dieses Rückzuges auf die Gewährleistung von „Grundbedürfnissen“ ist, dass damit das Gros der öffentlichen Dienste für die private Kapitalverwertung geöffnet werden kann.<sup>6</sup>

#### 2.5.4 Das GATS-Abkommen

GATS, das „General Agreement on Trade in Services“, ist ein multilaterales Abkommen zur Liberalisierung von Dienstleistungen, das derzeit im Rahmen der WTO, der Welthandelsorganisation, verhandelt wird.<sup>7</sup> Unter öffentlichen Diensten (engl. Public services) werden soziale Absicherungs- und Grundversorgungsbereiche wie Kranken- und Pensionsversicherung, Bildungssystem, öffentlicher Verkehr, Wasserversorgung, Strom, Telefon und Post subsumiert - somit wesentliche Teile der Grundinfrastruktur. Zwar schließt das GATS sogenannte öffentliche Dienste aus, allerdings nicht für Bereiche, die im

---

5. Ein „Grünbuch“ steht in der EU am Anfang eines Rechtssetzungsprozesses. Nach dem Grünbuch folgt üblicherweise ein „Weißbuch“, aus dem sich in weiterer Folge Richtlinien, Verordnungen und eine angepasste Rechtsprechung des EU-GH ableiten.

6. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass bereits terminologisch der Begriff „öffentliche“ (Dienstleistungen) durch den vieldeutigen Begriff (Dienstleistungen) „im allgemeinen“ Interesse ersetzt wurde. Dienstleistungen in diesem Sinne können privaten oder öffentlichen *Unternehmen* zur Erbringung übertragen werden.

7. Das GATS-Abkommen ist auch ein Nachfolgeprojekt des MAI, Multilateral Agreement on Investments, das ab 1995 im Rahmen der OECD verhandelt wurde. Aufgrund von Bedenken einiger Staaten und massiver öffentlicher Proteste scheiterten die Verhandlungen im Jahr 1998.

Wettbewerb mit anderen Anbietern oder mit Gewinnabsicht erbracht werden. Die Prinzipien von GATS sind „gleicher Marktzugang“, die Gleichbehandlung von in- und ausländischen Anbietern sowie die fortgesetzte Marktöffnung. Ein verdeckt gehaltenes Grundprinzip ist die Zurückdrängung des öffentlichen Bereiches zugunsten privater Erbringer.

Die Bedeutung des GATS-Abkommens wird dadurch ersichtlich, dass dadurch die Mitgliedsstaaten die Frage nach ihren Kernaufgaben und Regelungskompetenzen in weiten Bereichen an ein handelsrechtliches Schiedsgericht abgetreten haben. Die große Gefahr besteht darin, dass hinkünftig öffentliche Leistungen der Daseinsvorsorge als „Wettbewerbsverzerrung“ gegenüber privaten Mitbewerbern beim WTO-Schiedsgericht einklagbar werden (Attac Austria 2003).

Ein zentraler Schwerpunkt der laufenden Verhandlungen liegt im Bereich der öffentlichen Dienstleistungen. Die Forderungslisten der EU, der USA und anderer Staaten liegen mittlerweile vor. Darin sind Forderungen für weitgehende Liberalisierungen in praktisch allen vom GATS erfassten Dienstleistungsbereichen vorgesehen. So verlangt die EU von insgesamt 109 anderen Mitgliedsstaaten zum Teil weitgehende Liberalisierungen in Sektoren wie Energie, Transport, Post- und Kurierdienste, Telekommunikation, Finanzdienstleistungen und Wasserversorgung. Im Gegenzug verlangen die USA und andere Staaten von der EU weit reichende Liberalisierungen in Bereichen wie Bildung, audiovisuelle Dienstleistungen, Telekommunikation, Finanzdienstleistungen etc. Die EU-Kommission hat im April 2003 ein Liberalisierungsangebot an die anderen WTO Verhandlungspartner vorgelegt. Infolge des europaweiten öffentlichen Drucks von Gewerkschaften, Zivilverbänden, lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, aber auch aufgrund des Widerstands einiger Mitgliedsstaaten (Frankreich, Deutschland, Belgien) agiert die Europäische Kommission in Bezug auf öffentliche Dienstleistungen bis dato zurückhaltend. Es ist jedoch offen, inwieweit und mit welchen Angeboten die Kommission im Zuge der Verhandlungen agieren wird (Arbeiterkammer 2004b).

### 2.5.5 Auswirkungen auf die Infrastruktur im ländlichen Raum

Die neoliberalen, internationalen Tendenzen bzw. die Entwicklungen auf Ebene des EU-Primärrechts haben weit reichende Rückwirkungen auf den ländlichen Raum und auf die Erhaltung der sozialen und wirtschaftlichen Infrastrukturen. Errichtung und Erhaltung dieser Basisinfrastrukturen (Daseinsvorsorge) wurden in der Vergangenheit durch die Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeinden) national, regional und lokal geregelt. Ergänzend dazu waren aber auch immer schon privatwirtschaftliche Einrichtungen tätig. Die damit geregelten Versorgungsaufträge erfüllten immer auch politische Zielvorstellungen (Vollversorgung, hohe Standards, Chancengleichheit für den ländlichen Raum, Teilhabechancen). Mit dem Rückzug der staatlichen Einflussnahme vor dem Hintergrund neoliberaler Prämissen werden betriebswirtschaftliche Effizienzkriterien verstärkt maßgebend. Damit besteht die Gefahr, dass allein durch den Markt kein zufrieden stellendes Versorgungsniveau angeboten werden kann (Rückbau, Ausdünnung) zumal in peripheren, ländlichen Gebieten oftmals ein unbefriedigendes Kosten-/Leistungsverhältnis, besonders im Vergleich zu den urbanen, dicht besiedelten Gebieten (mit hoher Nachfragefrequenz und Dichte), besteht.

## 2.6 Zusammenfassung

Die Entwicklungsdynamik der sozialen und wirtschaftlichen, kommunalen Infrastruktur ist vor dem Hintergrund von Rückbautendenzen zu einer wissenschaftlichen Fragestellung geworden. Im Österreichischen Raumentwicklungskonzept wird auf die sich verschlechternde Ausstattung mehrfach verwiesen. Die einzelnen Infrastrukturbereiche entwickeln sich durchaus unterschiedlich. Rückbautendenzen bzw. Stagnation stehen in anderen Bereichen Ausbautendenzen (z.B. Kinder und Seniorenbetreuung) gegenüber.

Dabei muss der Rückbau der dörflichen Infrastrukturen in einen größeren Zusammenhang gestellt werden. Die kleinteilige lokale Infrastruktur verliert zugunsten der zentralörtlichen Infrastruktur an Bedeutung. Die Individual-Motorisierung breiter Bevölkerungsschichten ist Konsequenz und Voraussetzung für diese Entwicklung.

Der Begriff der Infrastruktur bzw. die Einrichtungen, die darunter figurieren, bezeichnet ein vielschichtiges und komplexes Phänomen, das in der Vergangenheit vor allem von den Wirtschaftswissenschaften und der Raumplanung theoretisch fundiert wurde.

Aus der Sicht der Raumordnung, die auf einen räumlichen Ausgleich und den Zusammenhalt der Bevölkerung abzielt, ist die Erhaltung bzw. der Ausbau der sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktur unerlässlich. Eine besondere Bedeutung kommt dabei den kleinen und mittleren Städten abseits der Agglomerationsregionen zu, da nur sie jene kritische Masse aufweisen, die zur Schaffung bzw. Erhaltung der Infrastruktur sowie einer sektoral gemischten Wirtschaftsstruktur notwendig sind. Dieses Konzept („dezentrale, polyzentrische Siedlungsstruktur“) wurde im Österreichischen Raumentwicklungskonzept ausformuliert. Ähnliche Überlegungen werden im Europäischen Raumentwicklungskonzept (EUREK) angestellt.

Es kann zwischen Infrastrukturgütern bzw. Infrastrukturleistungen unterschieden werden. Beide besitzen in unterschiedlichem Ausmaß den Charakter eines öffentlichen Gutes.

Obwohl der Infrastrukturbegriff im Laufe der letzten Jahrzehnte neben den leitungsgebundenen Infrastrukturen (u.a. Straßen, Bahn, Strom, Gas, Wasser etc.) durch „weiche“ Infrastrukturen (z.B. Gesundheits- und Bildungseinrichtungen) ergänzt wurde, fehlt eine systematische theoretische Fundierung von kommunalen, sozialen und wirtschaftlichen Infrastrukturen. Eine Erörterung der Begrifflichkeiten steht daher weiters vor der Problematik, dass diese den technischen Infrastrukturen nicht aber den „weichen“ Infrastrukturen adäquat ist. Eigenschaften, Merkmale und Funktionen beziehen sich daher vornehmlich auf technische Infrastrukturen.

Infrastrukturgüter bzw. Infrastrukturleistungen besitzen in unterschiedlichem Ausmaß den Charakter eines öffentlichen Gutes. „Reine“ öffentliche Güter weisen die Nicht-Ausschließbarkeit ihrer Inanspruchnahme auf. Jeder ist zur Nutzung dieses Kollektivgutes im Prinzip berechtigt. Die Nicht-Rivalität der Inanspruchnahme bedeutet, dass der Konsum bzw. die Inanspruchnahme nicht die Nutzung durch Dritte beeinträchtigt. Eine gemeinwirtschaftliche und wohlfahrtsorientierte Sichtweise stellt darauf ab, dass öffentliche Dienstleistungen bzw. Infrastrukturen (ausgenommen Nahversorgung) ein Gut besonderer Art darstellen, deren Erbringung ein übergeordnetes gesellschaftspolitisches Ziel dar-

stellt und nicht auf betriebswirtschaftliche Effizienz-, bzw. Rentabilitätskriterien reduziert werden kann.

Bis heute besteht jedoch unter den ExpertInnen kein Konsens darüber wie weit oder eng der Infrastrukturbegriff zu ziehen ist. Letztlich bleibt es der mehr oder weniger plausiblen Aufzählung, je nach Zugang überlassen, Einrichtungen unter diesem Begriff zu subsumieren. Im Rahmen dieser Studie wurden ausgewählte kommunale, soziale und wirtschaftliche Infrastrukturen ausgewählt und untersucht.

Die Entwicklung der Basisinfrastrukturen muss auch vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bzw. internationaler Entwicklungen betrachtet werden. Die neoliberalen Tendenzen bzw. die Entwicklungen auf Ebene des EU-Primärrechts haben weit reichende Rückwirkungen auf den ländlichen Raum und auf die Erhaltung der sozialen und wirtschaftlichen Infrastrukturen. Mit dem Rückzug der staatlichen Einflussnahme vor dem Hintergrund neoliberaler Prämissen werden betriebswirtschaftliche Effizienzkriterien bestimmend. Insgesamt stellt sich aber angesichts der vorgeblich ökonomischen Sachzwänge daher zunehmend die Frage, welche politisch definierte Mindeststandards der Grundversorgung auf welche Weise aufrecht zu erhalten sind.





### 3. Regionale Verteilung sozialer und wirtschaftlicher Infrastruktur

#### 3.1 Bildung und Ausbildung

Mit Anfang der 1960er Jahre setzte in Österreich eine breit angelegte Bildungsexpansion ein, die sich sowohl als gesellschaftspolitische Leitidee einer zunehmenden Chancengleichheit durch Bildung, als auch faktisch darin ausdrückte, dass sich die Bildungssituation in Österreich massiv veränderte und verbesserte. Schulen und Universitäten wurden gegründet, SchülerpendlerInnenwege verkürzt, und damit für eine breite Schicht der Bevölkerung die Zugänglichkeit zu schulischen Einrichtungen verbessert, was zu einem „bedeutenden formalen und auch inhaltlichen Qualifizierungsschub“ (Fassmann 2002, S. 15) der österreichischen Bevölkerung geführt hat. Der Anteil der Bevölkerung mit sekundärer und tertiärer Schulausbildung ist seither stetig am zunehmen.

##### 3.1.1 Das Ausbildungsniveau der Bevölkerung

Das Ausbildungsniveau der Bevölkerung wird anhand der höchsten abgeschlossenen Schulbildung der Bevölkerung ab 15 Jahren gemessen. Obwohl wenig darüber ausgesagt werden kann, welche Qualifikationen nach Beendigung der Schulbildung tatsächlich erworben wurden, gilt die höchste abgeschlossene Schulbildung als allgemein anerkannter und vergleichbarer Indikator für die (gestiegene) formale schulische Qualifikation.

Tabelle 2 auf Seite 34 gibt Aufschluss über die Entwicklung des Bildungsniveaus der österreichischen Wohnbevölkerung im Alter ab 15 Jahren.

Im Vergleich der höchsten abgeschlossenen Schulbildung ist seit den letzten 50 Jahren eine klare Tendenz zur Höherqualifikation zu bemerken. Der Anteil der Bevölkerung mit Pflichtschulabschluss, der in den 1950er und 1960er Jahren noch über 90% ausmachte, sank seit den 1970er Jahren kontinuierlich und lag 2001 bei 32%. Im Vergleich dazu stieg der Anteil der Bevölkerung mit höherem Bildungsabschluss deutlich an.

**Tabelle 2: Bevölkerung ab 15 Jahren nach der höchsten abgeschlossenen Schulbildung 1951-2001**

höchste abgeschlossene Schulbildung	1951	1961	1971	1981	1991	2001
<b>Insgesamt, in %</b>						
<b>Pflichtschule</b>	93,5	93,3	62,0	51,8	41,5	35,7
<b>Lehrausbildung</b>			23,1	27,1	32,1	33,9
<b>BMS</b>			7,0	10,4	11,4	11,5
<b>AHS/BHS</b>	4,8	4,9	5,8	7,2	9,8	10,9
<b>Hochschulverwandte Lehranstalt u. Universität<sup>1)</sup></b>	1,7	1,8	2,1	3,4	5,1	8,0
<b>Männlich, in %</b>						
<b>Pflichtschule</b>	90,3	90,3	48,9	40,4	31,5	27,0
<b>Lehrausbildung</b>			35,5	39,4	44,0	45,9
<b>BMS</b>			4,7	7,0	7,5	7,0
<b>AHS/BHS</b>	6,5	6,4	7,4	8,5	10,8	11,6
<b>Hochschulverwandte Lehranstalt u. Universität</b>	3,1	3,3	3,5	4,7	6,2	8,5
<b>Weiblich, in %</b>						
<b>Pflichtschule</b>	96,0	95,8	73,0	61,7	50,6	43,6
<b>Lehrausbildung</b>			12,6	16,6	21,4	22,9
<b>BMS</b>			8,9	13,3	14,9	15,8
<b>AHS/BHS</b>	3,5	3,6	4,6	6,1	8,8	10,3
<b>Hochschulverwandte Lehranstalt u. Universität</b>	0,5	0,6	1,0	2,3	4,2	7,6

<sup>1)</sup> 2001 einschließlich Fachhochschule

Quelle: 1951-2001 Volkszählung,

Frauen gehören zu den Gewinnerinnen des Bildungsbooms. Es sind jedoch im Hinblick auf die formalen Abschlüsse aber auch im Hinblick auf die inhaltlichen Präferenzen nach wie vor zum Teil große Unterschiede zwischen den Geschlechtern bemerkbar. So haben auch noch im Jahre 2001 43,6% der Frauen allein die Pflichtschule abgeschlossen (27% der Männer) und obwohl sich die Quote der Lehrabschlüsse von Frauen seit den 1970er Jahren verdoppelte, bleibt sie weit hinter der männlichen Lehrabschlussquote. In den allgemeinbildenden, berufsbildenden und lehrerbildenden Schulen haben Frauen allerdings stark aufgeholt bzw. die Männer bereits überholt, es sind inzwischen mehr als die Hälfte der betreffenden AbsolventInnen weiblich. Und auch im Bereich der akademischen Ausbildung gelang es den Frauen, die Benachteiligungen zu verringern. Seit dem Studienjahr 1999/2000 ist der Frauenanteil der StudentInnen der Universitäten auf 50% gestiegen, bei den StudienanfängerInnen stellten die Frauen bereits seit dem Studienjahr 1992/93 die Mehrheit. Die Akademikerinnenquote stieg zwar ebenfalls an (2000: 4%), bleibt jedoch hinter jener der Männer zurück (2000: 6%).

Der Anteil der Studienanfängerinnen bei den Fachhochschulen lag im Studienjahr 2000/2001 bei 29%. Ein Grund dafür ist, dass Frauen eine Fachhochschulausbildung vor allem in den Bereichen Tourismus und Wirtschaft ablegen, die deutlich weniger Studierende haben als der Technik-Bereich, der die höchste Anzahl von Studiengängen und Studierenden hat (BMSG 2002c, S. 29ff).

Es ist dabei zu berücksichtigen, dass Veränderungen in der Bildungsstatistik träge zum Ausdruck kommen und durch das Bildungsniveau der Älteren, das die gesellschaftlichen Umstände zur Zeit deren Schulpflicht wiedergibt, mitgeprägt wird. Werden die altersspezifischen Unterschiede im Bildungverhalten einbezogen, wird das Ausmaß der Bildungsexpansion noch deutlicher. So liegt beispielsweise der Anteil der Frauen, die im Jahre 2000 zwischen 20-24 Jahre alt waren und als höchste abgeschlossene Ausbildung die Pflichtschule angegeben haben, bei 15,5% und damit auf gleicher Höhe wie jener der Männer. In den anderen Segmenten (Lehre, BMS, BHS/AHS, Hochschule/Universität) bleibt die unterschiedliche Bildungsbeteiligung allerdings aufrecht.

Wird das Bildungsniveau nach Gemeindetypen betrachtet, zeichnen sich erhebliche Unterschiede zwischen städtischen (großen) und ländlichen (kleinen Gemeinden mit höheren Agrarquoten) und zwischen Ost- und Westösterreich ab.

In Abbildung 3 auf Seite 36 wird das Bildungsniveau der Wohnbevölkerung über 15 Jahren nach Einwohnerklassen und Höhe der Agrarquoten differenziert. Es kann dabei festgestellt werden, dass die Bevölkerung in Gemeinden unter 20.000 EinwohnerInnen mit einer höheren Agrarquote ein wesentlich geringeres Bildungsniveau hat als die Bevölkerung in Gemeinden über 20.000 EinwohnerInnen. In Gemeinden mit einer Agrarquote über 15% liegt der Anteil der PflichtschulabsolventInnen insgesamt bei 47,8 %, bei den Frauen bei 58,9 %, während der Anteil der MaturantInnen und HochschulabsolventInnen deutlich unter dem Durchschnitt liegt. Dieses Ungleichgewicht wird bei einer detaillierteren Aufteilung der Gemeinden nach Größenklassen noch augenscheinlicher. Je kleiner die Gemeinde umso geringer der Anteil der MaturantInnen und HochschulabsolventInnen. So hatten 1991 beispielsweise nur 7,1 % der Bevölkerung in Gemeinden unter 1.000 EinwohnerInnen einen Maturabschluss und 2,2 % einen Hochschulabschluss, während dieser Prozentsatz in Gemeinden mit einer Bevölkerung über 100.000 EinwohnerInnen bei rund 24 % resp. 8,8 % lag (Statistische Nachrichten 10/1994).

**Tabelle 3: Wohnbevölkerung ab 15 Jahren nach höchster abgeschlossener Schulbildung und Gemeindetyp, 2000**

Gemeindetyp	Wohnbev. ab 15 J. insg.	Pflicht- schule	Lehre	BMS	AHS/BHS	Hochschulverw. Lehranstalt u. Univ. <sup>1)</sup>
	in 1.000					
<b>Insgesamt</b>	<b>6.751,9</b>	<b>33,5</b>	<b>35,0</b>	<b>10,1</b>	<b>14,7</b>	<b>6,8</b>
<b>Gemeinden bis 20.000 EW zusammen</b>	4.260,3	37,3	36,8	10,2	11,4	4,3
<b>Agrarquote über 7 %</b>	1.737,4	44,8	35,7	8,6	8,5	2,6
<b>Agrarquote bis 7 %</b>	2.522,8	33,4	37,4	11,3	12,9	5,1
<b>Gemeinden mit 20.001 bis 500.000 EW</b>	1.123,7	28,0	33,2	9,8	18,8	10,1
<b>Wien</b>	1.367,9	25,9	30,6	10,1	21,3	12,1
<b>Männer</b>	<b>3.244,8</b>	<b>25,8</b>	<b>44,5</b>	<b>7,4</b>	<b>14,6</b>	<b>7,7</b>
<b>Gemeinden bis 20.000 EW zusammen</b>	2.080,6	28,3	47,6	8,1	11,3	4,7
<b>Agrarquote über 7 %</b>	862,4	34,4	47,3	7,4	8,1	2,8
<b>Agrarquote bis 7 %</b>	1218,3	24,8	47,8	8,7	13,1	6,3
<b>Gemeinden mit 20.001 bis 500.000 EW</b>	523,3	22,2	40,9	6,0	19,1	11,7
<b>Wien</b>	640,9	20,4	37,3	6,3	21,8	14,1
<b>Frauen</b>	<b>3.507,1</b>	<b>40,6</b>	<b>26,1</b>	<b>12,7</b>	<b>14,7</b>	<b>6,0</b>
<b>Gemeinden bis 20.000 EW zusammen</b>	2.179,7	45,9	26,5	12,3	11,5	3,7
<b>Agrarquote über 7 %</b>	875,1	55,1	24,1	9,7	8,9	2,3
<b>Agrarquote bis 7 %</b>	1304,5	41,4	27,7	13,8	12,7	4,6
<b>Gemeinden mit 20.001 bis 500.000 EW</b>	600,4	33,1	26,5	13,1	18,6	8,6
<b>Wien</b>	727,0	30,8	24,7	13,4	20,9	10,3

<sup>1)</sup> einschließlich Fachhochschule

Quelle: Mikrozensus

### 3.1.2 Institutionelle Ausstattung der Bezirke

In Hinblick auf die institutionelle Ausstattung der Bezirke mit Schulen und Universitäten gilt folgendes Phänomen: Je qualifizierter die angebotene Ausbildung ist, umso stärker konzentrieren sich die Standorte auf wenige zentrale Orte und auf Schulbezirke. Im Bereich der Pflichtschulen sind noch sämtliche Bezirke mit Volksschulen und Hauptschulen weitestgehend ausgestattet, obwohl es aufgrund der sinkenden SchülerInnenzahlen schwierig sein wird, alle Schulstandorte aufrecht zu erhalten. Polytechnische Schulen und berufsbildende Schulen weisen hingegen eine relativ hohe räumliche Segregation auf (in 26 von 99 Bezirken befindet sich keine Berufsschule), konzentrieren sich jedoch nicht ausschließlich an den klassischen Schulstandorten.

Beim Angebot der Allgemeinbildenden höheren Schulen und der berufsbildenden höheren und mittleren Schulen gibt es allerdings erhebliche Ungleichverteilungen. Wobei hier gilt, dort wo sich viele AHS befinden, sind auch BHS und BMS errichtet und eine Reihe von Zentralen Orten sind zu Schulstandorten mit überregionaler Bedeutung ausgebaut worden (z.B. Eisenstadt, Wels, Imst, Gmunden, Mödling, Oberwart oder Wiener Neustadt). 50% aller AHS konzentrieren sich in acht politischen Bezirken, während einige Stadtumlandbezirke und periphere ländliche Bezirke gar keine (Rust Stadt, Eisenstadt-Umgebung, Klagenfurt-Land, Krems-Land, Steyr-Land, Villach-Land und Sankt Pölten-Land), weitere 40 Bezirke nur eine AHS aufweisen und davon in 12 Bezirken nur ein AHS-Oberstufe vorhanden ist (Güssing, Jennersdorf, Hermagor, Grieskirchen, Deutschlandsberg, Feldbach, Murau, Radkersburg und die Umlandbezirke von Klagenfurt, Villach, Stankt Pölten sowie Linz). Berufsbildende mittlere und höhere Schulen weisen eine etwas geringere Segregation auf, in der Tendenz entspricht das räumliche Standortmuster aber jenem der AHS (Fassmann 2002, S. 31ff, Statistik Austria 2003b).

Ob sich aus dieser ungleichen Verteilung für die SchülerInnen Nachteile ergeben, hängt von der (zeitlichen) Erreichbarkeit des nächsten Schulstandortes ab. Umlandbezirke sind in der Regel funktionell auf den regionalen Mittelpunkt ausgerichtet und für die SchülerInnen ergeben sich per se keine großen Nachteile. Das unterdurchschnittliche Angebot in ländlich peripheren Gebieten wirkt sich allerdings auf die Schul- und Ausbildungswahl der SchülerInnen aus, die SchülerInnen müssen entweder weite Pendelstrecken auf sich nehmen, um den gewünschten Schultyp zu erreichen, oder sie halten sich an das (entsprechend weniger differenzierte) Angebot ihrer näheren Umgebung.

### 3.1.3 Schülerpendelwanderung

Die ungleiche Ausstattung der Bezirke mit schulischen Einrichtungen führt zu ungleichen Bildungschancen, die individuell nur dann ausgeglichen werden, wenn Kinder und Jugendliche pendeln. Die Schülerpendelwanderung ist dementsprechend ein wichtiger Indikator für räumliche Disparitäten im Bildungsbereich.

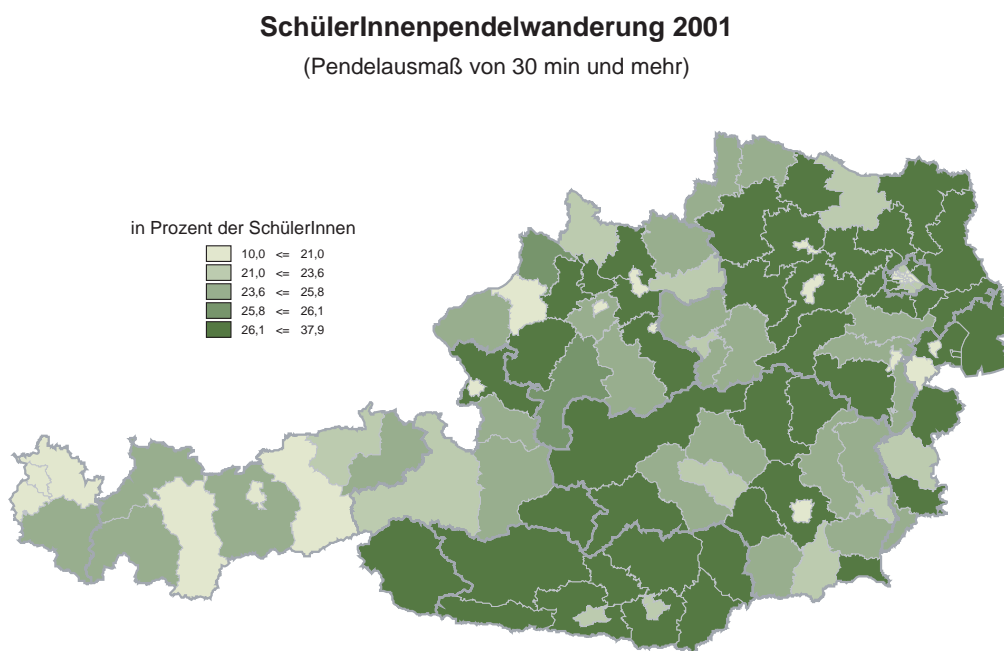
Der Anteil der pendelnden SchülerInnen, die eine Wegstrecke von über 30 Minuten Fahrtzeit täglich bewältigen müssen ist zwischen 1971 und 1991 vor allem bei den Volks- und HauptschülerInnen stark gesunken. Zwischen 1991 und 2001 gab es keine großen Veränderungen, der Anteil der SchülerInnen, die länger als eine halbe Stunde zur Schule pendeln, ist in etwa gleich geblieben und liegt bei einem Viertel aller SchülerInnen. Dabei gab es im Vergleich zu 1991 weniger NichttagespendlerInnen, während der Anteil der pendelnden SchülerInnen, die täglich über 45 Minuten unterwegs sind, zugenommen hat.

**Tabelle 4: Schülerpendelwanderung nach Pendelausmaß (Zeitaufwand) und Bundesländern 2001**

	B	K	NÖ	OÖ	S	Stmk	T	V	W	Insgesamt
<b>Tagespendler bis 15 Min.</b>	52,6	43,1	48,9	51,7	47,7	48,4	53,4	56,0	42,0	48,5
<b>16-29 Min.</b>	22,5	26,2	23,8	24,0	27,6	26,6	24,8	23,6	35,5	26,7
<b>30-45 Min.</b>	7,5	9,2	9,0	7,6	8,2	8,6	6,9	6,0	13,2	9,0
<b>46-60 Min.</b>	3,9	5,6	7,0	4,7	4,9	5,2	4,5	3,3	5,0	5,2
<b>über 60 Min.</b>	4,6	4,0	6,1	3,0	2,9	3,8	3,0	2,1	2,4	3,7
<b>Nichttagespendler</b>	8,8	11,9	5,2	9,1	8,8	7,5	7,3	8,9	1,9	6,9
<b>SchülerInnen 2001</b>	39.722	87.662	229.349	215.326	79.829	1.74.265	106.231	56.958	205.773	1.19.5115
<b>Tagespendler über 30 Min.</b>	24,9	30,7	27,3	24,3	24,8	25,0	21,8	20,4	22,5	24,8

Quelle: Isis-Statistik Austria, eigene Berechnungen

**Abbildung 1: Schülerpendelwanderung 2001 (Pendelausmaß von 30 Minuten und mehr)**



Quelle: ISIS, Werte 2001

Im regionalen Vergleich sind die Schülerpendelwanderungen in den Stadtumlandbezirken, in Kärnten, in Teilen der Steiermark und Niederösterreichs deutlich höher als im übrigen Österreich. Seit 1991 hat sich in einigen Bezirken vor allem in Ober- und Niederösterreich der Prozentsatz der pendelnden SchülerInnen erhöht. Das ist unter anderem auf das zunehmende Bildungsniveau von SchülerInnen in ländlichen Regionen zurückzuführen. Dadurch steigt auch die Schüler-PendlerInnenquote.

Wird der Anteil der pendelnden SchülerInnen nach Schultypen differenziert, sind besonders BHS- und BMS SchülerInnen betroffen. In dieser Gruppe beträgt der Anteil der NichttagespendlerInnen und der PendlerInnen im Ausmaß von mindestens 30 Minuten rund 60 %, bei AHS-SchülerInnen sind es immerhin knapp ein Drittel, die zur Schule 30 Minuten und länger benötigen (Fassmann 2002, S. 39f).

### 3.1.4 Schulbesuchsquoten

Interessant erscheint in diesem Zusammenhang auch ein Vergleich der Schulbesuchsquoten. Sie stellen ebenfalls einen wichtigen Indikator für bestehende regionale Disparitäten dar, denn sie beschreiben die unterschiedliche Bereitschaft und Möglichkeit eine Schule zu besuchen und kennzeichnen damit ein regionales Milieu, welches den Schulbesuch fördert oder behindert. Werden beispielsweise die Schulbesuchsquoten der 10-14-jährigen herangezogen, so besuchen im Schnitt der politischen Bezirke rund 69% eine Hauptschule und rund 29% eine AHS-Unterstufe (1,9% besuchen eine Sonderschule) (Statistik Austria 2003b). Es lässt sich allerdings eine Ost-West-Disparität feststellen, der Hauptschulbesuch ist in den westlichen Bundesländern wesentlich häufiger als in den östlichen. Unabhängig davon zeigt sich auch ein Stadt-Land-Gefälle. Der Schulbesuch einer AHS-Unterstufe ist in den Landeshauptstädten und den Umlandbezirken größer, während der Hauptschulbesuch komplementär dazu in ländlichen Gebieten dominiert. In 23 Bezirken bleibt 1998 die Besuchsquote einer AHS-Unterstufe unter 10%, dabei handelt es sich meist um ländliche, ökonomisch und geographisch periphere Gebiete, bei denen in vielen Fällen in den jeweiligen Zentralen Orten der Bezirke nur eine AHS und dann nur eine Oberstufenform geführt wird. (Fassmann 2002, S. 34f). Durch den Übertritt der 15-19-jährigen in höhere Schulen werden die unterschiedlichen Eingangsvoraussetzungen zum Teil wieder ausgeglichen, doch sind ländliche Bildungswege nach der Pflichtschule allgemein stärker durch den Besuch von berufsbildenden (höheren) Schulen dominiert (Holzinger 1997, S. 41).

Das vorhandene Angebot an Schulen beeinflusst demgemäß den Schulbesuch und das Fehlen einer Angebotsvielfalt kann daher als Versorgungslücke bezeichnet werden (Holzinger 1998). Auch Fassmann konnte in seinen Ausführungen deutlich machen, dass die institutionelle Ausstattung eine wesentliche Voraussetzung dafür ist, welcher Schulzweig letztendlich von den SchülerInnen gewählt wird. Der Faktor der räumlichen Nähe oder Distanz, die Ausstattung mit und die Standortdichte von schulischen Einrichtungen beeinflusst in einem hohem Ausmaß die Bildungsentscheidung der Kinder, der Jugendlichen und deren Eltern.

„Wer die Bildungschancen des österreichischen Schulsystems allen anbieten möchte, der muss auch dafür sorgen, dass dünn besiedelte, abseitig gelegene oder bisher unterversorgte Bezirke einen „Anschluss“ an die Institutionen der Bildungsgesellschaft erhalten. Der bildungsbezogene Infrastrukturausbau kann angesichts der vorhandenen, eklatanten Unterschiede nicht für beendet erklärt werden“ (Fassmann 2002, S. 41).



### 3.1.5 Zukünftige Entwicklungen

Aufgrund der demographischen Entwicklung wird es in den nächsten Jahren bei den SchülerInnenzahlen zu Veränderungen kommen, da der Anteil der jüngeren Menschen im Verhältnis zum Anteil der älteren Menschen stetig zurück geht. Waren 2001 noch 16,6% der Bevölkerung unter 15 Jahren, so werden es laut Prognose im Jahr 2011 nur mehr 14,6% sein. Gründe dafür sind der Geburtenrückgang und die steigende Lebenserwartung, die eine langsame Alterung der Gesellschaft verursachen.

Im Vergleich zu allen anderen schulpflichtigen oder potentiell schulbesuchenden Altersgruppen ist die Zahl der 5-9-jährigen am stärksten von dem Rückgang betroffen. Bis ins Jahr 2031 soll ihre Zahl um 17% gesunken sein, wobei vor allem die Bundesländer Kärnten, Burgenland, Tirol, Steiermark und Oberösterreich betroffen sind (Fassmann 2002, S. 49).

In Österreich gibt es derzeit insgesamt 3351 Volksschulen. Der Anteil an wenig gegliederten Grundschulen (Kleinschulen) mit mehr als einer Schulstufe pro Klasse liegt bei rund 25% ([www.bmbwk.gv.at/schulen](http://www.bmbwk.gv.at/schulen)). Diese Klein- und Kleinstschulen sind durch Schließungen stark gefährdet, insbesondere dann, wenn die SchülerInnenzahl stetig abnimmt und unter die Grenze von 10 SchülerInnen sinkt. In der Steiermark werden heuer beispielsweise 9 Kleinschulen geschlossen (die Presse 11.9.04). Aufgrund der stark sinkenden SchülerInnenzahlen wird beispielsweise in Oberösterreich ein Kriterienkatalog erarbeitet, aus dem hervorgeht, welche Volksschulstandorte aufgegeben werden (OÖNachrichten 13.7.04) und in Kärnten, wo es trotz vieler Kleinschulen noch keine Schließungen gegeben hat, wird an einem Konzept zur Entwicklung der SchülerInnenzahlen gearbeitet, das die Grundlage für mögliche Schließungen sein wird (die Presse 16.9.04). In den Gemeinden wird einerseits versucht, auch eine Kleinstvolksschule zu erhalten, vor allem wenn es die einzige Volksschule im Ort ist, da sich mit der Schließung der Volksschule die Lebensqualität der Jungfamilien verringert (bereits Volksschulkinder müssen zur Schule pendeln), und die Gemeinde als Wohnstandort weniger attraktiv wird, andererseits ist die Aufrechterhaltung eines Schulstandortes mit hohen Kosten verbunden. Holzinger (1998) weist in ihrem Organisationskonzept für Zwergenschulen u.a. darauf hin, dass die Schulgebäude so geplant werden sollten, dass sie auch als Bildungs- und Kulturzentrum, für Sport, Unterhaltung, und Initiativen aller Art genutzt werden könnten (ebd. S. 15).

Der prognostizierte Rückgang der anderen schulpflichtigen oder potentiell schulbesuchenden Altersgruppen liegt zwar ebenfalls bei rund 14%, es betrifft die Schultypen, die für SchülerInnen über 10 Jahre angeboten werden, jedoch nicht so unvermittelt. Im Unterschied zu den Volksschulen, die aufgrund ihrer geradezu monopolistischen Ausbildungsfunktion direkt vom SchülerInnenrückgang betroffen sind, können andere Schultypen dem Problem eher ausweichen, indem sie etwa die SchülerInnen anderer Schultypen abwerben, bzw. steigende Besuchsquoten den demographisch bedingten Rückgang der SchülerInnenzahlen deutlich verringern können. Vor allem AHS und BHS werden dabei auf Kosten der berufsbildenden Pflichtschulen, der berufsbildenden mittleren Schulen sowie der frühen Erwerbstätigkeit gewinnen und vergleichsweise mehr SchülerInnen an sich binden können als die übrigen Schultypen (Fassmann 2002, S. 60).

## 3.2 Außerfamiliäre Kinderbetreuung

Entsprechend der nach wie vor geltenden geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung wird die Kinderbetreuung ganz überwiegend von Frauen bzw. Müttern geleistet. Dies ist in vielen Fällen mit einem zumindest zeitlich begrenzten Ausstieg aus dem Beruf, dem Verlust von Qualifikationen bzw. Nachteilen in der beruflichen Karriere verbunden. Daher ist die Vereinbarkeit von Kindererziehung und Erwerbstätigkeit eine Voraussetzung und Notwendigkeit für eine Erwerbstätigkeit der Frauen (BMSG 2003a, S. 31). Aufgrund der zunehmenden Berufsorientierung von Frauen, die wiederum eine Folge qualifizierter Ausbildung und gesellschaftspolitischer Veränderungen ist, kommt der außerfamiliären Kinderbetreuung arbeitsmarktpolitisch eine Schlüsselstellung zu.

Den Großteil familienbezogener Förderung macht aufgrund der gesetzlichen Zuständigkeit der Bundesländer und Gemeinden vor allem die Einrichtung und der Betrieb der Kindertagesbetreuung (öffentliche Krippen, Kindergärten, Horte sowie Förderung privater Betreuungseinrichtungen, Spielgruppen, Elterninitiativen und Tagesmütter) aus. Für das öffentliche und private Betreuungsangebot werden derzeit (Stand 2002) von Ländern und Gemeinden rund 950 Mio. Euro aufgewendet. Dennoch gibt es einen nach wie vor bestehenden Bedarf an zusätzlichen Betreuungsplätzen und an der Ausweitung des Angebotes (Öffnungszeiten, Ferien). Im Bereich des Angebotes und der Struktur der Kinderbetreuungsplätze gibt es zwischen den Ländern große Unterschiede (BMSG 2002b, S. 108).

### 3.2.1 Rechtliche Grundlagen

Nach der österreichischen Verfassungsrechtslage fällt die Regelung des Kindergarten- und Hortwesens in die ausschließliche Gesetzgebungs- und Vollziehungszuständigkeit der Bundesländer. Die diesbezüglichen gesetzlichen Bestimmungen finden sich in den einzelnen Landesgesetzen bzw. Verordnungen der Bundesländer. Die Errichtung und Erhaltung obliegt dem Land und/oder den Gemeinden bzw. privaten Trägern. Bewilligung und Aufsicht sind im Allgemeinen den Ämtern der Landesregierung, den Bezirkshauptmannschaften (in Vorarlberg), sowie dem Magistrat (in Wien) vorbehalten.

Überdies werden das Tagesmutterwesen sowie die Betreuung von Kleinkindern teilweise im Jugendwohlfahrtsrecht, teilweise in speziellen Kinderbetreuungs- bzw. Tagesbetreuungsgesetzen geregelt. Daraus ergibt sich, dass abgesehen von der Ausbildung der Kindergarten- und Hortpädagog(inn)en, keine österreichweiten Qualitätsstandards gelten. In den einzelnen Landesgesetzen und den diesbezüglichen Verordnungen sind jedoch die Bewilligungsvoraussetzungen, z.B. Größe und Ausstattung der Räumlichkeiten, Gruppengröße, Qualifikation der Betreuer/innen, für Kinderbetreuungseinrichtungen geregelt. Der Betrieb einer Betreuungseinrichtung oder die Tätigkeit als Tagesmutter/-vater bedarf einer behördlichen Bewilligung (BMSG 2004a).

### 3.2.2 Formen der Kinderbetreuung

Formen institutioneller Kinderbetreuung unterscheiden sich vor allem nach der Altersstruktur der betreuten Kinder in Krippe, Kindergarten, Hort und Kindergruppe, wobei die verwendeten Begriffe in den einzelnen Bundesländern sehr unterschiedlich sind. Daneben bieten auch Spielgruppen und Tagesmütter/-väter ihre Dienste an. Etwa 70% aller Betreuungseinrichtungen werden von Gebietskör-

perschaften (vor allem Gemeinden) betrieben. Weiters treten Pfarren, Familienorganisationen, gemeinnützige Vereine, Betriebe und Privatpersonen als Träger von Einrichtungen auf.

## Krippen

Krippen sorgen für die altersgemäße Betreuung von Kindern unter 3 Jahren. Da dieses Angebot sich primär an berufstätige Eltern/Elternteile richtet, sind diese Einrichtungen großteils ganztägig ohne Unterbrechung und ganzjährig geöffnet. Sie befinden sich vorwiegend in den größeren Städten, 2/3 der Angebote befinden sich in Wien.

## Kindergärten

Kindergärten bieten familienergänzende Betreuung für Kinder ab 3 Jahren bis zum Schuleintritt. Ziel der Kindergarten-erziehung ist die Förderung der körperlichen, geistigen und seelischen Entwicklung der Kinder durch geeignete Spiele und die erzieherische Wirkung der Gruppe. Der Kindergarten findet als vorschulisches Bildungsangebot allgemeine Akzeptanz, weshalb auch eine Vielzahl von Kindern nicht berufstätiger Eltern/Elternteile diese Einrichtungen besucht. Daher bieten auch nur etwas mehr als die Hälfte aller Kindergärten ganztägige Öffnungszeiten ohne Unterbrechung.

Eine Unterscheidung erfolgt nach dem Erhalter in öffentliche und private Kindergärten:

- ◆ Öffentliche Kindergärten werden von einer Gemeinde bzw. –verband errichtet und erhalten und sind allgemein zugänglich.
- ◆ Private Kindergärten sind alle anderen, die Aufnahme kann durch den Erhalter beschränkt werden.
- ◆ Betriebskindergärten stehen für die Kinder der MitarbeiterInnen, ev. auch für fremde Kinder zur Verfügung.

Weiters erfolgt eine Unterscheidung nach der Art der Bildung:

- ◆ Allgemeine Kindergärten sind hauptsächlich für altersgemäß entwickelte Kinder, in besonderen Fällen kann ein entwicklungsgehemmtes bzw. behindertes Kind auch aufgenommen werden.
- ◆ Heilpädagogisch integrative Kindergärten sind für altersgemäß entwickelte sowie entwicklungsgehemmte bzw. behinderte Kinder.
- ◆ Heilpädagogische Kindergärten sind für entwicklungsgehemmte bzw. behinderte Kinder, kleine Gruppen mit ca. 10 Kindern werden von speziell ausgebildeten Fachkräften betreut.

Und nach den Besuchszeiten:

- ◆ Ganztages- und Halbtageskindergärten, sowie Ganzjahres – und Saisonkindergärten. Die Kosten sind von Bundesland zu Bundesland verschieden und sind vom jeweiligen Erhalter abhängig.

## Tagesbetreuungseinrichtungen

Tagesbetreuung ist die nicht in Kindergärten, Schulen, der Nachbarschaftshilfe oder der Familie stattfindende regelmäßige, entgeltliche Betreuung von Kindern und Jugendlichen bis zum vollendeten 16. Lebensjahr für einen Teil des Tages. Die Betreuung kann erfolgen durch:

- ◆ individuelle Betreuung im eigenen Haushalt – Tagesmütter/-väter
- ◆ Tagesbetreuungseinrichtungen - Elterninitiativen, Kindergruppen, Krabbelstuben
- ◆ einen Hort

Die Tagesbetreuungseinrichtungen können von öffentlichen oder privaten Trägern geführt werden. Die Familienerziehung soll, in Zusammenarbeit mit den Eltern und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des einzelnen Kindes, unterstützt und gefördert werden. Schwerpunkt liegt bei der erzieherischen Wirkung durch die Gemeinschaft.

## Kindergruppen

Kindergruppen haben sich seit den späten 1980er Jahren neben den traditionellen Betreuungseinrichtungen etabliert. Sie sind durch ein hohes Maß an elterlichen Mitspracherechten und elterlicher Eigenverantwortung gekennzeichnet. Die Kinder werden meist in altersgemischten Gruppen von 5 bis 10 Kindern betreut. In Kindergruppen werden hauptsächlich Kinder im Alter von 1-6 Jahren betreut – es gibt aber große Unterschiede in den einzelnen Bundesländern. Es bestehen öffentliche und private Trägerorganisationen. In manchen Bundesländern wird der Begriff Kindergruppe auch für Krippen und sonstige altersgemischte Einrichtungen verwendet.

## Tagesmütter/-väter

Tagesmütter/-väter betreuen vorwiegend Kleinkinder (meist) gemeinsam mit eigenen Kindern in einem Privathaushalt. Diese Art der Kinderbetreuung ist die familienähnlichste Form, da die Kinder im Haushalt der Tagesmutter betreut werden. Die Bedeutung dieser Betreuungsform hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen, da einerseits die Zahl der Tageskinder gestiegen ist und andererseits die Qualifikation der Tageseltern verbessert wurde.

Die Tagesmutter benötigt eine Pflegestellenbewilligung der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde und muss eine kurze Ausbildung, die sie auf ihre Tätigkeit vorbereitet, absolvieren. Meist sind Tagesmütter bei Tagesmutter- oder Wohlfahrtsorganisationen angestellt, manche arbeiten aber auch freiberuflich. Die Tageskinder sind meist im Alter von 1-3 Jahren, es gibt aber auch ältere Kinder als Ergänzung zum Kindergarten oder Hort. Die Betreuungszeiten und Kosten sind individuell unterschiedlich.

Ein neues Angebot stellt die Betriebstagesmutter/-vater in einigen Bundesländern (z. B. Salzburg) dar. Diese Möglichkeit ist vor allem für kleinere Betriebe interessant, die saisonalen Schwankungen unterworfen sind (z. B. Tourismusbranche), wo die Einrichtung eines Betriebskindergartens zu kostspielig wäre. Die Betreuung kann individuell vereinbart werden. Die Mobile Tagesmutter betreut die Kinder in der elterlichen Wohnung und ist vor allem in schwierigen Familiensituationen eine wichtige Ergänzung.

## Horte

Horte sorgen für die Betreuung schulpflichtiger Kinder nach Unterrichtschluss und an schulfreien Tagen. Neben der Unterstützung bei den Hausaufgaben und der Vorbereitung auf Prüfungen bieten diese Einrichtungen altersgemäße Freizeitaktivitäten. In Horten werden Kinder aus verschiedenen Schulen und Schulstufen (Alter 6-15 Jahre) gemeinsam betreut. Für Schulen bieten sich durch das Schulorganisationsgesetz zwei Möglichkeiten der ganztägigen Betreuung: Zum einen in der - wie es im Gesetz heißt - "unverschränkten" Form: Diese sieht den Unterricht am Vormittag und die Lern- und Freistunden am Nachmittag vor; zum anderen in der sogenannten "verschränkten Form" der Ganztagschule. Hier verteilen sich Unterrichts-, Lern- und Freistunden über den ganzen Tag hin, der Aufenthalt der Schüler am Nachmittag ist verpflichtend, da in dieser Zeit auch Unterrichtseinheiten stattfinden. Auch bei den Horten gibt es private oder öffentliche Trägerorganisationen.

## Selbsthilfegruppen

Selbsthilfegruppen sind Initiativen von gleichgesinnten Vätern und Müttern, die ähnliche Probleme beim Finden einer geeigneten Kinderbetreuung haben. Diese Form ist eine Alternative zu den bestehenden Einrichtungen und erfordert sehr viel Engagement von den betroffenen Eltern, sowie eine gut funktionierende Zusammenarbeit zwischen Eltern, Kindern und BetreuerInnen (BMSG 2004b, Österreichischer Familienbund 2004).

### 3.2.3 Struktur der österreichischen Kindertagesheime

In Österreich gibt es 6.632 institutionelle Kinderbetreuungseinrichtungen (ohne Saisontagesheime); davon sind 4.472 Kindergärten, 734 Kinderrippen, 987 Horte und 439 altersgemischte Betreuungseinrichtungen. Dabei ist aber zu beachten, dass Tageseltern, Spielgruppen, Internate, Ganztagschulen und Schülerheime nicht in der Statistik enthalten sind. Bei zwei Dritteln der Kindertagesheime sind öffentliche Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeinden) für die Erhaltung zuständig. Der überwiegende Teil der öffentlichen Einrichtungen wird von den Gemeinden erhalten. Von den privaten Betreuungseinrichtungen wird etwas mehr als die Hälfte von Vereinen und knapp ein Drittel von kirchlichen Organisationen geführt. Der Rest verteilt sich auf Einrichtungen, die von Betrieben, Privatpersonen oder sonstigen Erhaltern betrieben werden (Statistik Austria 2004a, S. 11).

Tabelle 5: Kindertagesheime nach dem Erhalter

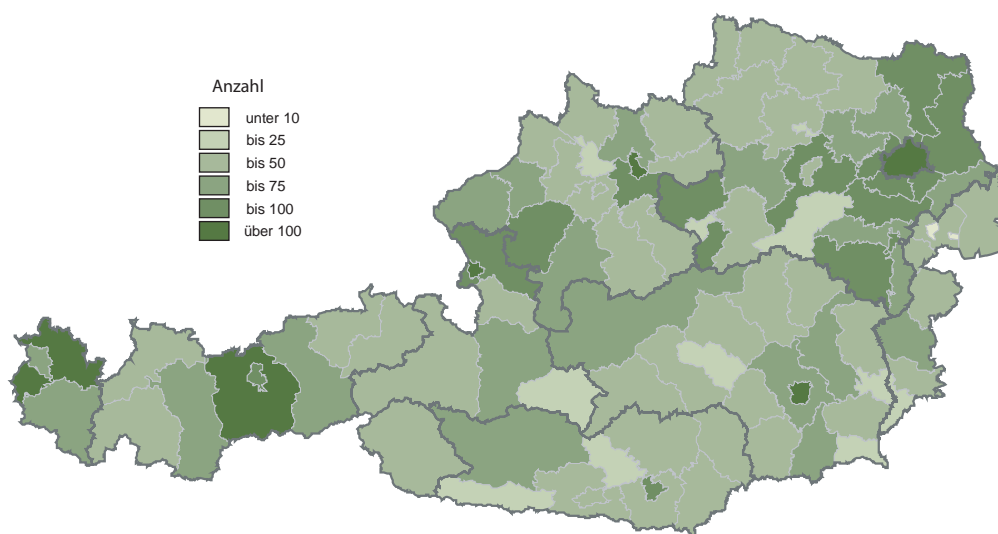
	Anzahl	öffentlich		privat
			davon Gemeinde	
Burgenland	254	222	218	32
Kärnten	380	208	205	172
Niederösterreich	1.339	1.156	1.101	183
Oberösterreich	937	490	486	447
Salzburg	371	252	240	119
Steiermark	811	574	560	237
Tirol	503	405	394	98
Vorarlberg	365	241	236	124
Wien	1.672	855	851	817
<b>Österreich</b>	<b>6.632</b>	<b>4.403</b>	<b>4.291</b>	<b>2.229</b>

Quelle: Statistik Austria 2004a (Kindertagesheimstatistik 2003/04)

Abbildung 2: Regionale Verteilung der Kinderbetreuungseinrichtungen

## Anzahl der Kindertagesheime je pol. Bezirk

2003



Kindertagesheime:  
Krippen, Kindergärten, Horte und Altersgemischte Betreuungseinrichtungen

Quelle: Kindertagesheimstatistik 2003/2004, Statistik Austria

Mit Stichtag 15. Oktober 2003 waren bundesweit 264.699 Kinder in Kindertagesheimen eingeschrieben. Mit 199.756 Kindern war der Großteil davon in Kindergärten untergebracht, 12.789 besuchten Kinderkrippen, 40.710 Horte und 11.444 altersgemischte Kinderbetreuungseinrichtungen. Die meisten Einrichtungen befinden sich in Wien und Niederösterreich (45 % aller Kindertagesheime befinden sich in diesen beiden Bundesländern), (Statistik Austria 2004a, S. 11).

Bezogen auf die gesamte Wohnbevölkerung zwischen 0 und 14 Jahren liegt die Betreuungsquote (das ist jener Anteil, der in Kindertagesheimen – Kindergärten, Krippen, Horten, altersgemischte Betreuungseinrichtungen u.ä. betreuten Kinder, bezogen auf die gleichaltrige Wohnbevölkerung) österreichweit im Schnitt bei rund 20%.<sup>8</sup> Die höchste Quote wird in Ostösterreich erreicht, Salzburg und Oberösterreich liegen im Mittelfeld, während Süd- und Westösterreich unterdurchschnittlich rangieren. Eine Auswertung auf Bezirksebene wird in unten stehender Graphik vorgenommen.

Betrachtet man nur die Anzahl der 3 bis 5-jährigen Kindergartenkinder so werden höhere Betreuungsquoten erreicht. Diese liegen zwischen 73,2 und 98,5%. Die höchste Betreuungsquote wird in den östlichen Bundesländern erzielt, die geringste in den südlichen und westlichen Bundesländern (Statistik Austria 2004a, S. 69).

Während die quantitative Versorgung mit Kindergartenplätzen in den letzten Jahren verbessert wurde, ist ein Defizit bei der Betreuung von Kindern im Alter unter 3 Jahren, sowie bei den schulpflichtigen Kindern festzustellen. Die beiden letzteren Faktoren kommen in der niedrigen Betreuungsquote der 0 bis 14-jährigen zum Ausdruck.

**Tabelle 6: Kinderbetreuungsquote 2003**

Bundesland	Kinder in KTH (0 bis 14)	Wohnbevölkerung 0 bis 14) <sup>1)</sup>	Betreuungsquote in %
Burgenland	8.240	42.282	19,5
Kärnten	16.201	93.748	17,3
Niederösterreich	50.942	263.565	19,3
Oberösterreich	46.489	250.554	18,6
Salzburg	16.835	92.170	18,3
Steiermark	29.321	191.715	15,3
Tirol	19.371	123.855	15,6
Vorarlberg	13.064	68.014	19,2
Wien	64.136	227.579	28,2
Österreich	264.599	1.353.482	19,6

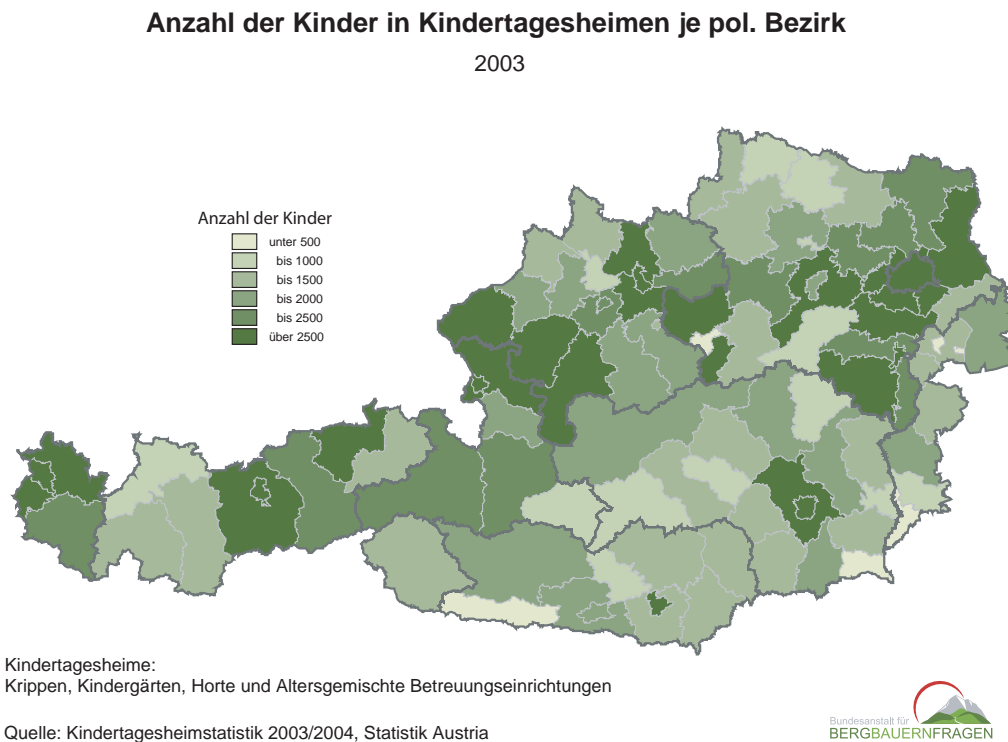
<sup>1)</sup> nach Volkszählung 2001 - in Abweichung zur Besprechung wurden Jugendliche zwischen 15 und 16 Jahren ausgeschieden (100 Fälle); um der Wohnbevölkerung von 0 bis 14 Jahren laut Volkszählung exakt zu entsprechen.

Quelle: Statistik Austria 2004a (Kindertagesheimstatistik 2003/04), eigene Berechnungen

8. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass die Inanspruchnahme von Ganztagschulen, Nachmittagsbetreuung in Schulen, sowie die Betreuung durch Tagesmütter nicht in die Statistik eingehen.

Die regionale Verteilung der Betreuungsquoten (auf Bezirksebene) weist die höchsten Quoten für die städtischen Bezirke sowie die Stadtumland-Bezirke auf. Am niedrigsten liegen sie in der Steiermark (Bezirke Weiz, Radkersburg, Murau, Hartberg, Feldbach). In städtischen Ballungsräumen besuchen wesentlich mehr Kinder eine Betreuungseinrichtung als im ländlichen Raum. Vor allem Betreuungseinrichtungen für unter 3-jährige, sowie für schulpflichtige Kinder stehen überwiegend in Städten zur Verfügung.

**Abbildung 3: Anzahl der Kinder in Kindertagesheimen je Bezirk**



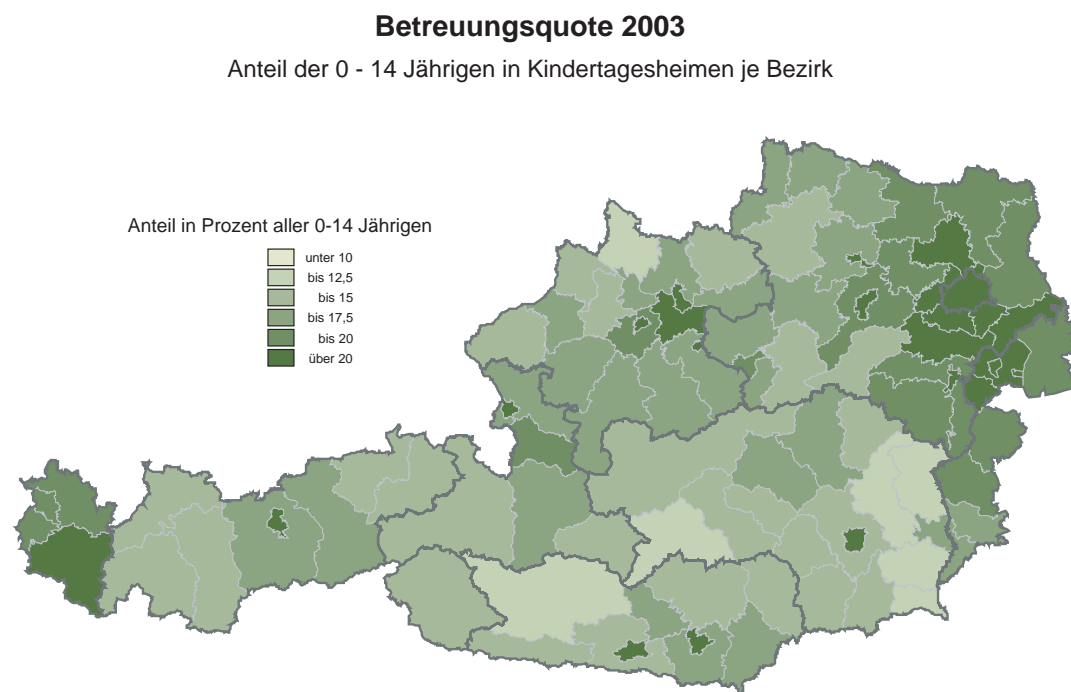
Neben der Verfügbarkeit von Plätzen in Einrichtungen spielen die Öffnungszeiten der Kindertagesheime in der Praxis für die Vereinbarkeit mit der Erwerbstätigkeit der Mütter bzw. der Eltern eine maßgebliche Rolle. Nur 27,5 % der Kindertagesheime hat 50 bis 52 Wochen pro Jahr geöffnet, wobei sich acht von zehn dieser Einrichtungen in Wien befinden. 8,2 % der Einrichtungen kommen auf 47 bis 49 geöffnete Wochen, 20,8 % auf 44 bis 46 und immerhin 29,6 % auf lediglich 41 bis 43 Wochen. Die restlichen 13,9 % Kindertagesheime haben sogar weniger als 41 Wochen im Jahr geöffnet (Statistik Austria 2004a, S. 11).

Betrachtet man den Beginn der täglichen Öffnungszeiten so zeigt sich, dass neun von zehn Krippen und acht von zehn Kindergärten im Durchschnitt bereits vor 7.30 für Kinder und Eltern zur Verfügung stehen. In Wien öffnen drei Viertel dieser Einrichtungen sogar schon vor 7 Uhr früh. Drei Viertel aller



Krippen und acht von zehn Horten haben bis mindestens 17.00 Uhr geöffnet. Bei den Kindergärten schließt über ein Viertel vor 14.00 Uhr zu, während ebenfalls ein Viertel bis mindestens 17.00 Uhr geöffnet hat. Knapp ein Drittel der Kindertagesheime bietet für zehn und mehr Stunden Kinderbetreuung an. Im Bundesländervergleich zeigt sich, dass Wien sowohl bei den Krippen, als auch bei den Kindergärten und Horten die längsten Öffnungszeiten anbietet; vier von fünf Betreuungseinrichtungen haben dort zehn und mehr Stunden geöffnet (Statistik Austria 2004a, S. 12).

**Abbildung 4: Anzahl der Kinder in Betreuungseinrichtungen im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung der 0-14-jährigen**



Kindertagesheime:  
Krippen, Kindergärten, Horten und Altersgemischte Betreuungseinrichtungen

Quelle: Kindertagesheimstatistik 2003/2004, Statistik Austria



In Tabelle 7, “Kindertagesheime nach ihrer Öffnungszeit 2003,” auf Seite 49 werden die Kindertagesheime nach ihrer Öffnungszeit analysiert. Wien und Niederösterreich haben den höchsten Anteil von Kindertagesheimen, die den Eltern und Kindern ganztägig und ohne Unterbrechung zu Mittag zur Verfügung stehen. In Vorarlberg und der Steiermark haben die meisten Einrichtungen nur halbtätig geöffnet. Oberösterreich, Kärnten und Salzburg liegen im Schnitt aller Bundesländer. Ein Spezifikum von Westösterreich (Vorarlberg, Tirol) ist, dass es in beiden Bundesländern einen hohen Anteil von theoretisch ganztägig geführten Einrichtungen gibt, diese jedoch über die Mittagszeit geschlossen haben. Selbst wenn für das Kind ein Krippen-, Kindergarten- oder Hortplatz verfügbar ist, gewährleistet dies für die Mutter bzw. Eltern nicht unbedingt eine Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

**Tabelle 7: Kindertagesheime nach ihrer Öffnungszeit 2003**

Bundesland	insgesamt		ganztätig	halbtätig	In % <sup>1)</sup>
			dar. mit Unterbrechung mittags		
Burgenland	254	192	21	62	32,68
Kärnten	380	319	1	61	16,32
Niederösterreich	1.339	1.244	2	95	7,24
Oberösterreich	937	744	51	193	26,04
Salzburg	371	313	7	58	17,52
Steiermark	811	266	16	545	69,17
Tirol	503	426	239	77	62,82
Vorarlberg	365	226	158	139	81,37
Wien	1.672	1.601	-	71	4,24
<b>Österreich</b>	<b>6.632</b>	<b>5.331</b>	<b>495</b>	<b>1.301</b>	<b>27,08</b>

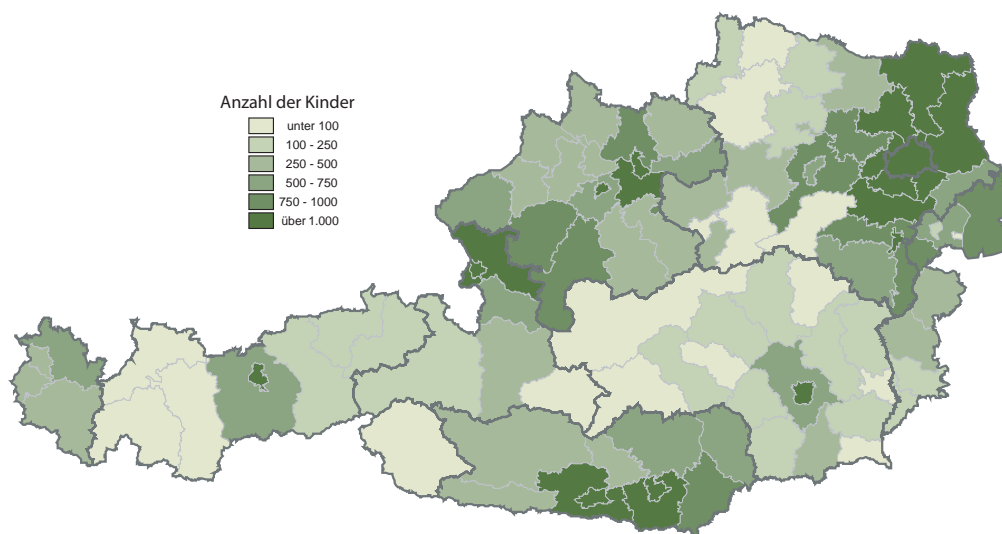
<sup>1)</sup> Anteil der halbtägigen sowie der „ganztätig“ aber mit Unterbrechung mittags geführten Einrichtungen an der Gesamtzahl;

Quelle: Statistik Austria 2004a (Kindertagesheimstatistik 2003/04); eigene Berechnungen;

**Abbildung 5: Anzahl der Kinder in Betreuungseinrichtungen je Bezirk mit Mittagessen**

### Anzahl der Kinder in Kindertagesheimen mit Mittagessen

2003 nach Bezirk



Kindertagesheime:  
Krippen, Kindergärten, Horte und Altersgemischte Betreuungseinrichtungen

Quelle: Kindertagesheimstatistik 2003/2004, Statistik Austria

Eine regionale Verteilung (nach Bezirken) der Kinder, die in der Einrichtung ein Mittagessen einnehmen verdeutlicht das Ost/Süd-Westgefälle und lässt Rückschlüsse auf die Öffnungszeiten über die Mittagszeit zu. Die höchsten Anteile finden sich in Wien gefolgt von den Kärntner Bezirken, das Burgenland liegt im Schnitt. Unterdurchschnittlich rangieren die Bezirke in Nieder- und Oberösterreich und in Salzburg. Mit deutlichem Abstand folgt die Steiermark. Das Schlusslicht bilden die Bezirke in Tirol und Vorarlberg. Akzentuiert wird die Verteilung, dadurch, dass urban geprägte Bezirke signifikant höhere Anteile als ländlich geprägte Bezirke aufweisen.

### 3.2.4 Zufriedenheit mit der außerfamiliären Kinderbetreuung

Eltern steht in Österreich ein vielfältiges Angebot an außerfamiliärer Kinderbetreuung zur Verfügung. Die empirische Auswertung hat ergeben, dass dieses Angebot u.a. regional sehr unterschiedlich ist und die tatsächliche Vereinbarkeit von Erwerbstätigkeit und Kinderbetreuungseinrichtungen häufig nur bedingt gegeben ist (tägliche Öffnungszeiten, Schließtage). Die Ergebnisse einer Elternbefragung durch den Mikrozensus vom September 2002 (BMSG 2003a) bietet die Möglichkeit über Zufriedenheit, Mängel und Defizite aus Sicht der Eltern zu erfahren.

Unterschiedliche Lebenssituationen und Erwerbsverhältnisse von Familien würden im Prinzip ein differenziertes Angebot an Kinderbetreuungseinrichtungen erfordern. Die starren Öffnungszeiten stehen dabei oft im Widerspruch zur zunehmenden Flexibilisierung der Erwerbsarbeit. Außerdem sind manche Kindergärten und viele schulische Betreuungseinrichtungen auf Grund ausgedehnter Ferienzeiten über Wochen nicht geöffnet, während die Eltern meist nur wenige Wochen Urlaub haben. 15% der befragten Eltern gaben an, mit den Öffnungszeiten der besuchten Einrichtung nicht zufrieden zu sein. Am häufigsten werden die Schließzeiten im Sommer und während anderer Ferien als Problem genannt (BMSG 2003a, S. 36).

14% der Eltern hätten gerne morgens einen früheren Beginn, 12% eine Betreuung auch über Mittag. 13% eine Nachmittagsbetreuung und 16% eine Ausdehnung der Betreuung am Nachmittag. Der Wunsch nach früherer Öffnung am Morgen wird in Oberösterreich besonders häufig geäußert, der Wunsch nach einer Betreuung über Mittag hingegen in Tirol und Vorarlberg (BMSG 2003a, S. 37). Erst ausreichende Öffnungszeiten würden Eltern - insbesondere Frauen - eine Erwerbstätigkeit ermöglichen. Schließzeit über Mittag oder ein Frühschluss am Nachmittag erschweren selbst eine Teilzeitbeschäftigung.

Der quantitativ größte Mangel an Betreuungseinrichtungen besteht aus Sicht der Eltern für Kinder im Pflichtschulalter. Wie das zusätzliche Angebot an Betreuungseinrichtungen aussehen müsste, ergibt sich aus den Gründen für die Nicht-Inanspruchnahme bestehender Betreuungseinrichtungen: Dabei werden die Gründe „zu teuer“ und „keine Einrichtung in zumutbarer Entfernung“ explizit am häufigsten genannt. Letzteres spielt vor allem bei Schulkindern eine Rolle, für die es im Umkreis weder Ganztagschulen noch einen Hort gibt. Relativ am häufigsten wird dieses Problem von Eltern in Vorarlberg genannt. An zweiter Stelle folgen Kärnten und Tirol.

Die Kostenfrage spielt sowohl beim Kindergarten für Vorschulkinder als auch bei der Mittags- und Nachmittagsbetreuung von Schulkindern eine Rolle. Relativ am häufigsten wird dieses Problem in

Wien genannt. Es spielt aber auch in Nieder- und Oberösterreich sowie in der Steiermark eine Rolle (BMSG 2003a, S. 38-41).

### 3.2.5 Abschätzung des Mehrbedarfes an Kinderbetreuungsplätzen

Über den ungedeckten Bedarf an Kinderbetreuung gibt es unterschiedliche Abschätzungen. In der politischen Diskussion herrscht kein Konsens darüber in welchem Ausmaß ein Defizit an Plätzen besteht (vgl. Presse vom 6.10.2004, Wienerzeitung 20.8.2004, Standard 5.10.2004).

Die bereits zitierte Mikrozensus-Erhebung der ÖSTAT zeigt, dass für die große Mehrzahl der 1,3 Mio. Kinder unter 15 Jahren tatsächlich keine oder keine zusätzliche außerfamiliäre Betreuung gewünscht wird. Hingegen wird von den Eltern von 89.400 Kinder der explizite Wunsch nach Betreuungseinrichtungen geäußert, die bis dato nicht zur Verfügung stehen oder deren Angebot nicht adäquat sei. Darunter sind 41.700 Kinder, die bereits in irgendeiner Form außerfamiliär betreut werden, aber für welche die Eltern zusätzliche Betreuungsmöglichkeiten benötigen würden. Für 47.700 Kinder gibt es bis dato keinerlei Grundversorgung. Sie werden bislang nicht institutionell betreut, aber die Eltern würden dies wünschen (BMSG 2003a, S. 38).

Hingegen setzt eine Studie im Auftrag des BMSG den potenziellen Bedarf bei weitem tiefer an. Diese Studie kommt zu dem Schluss, dass lediglich ein Mehrbedarf von österreichweit 18.154 Betreuungsplätzen für die 0 bis 13-jährigen bestünde. Basierend auf einem Konzept der Salzburger Landesstatistik wurden die aktuellen Betreuungsdaten 2003/04 über die institutionellen Einrichtungen (Kinderkrippen, Kindertagesheime und Horte), die Tageseltern und die schulische Nachmittagsbetreuung ermittelt. Ausgehend von einer von der Landesstatistik Oberösterreich vorgenommenen Einteilung der Bezirke zu einem von 5 Typen (sehr ländlich, ländlich, Stadt-Umland, Stadt, Wien) wurden daraufhin für jeden der Typen die durchschnittlichen Betreuungsquoten für ganz Österreich ausgerechnet und als Standard festgesetzt. Mehrbedarf wird nur dort vermutet, wo die Betreuungsquote eines Bezirks unter dem Österreichschnitt des entsprechenden Typs liegt (BMSG 2004c).

In der Studie wird von der Annahme ausgegangen, dass es in ländlichen Bezirken grundsätzlich deutlich weniger Bedarf gibt als im städtischen Bereich. Der Bedarf entwickelt sich jedoch dynamisch. Daher ist fragwürdig ob eine Berechnung basierend auf dem Status Quo dem tatsächlichen Bedarf entspricht.

## 3.3 Gesundheitliche Infrastruktur

In Österreich besteht ein Mischsystem von freien Gesundheitseinrichtungen, die dem Prinzip der Erwerbsfreiheit entsprechen, und einem hierarchisch organisierten öffentlichen Gesundheitssystem. Träger der regionalen und überregionalen Gesundheitspolitik sind die Gebietskörperschaften (Bund, Länder und Gemeinden) und die Sozialversicherungsträger einschließlich des Hauptverbandes der österreichischen Sozialversicherungsträger, die über Steuerungsmechanismen (z.B. Österreichischer Krankenanstalten und Großgeräteplan - ÖKAP/GGP) verfügen. Die Ärztekammer ist zwar ein raumordnungsrelevanter Träger der Gesundheitspolitik, kann aber keinen unmittelbaren Einfluss auf die regionale Ressourcenverteilung nehmen. Auch die Österreichische Raumordnungskonferenz konzentriert sich hauptsächlich auf die Analyse wesentlicher räumlicher Entwicklungen (Fülöp 1999, S. 98).

Private Anbieter (z.B. private Krankenanstalten, niedergelassene WahlärztInnen ohne Kassenvertrag mit einem Sozialversicherungsträger) können entsprechend dem Prinzip der Erwerbsfreiheit frei entscheiden, ob und wo sie die Krankenanstalt/ eine Ordination führen möchten. Die Gesundheitsplanung hat hier weniger Möglichkeiten zur Regulierung, außer es besteht ein übergeordnetes öffentliches Interesse (z.B. sanitäre Mindeststandards). Im Gegensatz dazu sind beispielsweise KassenärztInnen, die einen Vertrag mit einem oder mehreren Sozialversicherungsträgern haben, an die ihnen zugewiesenen, örtliche definierten „Kassenplanstellen“ gebunden. Durch die Vorgabe von entsprechenden Rahmenbedingungen (z.B. positive und negative finanzielle Anreize) sind allerdings auch im privaten Bereich Steuerungsmöglichkeiten im Gesundheitssystem möglich.

Trotzdem gibt es sowohl bei der Verteilung der Gesundheitseinrichtungen sowie bei deren Inanspruchnahme als auch beim Gesundheitszustand der Bevölkerung in Österreich regionale Unterschiede. Im Folgenden wird daher kurz auf den Gesundheitszustand der österreichischen Bevölkerung eingegangen, um dann die regionale Verteilung und Versorgungsdichte mit gesundheitlichen Einrichtungen näher zu beschreiben, wobei hier insbesondere die Versorgungsdichte mit ÄrztInnen im niedergelassenen Bereich und die Bettendichte von Akutkrankenanstalten und deren Entwicklung in den letzten Jahren nachvollzogen wird.

Zwar geben Dichteangaben pro EinwohnerInnen nur ein sehr unscharfes Bild der tatsächlichen regionalen Versorgungsintensität wieder, da administrative Raumeinheiten (nach Bezirken, nach NUTS III Regionen) oft nicht mit den Grenzen der tatsächlichen Versorgungsgebiete zusammenfallen und überdies die Bevölkerung in unterversorgten Gebieten durch die Gesundheitseinrichtungen der (nahegelegenen) Stadtregionen mitversorgt werden. Sie können jedoch einen Eindruck der nach wie vor unterschiedlichen regionalen Versorgungssituation in Österreich vermitteln, die für die Bevölkerung der ländlichen peripheren Gebiete ein deutlich geringeres Angebot an ärztlicher Versorgung aufzeigt.

### 3.3.1 Gesundheitszustand der Bevölkerung

Beim Gesundheitszustand der österreichischen Bevölkerung ist ein ausgeprägtes West-Ost-Gefälle festzustellen. So ist die Lebenserwartung im Jahr 2000 bei Männern durchschnittlich bei 75,4 Jahren und bei Frauen durchschnittlich bei 81,2 Jahren, im Westen Österreichs (Salzburg, Tirol, Vorarlberg) bei beiden Geschlechtern deutlich höher als jene im Osten Österreichs (Burgenland, Wien, Niederösterreich). Die alters- und geschlechtsstandardisierte Sterblichkeit zeigt ein ähnliches räumliches Verteilungsmuster wie die Lebenserwartung. Werden alle Todesursachen und alle Altersgruppen miteinbezogen, ergibt sich wiederum für die westlichsten Bundesländer Vorarlberg und Tirol sowie für Westkärnten eine unterdurchschnittliche Sterblichkeitsrate. Insbesondere in Wien sowie in weiten Teilen Niederösterreichs und des Burgenlands liegt die Sterblichkeit deutlich über dem Durchschnitt.

Analog zu diesen Ergebnissen ist auch die subjektive Zufriedenheit mit der eigenen Gesundheit im Westen deutlich höher als im Osten. Am gesündesten fühlen sich die Menschen in Salzburg, Tirol und Vorarlberg, während die Menschen in Niederösterreich und Oberösterreich mit ihrem Gesundheitszustand am wenigsten zufrieden sind.

Ein bedeutender Faktor beim subjektiven Gesundheitsempfinden ist das Alter. Mit zunehmendem Alter sinkt der Anteil der sich gut oder sehr gut fühlenden Menschen, während der Anteil der den Gesund-

heitszustand eher mittelmäßig bis sehr schlecht beurteilenden Personen steigt. Darüber hinaus dürfte auch das Bildungsniveau und die damit verbundene berufliche Tätigkeit und das verfügbare Einkommen einen wesentlichen Einfluss auf das gesundheitliche Befinden haben. Je höher das Bildungsniveau, desto eher besser fühlen sich die Menschen und desto geringer sind die Anteile der sich nur mittelmäßig bis schlecht fühlenden Personen. Diese bildungsspezifischen Unterschiede werden mit zunehmendem Alter größer (BMGF 2004a, S. 18).

### 3.3.2 Ärztliche Versorgung

Im Jahr 2000 gab es in Österreich insgesamt 34.593 ÄrztInnen, davon waren 10.939 AllgemeinmedizinerInnen (praktische ÄrztInnen), 14.347 FachärztInnen, 3.722 ZahnärztInnen und 5.585 TurnusärztInnen (BMSG 2001). Die Zahl der berufsberechtigten ÄrztInnen ist zwischen 1975 und 2000 um 18.740 also um mehr als das Doppelte gestiegen (118%). Der Trend geht dabei in Richtung Facharzt/ Fachärztin. Während sich die Zahl der AllgemeinmedizinerInnen „nur“ knapp verdoppelt hat, ist die Zahl der FachärztInnen um 150% gestiegen.

**Tabelle 8: Entwicklung der Anzahl der berufsberechtigten ÄrztInnen**

Jahr	TurnusärztInnen	Allgemein- medizinerInnen	FachärztInnen (inkl. ZahnärztInnen)	Gesamt
1975	3.145	5.506	7.202	15.853
1985	5.269	6.781	9.671	21.721
2000	5.585	10.939	18.069	34.593

Quelle: Österreichische Ärztekammer, BMSG 2001a

Die ÄrztInnen teilen sich etwa je zur Hälfte in einen extramuralen (niedergelassenen) Bereich und in einen intramuralen Bereich, das sind ÄrztInnen in einem Angestelltenverhältnis also primär KrankenhausärztInnen und TurnusärztInnen<sup>9</sup>. Die primäre Gesundheitsfürsorge wird, abgesehen von der Laienhilfe (Selbst- und Nachbarschaftshilfe), durch niedergelassene ÄrztInnen für Allgemeinmedizin sowie durch FachärztInnen der Grundversorgung (für Innere Medizin, Gynäkologie und Geburtshilfe, Kinderheilkunde) sichergestellt (Fülöp 1999, S. 99).

Die Struktur des Gesamtärztebestands hat sich dabei in den letzten Jahren verändert. Die Zahl der ÄrztInnen im Angestelltenverhältnis hat im Vergleich zu den niedergelassenen ÄrztInnen deutlich stärker zugenommen, ÄrztInnen verbleiben nach der Absolvierung der Turnusausbildung eher im Krankenhaus als eine Praxis zu eröffnen bzw. zu übernehmen. Diese Entwicklung ist auch im Zusammenhang mit dem jahrelang bestehenden Nachholbedarf insbesondere an FachärztInnen im intramuralen Versorgungsbereich zu sehen (ÖBIG 2000), kann aber auch als Hinweis dafür verstanden werden, dass

9. Ausgenommen werden die sog. WohnsitzärztInnen. In diese Gruppe fallen jene ÄrztInnen, die nur fallweise ärztliche Tätigkeiten verrichten (z.B. Vertretungen in Arztpraxen) oder aber ÄrztInnen, die keiner unmittelbar versorgungswirksamen ärztlichen Tätigkeit nachgehen (z.B. im wissenschaftlichen Bereich) (ÖBIG 2000, S.6f)

das Gesundheitswesen in Österreich im Vergleich zu anderen europäischen Staaten relativ krankenhauszentriert ist (Europ. Observatorium f. Gesundheitssysteme 2000, S. 42).

Werden alle berufstätigen Ärzte einbezogen (also sowohl alle niedergelassenen als auch alle angestellten Ärzte mit Ausnahme der Wohnsitzärzte) ergibt sich eine mit Abstand höchste Versorgungsdichte für Wien mit rund 6,5 ÄrztInnen pro 1.000 EinwohnerInnen. Die niedrigste Versorgungsdichte mit nicht einmal halb so vielen ÄrztInnen pro 1.000 EinwohnerInnen ergibt sich für die Bundesländer Vorarlberg (3,0) und Burgenland (2,9). Dabei zeigt sich entsprechend einer Analyse nach NUTS III Regionen ein bemerkenswertes Stadt-Land-Gefälle. Stadtregionen wie Wien, Graz und Innsbruck, die medizinische Fakultäten beherbergen, weisen eine Ärztedichte von 6,5 und 7,0 auf. Die Versorgungsdichte in vielen ländlichen-peripheren Gebieten liegt hingegen bei nur rund zwei Ärzten pro 1.000 EinwohnerInnen. Davon sind vor allem die Regionen Mühlviertel, Tiroler Oberland, Bludenz-Bregenzerwald, Oberkärnten sowie die gesamte Süd- und Oststeiermark und das oberösterreichische Innviertel betroffen (ÖBIG 2000, S. 9).

### Niedergelassene ÄrztInnen

Niedergelassene ÄrztInnen sind jene ÄrztInnen, die eine Ordination führen und damit im ambulanten Bereich versorgungswirksam sind. Zu dieser Kategorie werden auch ÄrztInnen gezählt, die zusätzlich in einem Dienstverhältnis mit einer Krankenanstalt stehen. Zu den niedergelassenen ÄrztInnen zählen KassenärztInnen, WahlärztInnen sowie ÄrztInnen in Kassenambulatorien. KassenärztInnen sind jene ÄrztInnen, die über einen Vertrag mit einem oder mehreren Sozialversicherungsträgern verfügen, wobei hier wiederum zwischen ÄrztInnen mit einem § 2-Kassenvertrag (das sind jene ÄrztInnen, die im Rahmen der sogenannten ärztlichen Gesamtverträge - § 2-Verträge – in einem Vertragsverhältnis mit einer der Gebietskrankenkassen, der Betriebskrankenkassen, mit der Sozialversicherungsanstalt des österreichischen Bergbaus und/oder der Sozialversicherungsanstalt der Bauern stehen) und den „Kleine-Kassen-ÄrztInnen“ (ÄrztInnen mit Verträgen mit einem oder mehreren Sonderversicherungsträgern) unterschieden wird. Den § 2-KassenärztInnen werden 89 % aller VertragsärztInnen zugeordnet. WahlärztInnen sind ÄrztInnen ohne Kassenvertrag, die keinem Kassenstellenplan unterliegen und für die Niederlassungsfreiheit besteht. WahlärztInnen rechnen ihre Leistungen direkt mit den PatientInnen ab, diese können einen Antrag auf Kostenersatz an die soziale Krankenversicherung stellen und bekommen 80% des für die jeweilige Leistung vereinbarten Kassentarifs rückerstattet (BMGF 2004b).

**Tabelle 9: Anzahl der niedergelassenen ÄrztInnen 2001**

Niedergelassene ÄrztInnen		Davon niedergelassene AllgemeinmedizinerInnen		Davon niedergelassene FachärztInnen	
Insgesamt	§ 2-Kassen-ärztInnen	Insgesamt	§ 2-Kassen-ärztInnen	Insgesamt	§ 2-Kassen-ärztInnen
16.400	9.300 (56,7%)	5.700	3.900 (68,4%)	10.700	5.400 (50,5%)

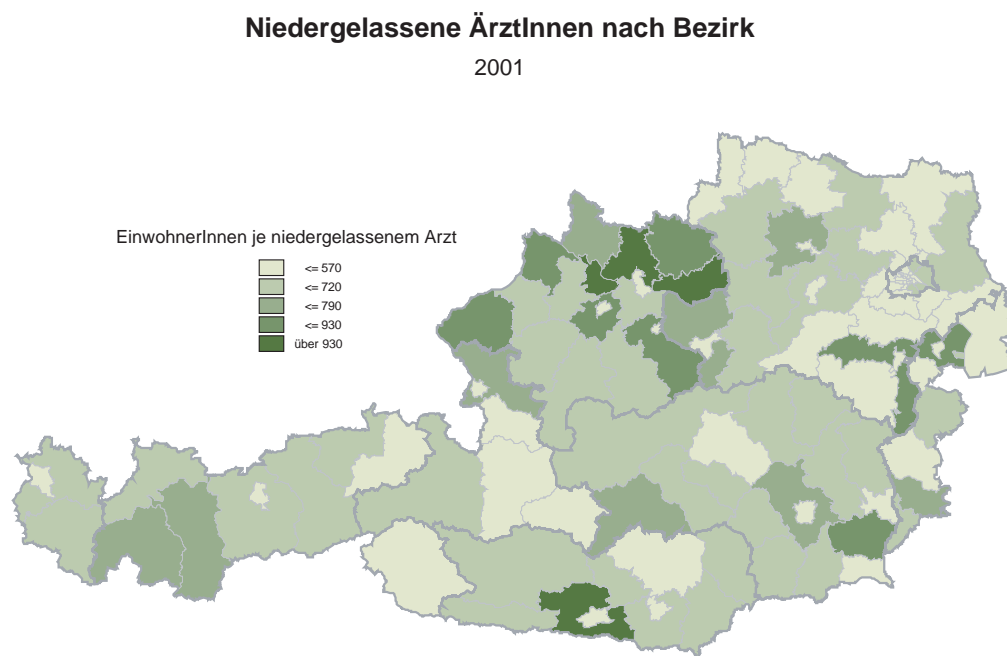
Quelle: BMGF 2004a, eigene Berechnungen

Auch in Bezug auf die Ausübung der Tätigkeiten als Wahlarzt/Wahlärztin oder als Arzt/Ärztin mit Kassenvertrag werden strukturelle Veränderungen deutlich. Während die § 2-KassenärztInnen in den letz-

ten 10 Jahren um 7% zugenommen haben, hat sich die Anzahl der WahlärztInnen im gleichen Zeitraum weit dynamischer entwickelt und beinahe verdoppelt (+85%). Einer relativ geringen Anzahl an unbesetzten Kassenvertragsstellen stehen eine verhältnismäßig hohe Anzahl an jährlich neu hinzukommenden ÄrztInnen gegenüber. Dementsprechend fanden die in dieser Zeit fertig ausgebildeten ÄrztInnen in erster Linie als Wahlarzt/ Wahlärztin eine Beschäftigung.

Im Hinblick auf die regionale Differenzierung der Versorgungsdichte ergibt sich im niedergelassenen Bereich ein ähnliches Bild wie bei der Berücksichtigung aller berufstätigen ÄrztInnen insgesamt. Die Stadtregionen weisen im Gegensatz zur Versorgungsdichte vieler Stadt-Umland-Bezirke und ländlich-peripherer Regionen höhere Versorgungsdichten auf (ÖBIG 2000). Zwischen 1995 und 2001 ist es dabei zu einer Verbesserung der räumlichen Verteilung mit niedergelassenen ÄrztInnen gekommen (siehe Abbildung 6, "Niedergelassene ÄrztInnen nach Bezirk 2001," auf Seite 55).

**Abbildung 6: Niedergelassene ÄrztInnen nach Bezirk 2001**

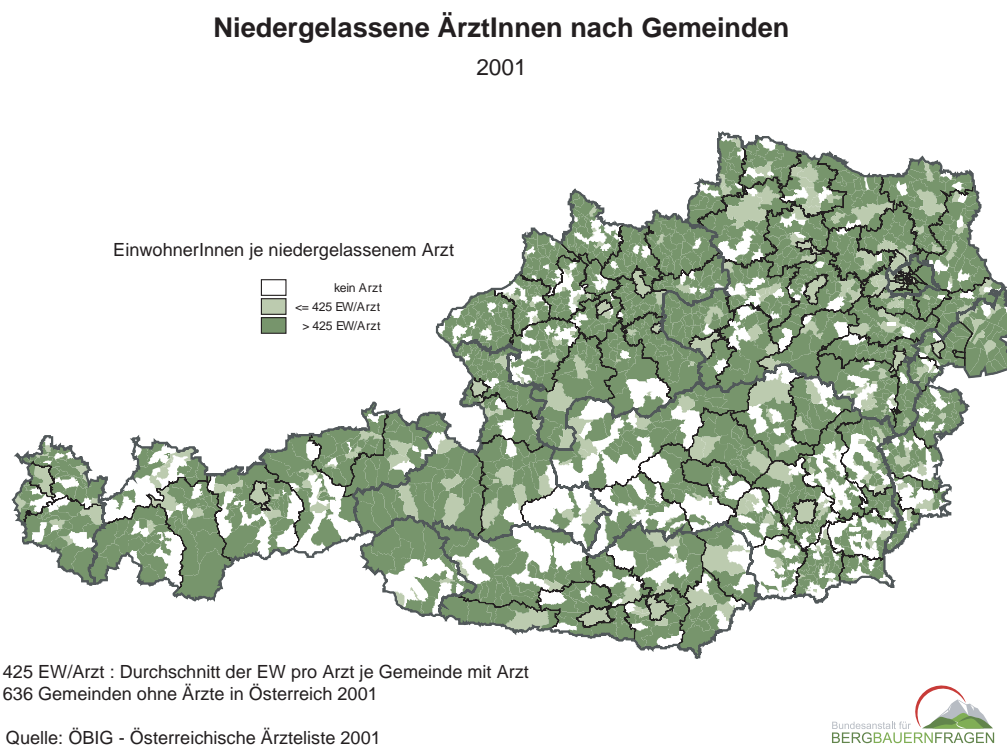


Quelle: ÖBIG - Österreichische Ärzteliste 2001

Wird die Verteilung der ÄrztInnen auf Gemeindeebene betrachtet, zeigt sich, dass in immerhin 636 Gemeinden kein Arzt ansässig ist. Dabei gibt es gerade auch in Bezirken mit vergleichsweise hoher Ärztedichte (z.B. Tamsweg, Deutschlandsberg) besonders viele Gemeinden ohne Arzt, was darauf schließen lässt, dass sich die ÄrztInnen besonders in den zentralen Orten konzentrieren.



**Abbildung 7: Niedergelassene ÄrztInnen nach Gemeinde 2001**



Differenziert man die Versorgungsdichte der niedergelassenen ÄrztInnen nach AllgemeinmedizinerInnen, FachärztInnen (exkl. ZahnmedizinerInnen) und ZahnmedizinerInnen in NUTS III Regionen, wird deutlich, dass sowohl bei den AllgemeinmedizinerInnen als auch bei den FachärztInnen die Versorgungsdichte im Osten und insbesondere rund um Wien vergleichsweise hoch ist, während sie im Westen und in den ländlich-peripheren Gebieten niedriger ist. Die FachärztInnen haben dabei eine deutlich höhere Spannweite in der Versorgungsdichte, sie konzentrieren sich stärker in den Stadtregionen als die AllgemeinmedizinerInnen. Bei den ZahnmedizinerInnen ist ebenfalls ein Stadt-Land-Gefälle bemerkbar, allerdings haben sie im Unterschied zu den anderen Fachrichtungen eine vergleichsweise hohe Versorgungsdichte fast im gesamten Westen des Bundesgebietes (BMGF 2004a, S.36).

Schränkt man die Betrachtung der ärztlichen Versorgungssituation auf den § 2-Kassenbereich ein, der von der (nach relativ einheitlichen Kriterien gehandhabten) Vergabe der § 2-Kassenverträge ausgeht, nehmen sich die Unterschiede in der regionalen Versorgungsdichte deutlich geringer aus. Im Gegensatz zu den WahlärztInnen, müssen sich KassenärztInnen an die ihnen zugewiesene, örtlich genau definierte „Kassenplanstelle“ halten, wodurch eine regionale Verteilung mit ÄrztInnen gesteuert werden kann. Im großen und ganzen streut die regionale Versorgungsdichte in den NUTS III Regionen zwischen 1,0 und 1,2 § 2-KassenärztInnen pro 1.000 EinwohnerInnen, Wien hat dabei mit 1,6 § 2-KassenärztInnen pro 1.000 EinwohnerInnen die mit Abstand höchste Versorgungsdichte. Es ist dabei allerdings zu berücksichtigen,

sichtigen, dass die Wiener § 2-KassenärztInnen neben der Wiener Bevölkerung auch von EinpendlerInnen aus den umliegenden Regionen aufgesucht werden (ÖBIG 2000, S.11). Bundesweit gesehen ist der Bedarf an § 2-KassenärztInnen nach den derzeit gebräuchlichen Richtlinien bereits seit einigen Jahren weitgehend abgedeckt. Andererseits stehen einer stark überdurchschnittlichen Versorgungsdichte in den Ballungsgebieten immer noch vereinzelte Versorgungslücken in den ländlich-peripheren Regionen gegenüber (BMGF 2004b). Durch die Berechnung der Potentialdichte auf Gemeindeebene<sup>10</sup> werden auch für § 2-KassenärztInnen stärkere Unterschiede deutlich. Vor allem bei den FachärztInnen mit § 2-Kassenvertrag zeigt sich, dass diese in massiver Weise in den städtischen Zentren konzentriert und in den peripheren Regionen wenig vertreten sind (Fülöp 1999, S. 123).

### 3.3.3 Stationäre Versorgung – Akutkrankenanstalten

Im Krankenanstaltenverzeichnis 2002/2003 sind 314 Krankenanstalten mit insgesamt rund 70.000 tatsächlich aufgestellten Betten aufgelistet. Bezogen auf die österreichische Bevölkerung von rund 8,1 Millionen betrug 2001 die Bettendichte 8,6 Betten je 1000 EinwohnerInnen bzw. kamen 116 EinwohnerInnen auf ein Bett. Es ist dabei allerdings zu berücksichtigen, dass nicht nur die Akutversorgung, sondern auch die Langzeitversorgung, und ein Großteil des Rehabilitationsbereiches z.B. Pflegeanstalten für chronisch Kranke, Heime für Genesende und Sanatorien darin erfasst sind.

Die stationäre Akutversorgung wird in Österreich hauptsächlich durch die rund 150 Fonds-Krankenhäuser (darunter drei Universitätskliniken in Graz, Innsbruck und Wien) sowie durch 7 Unfallkrankenhäuser der AUVA abgedeckt. Die Bettenkapazität der Fonds-Krankenanstalten liegt bei über 70% der gesamtösterreichischen Bettenkapazität. Die Fonds-Krankenanstalten werden aus öffentlichen Mitteln über die neun Landesfonds finanziert und unterliegen hinsichtlich der dort vorzuhaltenden Kapazitäten und Leistungen den Bestimmungen des Österreichischen Krankenanstalten- und Großgeräteplans (ÖKAP/GGP), der in regelmäßigen Abständen neu gefasst wird und gleichzeitig den Rahmen für die Krankenanstaltenpläne der Länder vorgibt (BMGF 2004). In den Fonds-Krankenanstalten wird auch eine spitalsambulante Versorgung über „Krankenhausambulanzen“ angeboten, deren Anspruchnahme und Kapazität in den letzten Jahren stark zugenommen hat.

Seit Mitte der 1980er Jahre wird ein kontinuierlicher Abbau der Akutkrankenbetten forciert und realisiert, mit dem Ziel die Gesundheitsversorgung außerhalb der Spitäler zu verstärken. So lag zum Beispiel die Bettendichte 1991 in Österreich noch bei 7,2 Betten je 1.000 EinwohnerInnen und sank seither kontinuierlich in allen Bundesländern auf österreichweit 2001 auf rund 6,3 Betten je 1.000 EinwohnerInnen (BMSG: Krankenanstalten in Zahlen 2004). Sie liegt damit immer noch über dem europäischen Durchschnitt von 4,4 Betten je 1.000 EinwohnerInnen (1997) (Europ. Observatorium für Gesundheit 2000, S. 56). Mit dem Akutbettenabbau wird hauptsächlich das Ziel der Kostendämpfung im stationären Akutbereich verfolgt, um die stark überproportionale Kostenentwicklung im Kran-

10. Bei der Berechnung der Potentialdichte werden folgende Faktoren einbezogen: Erreichbarkeit der (umliegenden) Anbieterstandorte, die an diesen Anbieterstandorten verfügbaren Kapazitäten (Betten, Ärzte, etc.), die Abbildung möglicher Kapazitätsengpässe trotz hohem gemeindespezifischen Potential (entstehend durch relativ zu viele PatientInnen im Vergleich zu relativ zu wenigen angebotenen Kapazitäten (Fülöp 1999, S. 58)

kenhausbereich abzuschwächen (die v.a. auf einer deutlich verbesserten Personalausstattung in allen Personalkategorien, den Medikamentenkosten und der Kostenentwicklung im Bereich der medizinisch-technischen Ausstattung beruht) (BMGF 2004b). Obwohl die Anzahl der Akutbetten abnahm, erhöhte sich die Zahl der stationären Aufnahmen in den Fonds-Krankenanstalten zwischen 1997 und 2001 um 12%, was zum Teil durch die steigende Anzahl der eintägigen Aufenthalte erklärt werden kann (BMGF 2004b, S. 89).

Die Versorgung mit Akutkrankenanstalten ist regional recht unterschiedlich. Die höchste Akutbetten-dichte ist mit 7,3 Betten pro 1.000 EinwohnerInnen in Kärnten zu verzeichnen, die geringste Akutbet-tendichte mit 4,7 Betten pro 1.000 EinwohnerInnen im Burgenland. Berechnet man die Akutbetten-dichte auf Bezirksebene, so zeichnen sich insbesondere die Stadtumlandbezirke durch eine minimale Bettendichte aus, was allerdings nicht zu einer unterdurchschnittlichen Versorgungssituation führen muss. Umlandbezirke verfügen zwar kaum über eigene Akutkrankenanstalten, sie werden jedoch in der Regel durch das Zentrum mitversorgt. Auch die Inanspruchnahme von Akutbetten ist regional sehr unterschiedlich, wobei die Krankenhaushäufigkeit (stationäre Fälle pro 100.000 EinwohnerInnen) weniger mit dem allgemeinen Gesundheitszustand als mit den verfügbaren Krankenhausbetten zu tun. In Regionen mit größerer Akutbettdichte steigt auch die Krankenhaushäufigkeit, so z.B. in Kärnten und in Ober- und Weststeiermark.

Wird die Erreichbarkeit der Akutkrankenanstalten analysiert, so stellt sich heraus, dass von einem Großteil der Wohngemeinden eine Akutkrankenanstalt innerhalb von 30 Fahrzeitminuten im Straßen-individualverkehr zu erreichen ist. Problemgebiete, in denen man über 30 Auto-Minuten zur nächsten Akutkrankenanstalt fährt, ergeben sich vereinzelt in den alpinen Bereichen Vorarlbergs, Tirols und Salzburgs, in den steirischen Bezirken Murau und Liezen, im Kärntner Bezirk Völkermarkt, im ober-österreichischen Mühl- bzw. im niederösterreichischen Waldviertel sowie im burgenländischen See-winkel. Dabei handelt sich in der Regel um extrem dünn besiedelte Regionen (Fülöp 1999, S. 118).

Fülöp stellte auch Berechnungen bezüglich der regionalen Ausstattung mit Akutkrankenhäusern an, die über eine Erreichbarkeitsanalyse und eine Berechnung der Bettendichte hinausgeht bzw. diese mit der zukünftigen demographischen Entwicklung vergleicht (zur Berechnung siehe Fülöp 1999, S. 48ff). Es wurden dabei sowohl die sogenannte Potentialdichte, die Auskunft über die Erreichbarkeit von im Umfeld einer Wohngemeinde liegenden Akutkrankenanstalt gibt, die Ausstattung mit Akutbetten, als auch der Einwohnererwartungswert, in die Berechnungen einbezogen. Als Bezirke mit einer quantita-tiv tatsächlich unterdurchschnittlichen wohnstandörtlichen Versorgungsqualität wurden jene Bezirke identifiziert, für die eine

- ◆ „stark unterdurchschnittliche Potentialdichte (weist auf eine schwierige Erreichbarkeitssitua-tion und/oder Mangel an Akutbetten hin) und gleichzeitig ein
- ◆ stark überdurchschnittlicher Einwohnererwartungswert (hinweisend auf Akutbettenmangel in Relation zu den erwartbar in diesen Bezirk zu versorgenden EinwohnerInnen bzw. PatientIn-nen)“

festzustellen ist. Bregenz, Imst, Schwaz, Spittal/Drau, Völkermarkt, Leibnitz, Weiz, Jennersdorf, Neusiedl/See, Gänserndorf, Melk und Perg sind Bezirke mit einer solchen unterdurchschnittlichen Versorgungsqualität von Akutkrankenanstalten- und betten (Fülöp 1999: 120).

### 3.3.4 Apotheken

In Österreich standen der Bevölkerung im Jahr 2003 1.182 öffentliche Apotheken, die alle privatwirtschaftlich als unabhängiger Betrieb von einer/einem ApothekerIn geführt werden, 50 Krankenhausapotheken und 989 ärztliche Hausapotheken zur Verfügung (Österreichische Apothekerkammer 2004). In Hinblick auf die Verteilung besteht in Österreich ein bedarfsgerechtes Apothekerverteilungssystem, das den Mindestabstand zur nächsten Apotheke (500 m) und ein Mindestpotential an zu versorgenden Personen (5.500 Personen) regelt. Dieses Verteilungssystem ist nach wie vor aufrecht und wurde 1998 vom österreichischen Verfassungsgerichtshof bestätigt.

Ein wesentlicher Teil der Versorgungsfunktion kommt neben den öffentlichen Apotheken den ärztlichen Hausapotheken der niedergelassenen Ärzte zu, die vor allem in dünn besiedelten ländlichen Gebieten eingerichtet werden, um die dort unterdurchschnittliche Versorgungsdichte und Erreichbarkeit der öffentlichen Apotheken auszugleichen. Ein Arzt darf selbst einen „subsidiären“ Apothekerbetrieb führen, wenn sich im Umkreis von sechs Kilometern vom Berufssitz des Allgemeinmediziners keine öffentliche Apotheke befindet (BMSG 2001a).

In den letzten 10 Jahren gab es in kleineren Orten, die bisher keine öffentliche Apotheke zur Verfügung hatten, 66 Neueröffnungen. Im Vergleich dazu gab es in Orten mit bereits bestehenden Apotheken und in den Landeshauptstädten einen etwas geringeren Zuwachs von 51 resp. 56 Apotheken. Die Nahversorgungsfunktion der Apotheken konnte damit ausgebaut werden.

Die durchschnittliche Zahl der EinwohnerInnen je ApothekerIn hat sich innerhalb von zwei Jahren verringert und lag 2002 bei 1.803 EinwohnerInnen je Apotheke. Wien ist dabei am besten versorgt (es werden allerdings entsprechend der oben genannten Definition keine ärztlichen Hausapotheken angeboten), während das Burgenland, Oberösterreich und Vorarlberg die geringste Apothekendichte vorweist, das Angebot an Apotheken wird jedoch vor allem in Oberösterreich und Burgenland durch eine hohe Anzahl von ärztlichen Hausapotheken ergänzt.

Die regionale Verteilung der Apothekerleistung insbesondere in peripheren Gebieten hängt damit stark an jener der niedergelassenen Allgemeinmediziner, die im großen und ganzen relativ ausgewogen ist, aber nach wie vor vereinzelte Versorgungslücken in peripheren Gebieten aufweist (s.o.).

## 3.4 Pflege- und Altenbetreuung

In Österreich sind gegenwärtig etwa 330.000 Personen (etwa 4 % der Bevölkerung) pflegebedürftig. Dabei handelt es sich um jene Personen, die pflegebezogene Geldleistungen erhalten (BMSG 2001b).

Die Pflegevorsorge ist heute in ganz Europa ein Hauptthema sozialpolitischer Diskussionen. Demographische und gesellschaftliche Veränderungen haben dazu geführt, dass das Risiko, pflegebedürftig zu werden, von einem individuellen zu einem gesamtgesellschaftlichen Thema geworden ist. Die ansteigende Erwerbsbeteiligung der Frauen, die bis dato die Hauptlast der Pflege leisteten, sowie soziokulturelle Entwicklungen (Individualisierung), die insbesondere in ländlichen Regionen auch eine Angleichung von ländlichen Einstellungen bzw. Werthaltungen an jene urbaner bewirken, ziehen einen Mehrbedarf an dementsprechenden Infrastrukturen nach sich.

Durch ein einheitliches Pflegevorsorgesystem - Inkrafttreten des Bundespflegegeldgesetzes und der neun Landespflegegeldgesetze mit 1. Juli 1993 – wurde das Pflegegeld als Abgeltung für den notwendigen Betreuungsbedarf geschaffen (BMSG 2001b).

### 3.4.1 Erbringung der Pflegeleistungen

Durch den gestiegenen Lebensstandard und den fortschreitenden medizinisch-technischen Fortschritt erreichen immer mehr Personen ein höheres Alter mit größerem Betreuungsbedarf. Die Zahl der über 65-jährigen wird in Österreich in den nächsten 25 Jahren um fast ein Drittel steigen, die der über 85-jährigen sich fast verdoppeln. Diese Entwicklung wird in den einzelnen Bundesländern sehr unterschiedlich verlaufen. Während in Wien bis zum Jahr 2020 mit einem demographiebedingten Rückgang der Zahl der pflegebedürftigen Menschen um mehr als 10% gerechnet werden kann, wird deren Zahl in Salzburg und Tirol um etwa 70% und in Vorarlberg um 100% ansteigen (BMSG 2001b, S. 6).

Von den pflegebedürftigen Personen werden derzeit etwa 15% in Pflegeheimen betreut. Etwa 80% des Pflegebedarfes wird in der Familie durch Angehörige oder andere private Helfer (insbesondere Frauen) abgedeckt und nur etwa 10% durch soziale Dienste.<sup>11</sup> Um Hilfs- und Pflegebedürftige kümmern sich daher überwiegend Familienangehörige und nahe Verwandte (BMSG 2001b, S. 6).

Laut Mikrozensus 2002 gibt es in Österreich 281.900 Frauen und 144.000 Männer, die nahe Angehörige und Bekannte pflegen oder betreuen. Von der erwachsenen Bevölkerung erbringen somit 8,5% der Frauen und 4,7% der Männer – überwiegend unbezahlt – Hilfs- und Pflegeleistungen.

Im Vergleich dazu spielen professionelle Pflegedienste und Pflegeheime noch eine geringere Rolle, sind aber im steigen begriffen. Durch die demographisch bedingte Alterung wird die Zahl der alten Menschen in den kommenden Jahrzehnten weiter wachsen lassen, während sich die Zahl der Jüngeren verringert. Damit wird auch die Gruppe jener Personen wachsen, die auf Grund körperlicher oder geistiger Behinderungen auf die Unterstützung anderer angewiesen sind. Gleichzeitig schrumpft die Zahl jener, die Hilfe leisten können und wollen. Weniger Verhelichungen sowie eine sinkende Kinderzahl und steigende Scheidungshäufigkeit bedingen eine zunehmende Individualisierung der Lebensformen. Damit ist jedoch zu erwarten, dass informelle familiäre Netzwerke unter nahen Angehörigen „dünner“ werden und der Bedarf nach außerfamiliärer, außerhäuslicher Pflege ansteigen wird (BMSG 2003a, S. 44).

### 3.4.2 Kompetenzverteilung

Die Zuständigkeit für die medizinische, pflegerische und soziale Versorgung von älteren und behinderten Menschen liegt je nach notwendiger Leistung beim Gesundheits- oder beim Sozialwesen. Die Kompetenzen für diese Angelegenheiten sind auf Bund, Länder und Gemeinden verteilt. Die Vereinbarung zwischen Bund und Ländern über gemeinsame Maßnahmen für pflegebedürftige Personen nach Artikel

---

11. Durch die auftretenden Doppelbetreuungen kommt es zu Überschneidungen, sodass die Summe nicht 100% ergibt.

15a B-VG sieht vor, dass das Leistungsangebot für alte und behinderte pflegebedürftige Menschen in Österreich bis zum Jahr 2010 bedarfsgerecht ausgebaut werden soll (BMSG 2002a).

### 3.4.3 Ambulante, teilstationäre soziale Dienste

Neben der stationären Unterbringung in Alten- und Pflegeheimen kommt der abgestuften Versorgung mit ambulanten, teilstationären sozialen Diensten eine Schlüsselstellung zu. 80% aller pflegebedürftigen Menschen werden zu Hause betreut. Der Einsatz mobiler, pflegerischer und sozialer Dienste in Privathaushalten soll ihnen ermöglichen, ihre Lebensgewohnheiten aufrechtzuerhalten. Die wichtigsten mobilen Dienste sind die Hauskrankenpflege (Pflegeleistung), die Heimhilfe (Hilfe im Haushalt, leichte Pflegetätigkeiten) sowie Essensdienste (BMSG 2001a, S. 68-70).

Die Länder haben sich in der Pflegevorsorge-Vereinbarung verpflichtet, für einen dezentralen und flächendeckenden Auf- und Ausbau der ambulanten, teilstationären und stationären sozialen Dienste unter Beachtung von Mindeststandards zu sorgen. Daher haben die Länder in den Jahren 1996 bis 1998 Bedarfs- und Entwicklungspläne für die sozialen Dienste erstellt, in denen das bestehende Defizit an Dienstleistungen festgestellt sowie eine Planung erarbeitet wurde, wie dieses Defizit schrittweise bis 2010 behoben werden kann (BMSG 2002a).

Ambulante und teilstationäre Dienste als Alternativen zum Pflegeheim werden etwa zu 90% von freien Wohlfahrtsverbänden erbracht (Caritas, Volkshilfe usw.). Sie sind jedoch in allen Bundesländern noch zu wenig ausgebaut, wobei große regionale Unterschiede in Organisationsform, Qualität, Ausbaugrad und Koordination der Dienste bestehen.

Eine Zielsetzung ist es, dass sich pflegebedürftige Menschen frei zwischen den angebotenen Diensten entscheiden können. Zu diesem Zweck ist dem Ausbau der ambulanten Versorgung Priorität gegenüber stationären Einrichtungen zu geben. Die weiter bestehenden Heime sollen klein, dezentral und in die Wohngemeinden integriert sein. Der Aufbau neuer Pflegestrukturen muss auch zu einer Entlastung der pflegenden Angehörigen führen. Besonders wichtig ist dabei das Angebot entlastender Hilfen (z.B. Tages-, Kurzzeit- und Urlaubspflege).

Eine weitere Alternative zur dauernden, stationären „Verwahrung“ in Alten- und Pflegeheimen stellt die teilstationäre Betreuung in „Geriatrischen Tageszentren“ dar. Der österreichische Krankenanstaltenplan (ÖKAP) sieht die Einrichtung von Abteilungen der geriatrischen Rehabilitation an allen größten Krankenanstalten sowie von geriatrischen Tageszentren, die im ländlichen Gebiet noch wenig etabliert sind, vor (BMSG 2001a, S. 68).

### Regionale Verteilung der mobilen Dienste

Die mobilen Dienste werden primär mit dem Ziel unterhalten, die Heilung oder die dauernde Pflege der Patienten in deren Wohnumgebung zu ermöglichen. Ein möglichst dezentrales und wohnbereichsnahes Angebot ist daher vonnöten. Die massiven regionalen Versorgungsunterschiede haben sich im Gefolge der durch die Länder zu erstellenden Bedarfs- und Entwicklungspläne für pflegebedürftige Personen verringert. Dennoch bestehen Probleme hinsichtlich Erreichbarkeit, Wahlmöglichkeiten und verfügbaren Kapazitäten in der Versorgung vor allem in den Grenzgebieten und in den inneralpinen

Regionen. Die städtischen Zentren und ihr Umland werden hingegen überdurchschnittlich gut versorgt (Fülöp 1999, S. 126).

Die höchste Dichte an Pflege- und Betreuungspersonen gab es im Erhebungszeitraum (1995-1997) mit 19 Heimhilfen pro 1.000 Einwohner ab 75 Lebensjahren in Wien. Ebenfalls überdurchschnittlich (15 Betreuungspersonen) war Salzburg, gefolgt von Niederösterreich (13) und Vorarlberg (10) versorgt. Am unteren Ende der Skala befanden sich das Burgenland (6) und Oberösterreich (4). Nach einer Abschätzung des ÖBIG soll der Soll-Stand im Jahr 2010 in allen Bundesländern den Ist-Stand übersteigen. Den meisten Zusatzbedarf hätten demnach Niederösterreich, Oberösterreich, die Steiermark und Tirol (ÖAZ Aktuell 2003).

### 3.4.4 Stationäre Einrichtungen

Mit 1. Jänner 2001 wurden in Österreich 761 Alten- und Pflegeheime mit insgesamt 68.033 Heimplätzen gezählt. In diesen Heimen stehen 18.803 Wohnplätze, 31.548 Pflegeplätze und 17.682 Wohnplätze mit Pflegemöglichkeit zur Verfügung. Das ist um 5,6 % mehr als noch drei Jahre zuvor. Für geistig behinderte oder mehrfach behinderte Menschen stehen 10.222 Tagesbetreuungsplätze sowie 5.472 Plätze für betreutes Wohnen zur Verfügung. Die Verteilung dieser Wohnplätze ist in den einzelnen Bundesländern sehr unterschiedlich. Schätzungen zufolge ist der Bedarf weitaus höher als das derzeitige Angebot. Obwohl sich in den letzten Jahren die Anzahl der Pflegeplätze in Heimen bereits erhöht hat (teilweise durch die Umwandlung von Wohn- in Pflegeplätze), werden in Zukunft noch weitere Pflegeplätze erforderlich sein.

Betrachtet man den Anteil der Personen in Alten- und Pflegeheimen gemessen an der Gesamtzahl der über 60-jährigen so fällt auf, dass die Bundesländer Wien, Vorarlberg und Oberösterreich über dem Österreich-Durchschnitt liegen, während in den Bundesländern Burgenland, Kärnten, Salzburg und Niederösterreich erheblich weniger Personen dieser Altersgruppe in Alten- und Pflegeheimen untergebracht sind. Die jeweiligen Unterschiede in der Versorgung erklären sich nicht zuletzt daraus, dass sich zum einen die ältere Generation in den Bundesländern nach Zahl und altersdemographischer Zusammensetzung deutlich unterscheidet und das Angebot an mobilen Diensten, die eine stationäre Betreuung zumindest verzögern können, von Bundesland zu Bundesland sehr unterschiedlich ist.

In der Versorgung mit Plätzen in Pflege- und Altenheimen (Pflegeplätze, Wohnplätze) bestehen österreichweit erhebliche regionale Unterschiede. Die Versorgungsdichte (ausgedrückt in Pflege- bzw. Wohnplätzen pro 1.000 Einwohner) streute 1992 in den Bezirken zwischen den Werten zwei und zehn. Sehr gut versorgten Regionen im Raum Wien, in Oberösterreich und in Salzburg standen Regionen mit stark unterdurchschnittlicher Versorgungsdichte (v.a in den westlichen Bezirken Tirols, Oberkärnten, der Südoststeiermark und dem Burgenland) gegenüber. Im Heimbereich haben sich starke überregionale Versorgungsbeziehungen entwickelt. Oft werden mehrere Bezirke gemeinsam hauptsächlich über zentrale Großheime versorgt, wie etwa das gesamte Mittel- und Südburgenland über die Heime in Güssing. In den letzten Jahren haben sich immer stärker Konzepte durchgesetzt, die eine kleinräumige, regional ausgewogene und dezentrale Verteilung der Heimkapazitäten favorisieren und ein Abgehen von der vielerorts praktizierten Strategie der Großheime (mit bis zu 500 Betten) forcieren (Fülöp 1999, S. 123).

Tabelle 10: Personen in Alten- und Pflegeheimen 2002

Bundesland	Personen	In % der über 60-jährigen	60 und mehr Jahre <sup>2)</sup>
Burgenland	1.495	2,23	66.903
Kärnten	3.092	2,52	122.637
Niederösterreich	10.843	3,17	342.549
Oberösterreich	11.270	4,06	277.905
Salzburg	2.860	2,97	96.348
Steiermark	8.911 <sup>1)</sup>	3,38	263.786
Tirol	4.761	3,81	125.104
Vorarlberg	2.509	4,09	61.313
Wien	20.696	6,16	336.191
Österreich	66.427	3,93	1.691.736

<sup>1)</sup> Amt der steirischen Landesregierung 2004a

<sup>2)</sup> Volkszählung 2001 (<http://www.statistik.austria>)

Quelle: BMSG 2001b, eigene Berechnungen;

Die neueren Gesundheitsberichte der Bundesländer, die mit Anfang des Jahrzehnts datieren, geben bezüglich der regionalen Verteilung Anhaltspunkte in die Richtung, dass Stadtumlandgebiete eine bessere Versorgung mit Pflege- und Altenheimen aufweisen als periphere Regionen. Als Folge der Konzentration dieser Einrichtungen in diesen Regionen dürfte es in weiterer Folge zu pflegebedingten Ortswechselln kommen (Gesundheitsbericht 2002, Gesundheitsbericht Niederösterreich, Gesundheitsbericht Vorarlberg 2002, Gesundheitsbericht Tirol).

### 3.5 Nahversorgung mit Lebensmitteln

Die Nahversorgung im Lebensmittelbereich ist seit Jahrzehnten einem massiven Strukturwandel unterworfen. Der Markt konzentriert sich auf immer größere Standorte einiger weniger Handelsketten, während auf der anderen Seite immer mehr Gemeinden in Österreich ohne Lebensmittel-Nahversorger auskommen müssen.

Bei der Diskussion um die Situation der Nahversorgung, gerade auch in ländlichen Regionen, geht es neben den Überlegungen zur betriebswirtschaftlichen Rentabilität der einzelnen Geschäfte, um rechtliche und raumplanerische Reglementierungsmöglichkeiten im Lebensmitteleinzelhandel und um mögliche volkswirtschaftliche Auswirkungen. Ziel der Nahversorgungsregelungen ist es, die Ansiedelung von Handelsbetrieben in Kerngebieten zu fördern. Die Versorgung mit einem Lebensmittelgeschäft in fußweiter Distanz wird dabei sowohl von den KonsumentInnen als auch von verantwortlichen regionalen und nationalen Akteuren als wichtiger Bestandteil der Lebensqualität in ländlichen Regionen gesehen. Mit zunehmendem Wegfall der Lebensmittel-Nahversorger in ländlichen Gemeinden, der meist mit einer kontinuierlichen Reduktion weiterer öffentlicher und privater Dienstleistungen (Post, Bank, Gewerbetreibende, etc.) einhergeht, wird die wirtschaftliche aber auch soziale und ökologische Bedeu-



tung von Nah-Versorgungseinrichtungen im politischen Umfeld wieder stärker diskutiert und ihr Vorhandensein als wesentliche Grundlage für die Funktionsfähigkeit ländlicher Räume ins Treffen geführt.

Der Begriff der Nahversorgung ist nicht eindeutig definiert. Untersuchungen zur Nahversorgung und deren regionale Verteilung in den Bundesländern beziehen sich zum Teil auf die Versorgung mit voll-, oder teilsortierten Lebensmittelgeschäften (mit oder ohne Bäckereien, Fleischereien, etc.) (z.B.: Richter 1998; Dornauer 1997, Fercher 2004), zum Teil auf einen sehr umfassenden Begriff der Nahversorgung, der weit über die Versorgung mit Nahrungsmitteln hinaus geht und Dienstleistungsbetriebe wie Rauchfangkehrer, Uhren-, Bekleidungsunternehmen etc. inkludiert (Amt der Oberösterreichischen Landesregierung 1999). Im Bundesgesetz zur Verbesserung der Nahversorgung (BGBl. 392/1977) wird unter Nahversorgung folgendes verstanden: „(...) die zur Befriedigung der notwendigen Bedürfnisse des täglichen Lebens dienenden Waren, (wenn diese) unter zumutbarem Zeit- und Kostenaufwand ohne Benützung eines Kraftfahrzeuges oder öffentlichen Verkehrsmittels“ zu kaufen sind.

In diesem Kaptitel wird vor allem auf die Situation und Bedeutung des „klassischen“ Nahversorgers eingegangen, dem Lebensmitteleinzelhandel. Bäckereien, Fleischereien und andere Betriebe, die Güter des täglichen Bedarfs anbieten, sind dabei nicht inkludiert, obwohl ihnen für die Nahversorgung eine nicht unwesentliche Bedeutung zukommt.

### 3.5.1 Strukturwandel im Lebensmitteleinzelhandel

Seit Beginn der 1990er Jahre wurde - im Unterschied zu den vorherigen enormen Umsatzzuwächsen - im Lebensmitteleinzelhandel nur noch ein geringes Umsatzwachstum erzielt. Der reale Umsatz (preisbereinigt) ist den vergangenen Jahren nur wenig gestiegen bzw. sogar gleich geblieben. 2003 gab es einen leichten Aufschwung, mit 11.731 Mrd. Euro stiegen die Umsätze im Lebensmitteleinzelhandel (ohne Diskonter<sup>12</sup> Hofer und Lidl) im Vergleich zu 2002 nach einem realen Minus wieder an (AC Nielsen). Gründe für das geringe Ansteigen werden vor allem im steigenden Wettbewerbsdruck und in den geringen Gewinnspannen gesehen.

Ein massiver Rückgang von einzelnen Lebensmitteleinzelhändlern in ganz Österreich ist bereits seit den 1960er Jahren zu verzeichnen, die Anzahl der Geschäfte hat sich 2003 auf ein Viertel der Lebensmittelgeschäfte von 1960 reduziert.

---

12. Bei Diskontmärkten ist nicht die Geschäftsgröße oder die Betriebsform das Charakteristikum sondern das Verkaufsprinzip der Niedrigpreispolitik, die Preise liegen 10 – 25 % unter denen vergleichbarer Geschäfte. Als Diskontmärkte gelten jene Betriebe, deren Anteil an Diskont-Artikel am gesamten Sortiment mehr als 50% beträgt (Poschacher 1997, S.7).

**Tabelle 11: Anzahl der Lebensmittelgeschäfte (ohne Hofer und Lidl)**

Jahr	Anzahl der Geschäfte
1960	23.859
1970	20.130
1980	13.176
1990	9.989
2000	6.656
2001	6.417
2002	6.249
2003	6.083

Quelle: [www.acnielsen.at](http://www.acnielsen.at) (Pressemitteilung)

Die stärksten Rückgänge an Lebensmittelgeschäften fanden in den 70er Jahren statt und zwar ging die Zahl der Geschäfte zwischen 1970 und 1980 um rund 7000 zurück. In den 1980er und 1990er Jahren reduzierte sich die Zahl der Lebensmittelgeschäfte um jeweils weitere gut 3000 Geschäfte und nach wie vor sind jährliche Rückgänge von 3-4% zu vermerken. Es sind dabei hauptsächlich die kleinen und kleinsten Händler, die aufgeben, die großen Gewinner der letzten Jahre sind die Supermärkte zwischen 400–1000m<sup>2</sup>.

Gerade in der langfristigen Entwicklung wird der massive Strukturwandel im Lebensmitteleinzelhandel deutlich. Waren 1970 noch 95% der Geschäfte unter 150m<sup>2</sup> (und davon die Hälfte der Geschäfte bis 40 m<sup>2</sup>) groß, hatten 1990 nur mehr 57,4% maximal 150m<sup>2</sup> (AC Nielsen 2004). 1998 befanden sich in der erweiterten Kategorie „kleiner Lebensmittelhändler bis 250m<sup>2</sup>“ noch 52,7%. Dieser Anteil reduziert sich seither weiterhin kontinuierlich und liegt 2003 bei 41% (2.494 Geschäfte).

Demnach gehören immer noch ein großer Teil der Lebensmittelhändler zu den „kleinen“. Allerdings war ihr Anteil am Gesamtumsatz im Lebensmittelhandel im Vergleich zu den größeren Geschäften von jeher gering und sinkt auch weiterhin kontinuierlich von 15,1% im Jahr 1998 auf 10% im Jahr 2003.

Die großen Gewinner des Strukturwandels sind die Supermärkte zwischen 400 – 1000m<sup>2</sup>, deren Zahl während der 90er Jahre stark zunahm. Auch im Zeitraum von 1998 – 2003 erhöhte sich die Anzahl der Geschäfte um 405 auf insgesamt 2.286, damit liegt ihr Anteil an Outlets 2003 bei 37,6% und auch der Umsatz steigt stetig und liegt 2003 bei 47,8% des Gesamtumsatzes im Lebensmitteleinzelhandel (ohne Hofer und Lidl, die 2003 zusammen 396 Geschäfte haben) (AC Nielsen). Die Supermärkte gehören damit in Österreich zum umsatzstärksten Ladenformat. Verbrauchermärkte über 1000m<sup>2</sup> expandieren zwar auch, aber in deutlich geringerem Maße wie die Supermärkte. In Lebensmittelgeschäften über 400m<sup>2</sup> werden seit dem Jahre 2000 immerhin über 70% des gesamten Jahresumsatzes erzielt.

**Tabelle 12: Entwicklung im Lebensmittelhandel nach Betriebstypen (ohne Diskonter = ohne Hofer/Lidl)**

Entwicklung im Lebensmitteleinzelhandel nach Betriebstypen (ohne Diskonter)					
Anzahl der geschäfte	Insgesamt	Verbrauchermärkte ab 1000m <sup>2</sup>	Supermärkte 400-1000m <sup>2</sup>	LEH groß 250-400m <sup>2</sup>	LEH klein bis 250m <sup>2</sup>
1998	7.166	279	1.881	1.233	3.773
2000	6.656	301	1.980	1.144	3.231
2003	6.083	328	2.286	975	2.494
Umsatzanteile in %					
1998		27,1	41,1	16,7	15,1
2000		28,0	43,0	15,9	13,1
2003		29,1	47,8	13,1	10,0

Quelle: AC Nielsen, lfd Jg.

Als Gründe für die Verschiebung zu großflächigen Geschäfts-Formaten werden vor allem folgende angeführt (u.a. BMLFUW 2003, Dornauer 1997, Richter 1998):

- ◆ Zunehmende Mobilität der KundInnen durch die Motorisierung, insbesondere der Haushalte im ländlichen Raum, erweitert den Einkaufsradius der KonsumentInnen. Vielen KundInnen wird es mithilfe eines Pkws möglich für ihre Lebensmitteleinkäufe weitere Distanzen zurückzulegen, der Pkw stellt dabei auch Transportmittel für die eingekaufte Ware dar. Räumliche Nähe als historisch bedingter Standortvorteil vieler kleiner Läden und ursprünglich wichtiger Parameter für die Kaufentscheidung verliert damit an Bedeutung;
- ◆ Das geänderte Konsumverhalten der KundInnen führt dazu, dass anstelle täglicher Kleinkäufe Groß- und Vorratseinkäufe in großen Lebensmittelgeschäften mit entsprechender Sortimentbreite und –tiefe getätigt werden bzw. im Rahmen eines „Erlebniseinkaufs“ in einem Einkaufszentrum miterledigt. Die sog. Erlebniseinkäufe, die auch der Freizeitgestaltung dienen, werden dabei immer beliebter;
- ◆ Eine hohe Preisorientierung der KonsumentInnen bringt es mit sich, dass für einen billigen Einkauf zusätzliche Kilometer zu einem Groß- oder Supermarkt gefahren werden, wobei die Zufahrtskosten von den KonsumentInnen selbst getragen, in der Regel aber nicht aufgerechnet werden;
- ◆ Die Nutzung von Skalenerträgen (economies of scale) und von Verbundvorteilen (economies of scope) ermöglicht es großen Handelsketten, das Angebot zu erweitern und die Preise zu reduzieren, während es vor allem für kleinste und kleine Nahversorger immer schwieriger wird einen betriebswirtschaftlich notwendigen Mindestumsatzes zu erreichen;
- ◆ Da Gewinnchancen und Arbeitsaufwand in einem schlechten Verhältnis stehen, wird es für potentielle NachfolgerInnen immer unattraktiver, den Betrieb zu übernehmen. Das Fehlen von BetriebsnachfolgerInnen für kleine Lebensmitteleinzelhandlungen gilt dementsprechend ebenfalls als wesentlicher Faktor für den Rückzug des Lebensmittelhandels aus vielen, kleinen Landgemeinden;

Es wird angenommen, dass in Österreich in Zukunft Verbrauchermärkte mit Verkaufsflächen über 5.000m<sup>2</sup> am meisten an Bedeutung gewinnen, während Supermärkte unter 1.000m<sup>2</sup> in Zukunft vor allem dadurch an Attraktivität verlieren, weil sie kein umfangreiches Frische-Sortiment anbieten können (BMLFUW 2003, S. 54). Eine Verlagerung zu großflächigen Geschäften ist dabei innerhalb der gesamten EU zu beobachten. Kleine Geschäftseinheiten bis 100m<sup>2</sup> haben noch in Südeuropa relativ starkes Gewicht, einen im Vergleich zu Österreich ähnlich hohen Anteil an Supermärkten gibt es noch in Deutschland, Dänemark und den Niederlanden, während in Großbritannien und Frankreich vor allem Verbrauchermärkte eine große Bedeutung haben. Die Expansion im Lebensmittelbereich wird auch an der Zunahme der Verkaufsfläche deutlich. Mit 1,9m<sup>2</sup> Verkaufsfläche pro EinwohnerIn liegt Österreich deutlich über dem europäischen Durchschnitt, in Deutschland stehen pro EinwohnerIn 1,3 m<sup>2</sup> in Italien 0,9m<sup>2</sup> zur Verfügung.

### Marktkonzentration

Ein weiteres zentrales Thema im Lebensmittelhandel ist die starke Marktkonzentration. In Österreich lag der Marktanteil der vier größten Unternehmen (Rewe LH, Spar, ZEV Markant und Zielpunkt) 2000 bei 64,5%, im Jahr 2003 bereits bei 81,5% (AC Nielsen). Hofer, der ebenfalls einen erheblichen Anteil am Gesamtumsatz besitzt, ist nicht in dieser Aufstellung enthalten<sup>13</sup>. Im internationalen Vergleich liegt Österreich damit im oberen Mittelfeld, nur in den skandinavischen Ländern liegt der Marktanteil der drei größten Lebensmittelhändler über jenem Österreichs. Nach der Aufteilung der Konsumgesellschaft, der Übernahme der Billa-Merkur-Libro-Gruppe (BML) durch Rewe und der Übernahme der Meinl-Kette durch Rewe und Spar dürfte eine intensive Konzentrationsphase im österreichischen Lebensmittelhandel abgeschlossen sein, die auch zunehmend an die Grenzen des EU-Wettbewerbsrechts stößt (BMLFUW 2003). Trotzdem schreitet die Marktkonzentration weiter voran. Die beiden größten Unternehmen, Rewe und Spar expandieren weiter, ebenso Zielpunkt. Daneben bauen auch die Diskonter Hofer und Lidl ihr Filialnetz weiterhin aus (2003 wurden 47 neue Hofer und Lidl Filialen eröffnet) und entwickeln sich nach Schätzung von AC Nielsen auch 2003 positiver als der klassische Lebensmittelhandel.

Von Seiten der KonsumentInnen reduzieren sich damit Auswahl und Angebot im Lebensmitteleinzelhandel auf einige wenige große Handelsketten. Der hohe Konzentrationsgrad im österreichischen Lebensmitteleinzelhandel ist aber auch insofern problematisch, da dadurch vor allem für die kleineren und mittleren Lieferanten aus der Landwirtschaft und dem verarbeitenden Gewerbe die wirtschaftliche Abhängigkeit von den Handelsketten zunimmt, die weitgehend darüber entscheiden, welche Produkte auf welchen Vertriebsbahnen zu welchen Preisen angeboten werden.

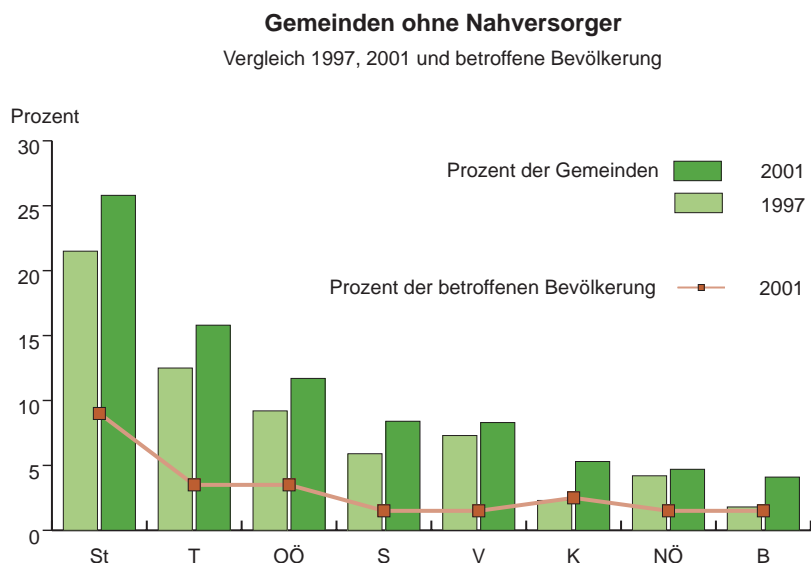
Der voranschreitende Konzentrationsprozess in Richtung großer Handelsketten geht vor allem zu Lasten der selbständigen Kaufleute. 2003 kam es im „übrigen Lebensmittelhandel“ wieder zu deutlichen Einbußen, 98 Geschäfte mussten geschlossen werden. Nach wie vor zählen zwar 16% der Lebensmittelhändler zu dieser Kategorie und stellen damit auch eine wichtige Säule der österreichischen Nahversorgung dar, ihr Umsatzanteil beläuft sich allerdings auf nur 6,4% des Gesamtumsatzes.

---

13. Nach der Branchenuntersuchung des Lebensmittelhandels durch RegioPlan von 2001 liegt der Marktanteil von Hofer bei 13%.

Als Konsequenz dieses Strukturwandels, der mit einer fortlaufenden Reduktion der Lebensmitteleinzelhändler einhergeht, müssen immer mehr Gemeinden in Österreich ohne Lebensmittelhändler auskommen. Waren 1997 noch 237 Gemeinden ohne Lebensmittelhändler, stieg diese Zahl 2001 bereits auf 299 Gemeinden (Kment 2004).

**Abbildung 8: Gemeinden ohne Nahversorger, Vergleich 1997, 2001 und betroffene Bevölkerung**



Quelle: APA, Regioplan



Die Steiermark ist von dieser Entwicklung am stärksten betroffen, beinahe die Hälfte der Gemeinden ohne Nahversorger befindet sich in diesem Bundesland und 115.000 EinwohnerInnen sind davon betroffen. Dieser hohe Anteil an Gemeinden ohne Nahversorger ist unter anderem auch darauf zurückzuführen, dass es in der Steiermark verhältnismäßig viele kleine Gemeinden mit geringer Bevölkerungszahl gibt. Aber auch in allen anderen Bundesländern, insbesondere in Oberösterreich, Tirol und Burgenland, hat der Anteil der Gemeinden ohne Nahversorger stark zugenommen.

In einer Studie zur räumlichen Situation der Nahversorger in Tirol (Dornauer 1997) wurden folgende strukturelle Merkmale der Gemeinden ohne Nahversorger aufgelistet:

- ◆ Geringe Einwohnerzahl (unter 1.000);
- ◆ Fehlende Siedlungsschwerpunkte, vor allem Streusiedlungen;
- ◆ Besondere geographische Lage, entweder peripher gelegene Berggemeinden oder Gemeinden in der Nähe größerer Orte mit zentralörtlicher Bedeutung;
- ◆ Geringer Tourismus;

Es ist dabei anzunehmen, dass sich diese Situation in den nächsten Jahren weiter zuspitzt und die Ausdünnung der Nahversorgung in kleineren Gemeinden voranschreitet. In einigen Gemeinden, in denen sich nur mehr ein Lebensmitteleinzelhändler befindet, liegt das EinwohnerInnen- bzw. KundInnenlimit, welches ein Vollsortimenter zur wirtschaftlichen Existenz benötigt, bereits am Rande der Rentabilitätsgrenze bzw. bereits darunter. Die Zahl jener Gemeinden mit nur einem Nahversorger nimmt dabei stetig zu, so gab es beispielsweise in Kärnten 1988 nur neun Gemeinden mit einem Lebensmittelhändler, im Jahr 2000 bereits 40 Gemeinden (Fercher 2004).

### 3.5.2 Einkaufszentren versus Nahversorgung?

Mit Anfang 2004 bestehen in Österreich 142 Einkaufszentren (vier Einkaufszentren mit rund 110.000m<sup>2</sup> Fläche mehr als im Jahr davor), davon sind 106 „klassische“ Einkaufszentren mit mindestens 4.000m<sup>2</sup> Nutzfläche für Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetrieben und Fachgeschäfts-Mix. Darüber hinaus gibt es in Österreich 34 Fachmarktzentren, ein Factory Outlet Center und das Airport Shopping. Die durchschnittliche Fläche liegt bei 16.650m<sup>2</sup>, mit einer Schwankungsbreite von 4.000m<sup>2</sup> bis zu 170.000m<sup>2</sup>, und durchschnittlich 36 Geschäften pro Einkaufszentrum (ACSC 2004). Im Jahr 2003 waren rund 50 weitere Einkaufs- und Fachmarktzentren bzw. deren Erweiterungen im Planungsstadium oder im Bau (ACSC 2003).

Die Standorte für Einkaufszentren werden in vielen Fällen im Umland von Städten oder an Verkehrsknotenpunkten gewählt, um ein ausreichendes Kundenpotential zu gewährleisten und Erreichbarkeit und gute Parkmöglichkeiten mit dem Pkw sicherzustellen. Aus raumplanerischer Sicht werden vor allem bei „Einkaufszentren auf der grünen Wiese“ durch die oft ebenerdigen Anlagen und den großen Parkplatzbedarf wertvolle Flächen verbaut. Durch die An- und Abreise der KundInnen und durch den Warenerlieferverkehr nimmt das Verkehrsaufkommen deutlich zu.

Die schwerwiegendsten Auswirkungen ergeben sich allerdings auf die Struktur des Einzelhandels, da durch den Kaufkraftabfluss in die Einkaufszentren am Ortsrand viele Geschäfte in den Orts- und Stadtkernen nicht mehr existenzfähig sind und aufgeben müssen. Am Beispiel des Einkaufszentrums Shopping City Seiersberg an der Grazer Stadtgrenze wird mit Hilfe einer Modellrechnung nachgewiesen, dass durch den Bau des Einkaufszentrums in zwei nahe liegenden Gemeinden die Nahversorgung komplett zusammenbrechen wird und auch die anderen anliegenden Ortschaften Kaufkraft im einstelligen Prozentbereich verlieren werden (Grohall et al. 2003; Szemeliker 2003).

Die Raumordnung versucht in diesem Zusammenhang durch Planung und Steuerung die wohnortnahe Versorgungsinfrastruktur aufrechtzuerhalten und einen Ausgleich zwischen gegensätzlichen Interessen zu finden. Deshalb gibt es in allen Bundesländern Bestrebungen, die Ansiedelung von Einkaufs- und Fachmarktzentren auf Standorte zu lenken, die aufgrund ihrer überörtlichen Funktionen (hinsichtlich öffentlicher Verwaltung, Verkehrsknotenpunkt, etc.) am besten dafür geeignet erscheinen. Die konkreten Ansatzpunkte für die Steuerung sind allerdings unterschiedlich. Während in einigen Bundesländern landesweite Konzepte erarbeitet werden, wird in anderen Bundesländern die Entscheidung zur Ansiedelung von einem Einkaufszentrum fallbezogen getroffen (Kment 2004, S. 19).

Die einzelnen Gemeinden haben allerdings ein sehr konkretes Interesse, ein Einkaufszentrum in ihrem Gemeindegebiet errichten zu lassen, da sie dadurch zusätzliche steuerliche Einnahmen lukrieren kön-

nen und darüber hinaus auch Arbeitsplätze entstehen können. Einkaufszentren werden sogar dadurch indirekt subventioniert, dass ihnen die Gemeinden kostenlose Anschlüsse und Grundstücke bereitstellen (Helmenstein, zit. in Szemeliker 2003).

Um diesen ruinösen Wettbewerb zwischen den Gemeinden zu entschärfen, liegen von der Wirtschaftskammer Vorschläge vor, nach denen zum einen die angrenzenden Nachbargemeinden Parteistellung im EKZ-Genehmigungsverfahren erhalten, und zum anderen bei bestehenden Einkaufszentren eine Nahversorgungsabgabe von vier Euro pro m<sup>2</sup> eingehoben werden soll, die den Ortskernen des Landes zu Verfügung stehen. Dadurch soll erreicht werden, dass die steuerlichen Einnahmen auf der einen Seite und die Belastungen der Infrastruktur auf der anderen Seite besser zwischen den Gemeinden aufgeteilt werden (Urschitz 2003).

### 3.5.3 Aufrechterhaltung der Lebensmittel-Nahversorgung

In allen Bundesländern Österreichs hat die Zahl der unversorgten Gemeinden in den letzten Jahren zugenommen und diese Zahl wird auch in Zukunft weiter steigen. Das Schließen des letzten Lebensmittelhändlers im Ort trifft vor allem die nicht so mobilen Bevölkerungsgruppen, wobei immerhin rund 55% der österreichischen Bevölkerung nicht uneingeschränkt über ein Auto verfügt (VCÖ 2004c). Zudem geht damit auch ein wichtiger Kommunikationsort und Treffpunkt in der Gemeinde verloren.

Die Voraussetzung für die Aufrechterhaltung der Lebensmittel-Nahversorgung ist allerdings die betriebswirtschaftliche Rentabilität des Geschäftes auf lange Sicht. Ein Grund für die Nachfolgeproblematik vieler Lebensgeschäfte ist die prekäre finanzielle Situation und das ungünstige Verhältnis zwischen Arbeitsaufwand und Gewinnmöglichkeiten. Damit jedoch ein kleines Lebensmittelgeschäft rentabel wirtschaften kann, sollten trotz unterschiedlichster Ausgangsbedingungen zumindest zwei Kriterien berücksichtigt werden (Kofler und Zeiner 2002):

- ◆ Es sollten 500 EinwohnerInnen im Einzugsbereich von 500 Meter (fußläufige Distanz) wohnen. Weitere Distanzen werden mit dem Auto zurückgelegt, was meist dazu führt, dass im nächsten großen Supermarkt oder Diskonter eingekauft wird;
- ◆ Die Entfernung zum nächsten Supermarkt sollte nicht unter sechs Kilometer sein, da ansonsten die Konkurrenzsituation zu groß wird;

Alternativen bieten sich den „klassischen LebensmittelhändlerInnen“, wenn es ihnen entsprechend ihrer Raumsituation und Investitionskapazität möglich ist, ihr Qualität und Angebotsspektrum zu erweitern und damit die örtliche Kaufkraftbindung zu stärken und zusätzliche Einnahmen zu lukrieren. Als mögliche Alternativen könnten dabei folgende Zusatzangebote und Modelle herangezogen werden (Sammer et al. 2002):

**Multifunktionaler Nahversorger:** Wegen des geringen Kundenpotentials ist das Angebot von unterschiedlichen Dienstleistungen in vielen kleinen Gemeinden wirtschaftlich kaum möglich. Nach dem Prinzip „Angebot schafft Nachfrage“ sieht die Konzeption des multifunktionalen Geschäfts neben dem Vertrieb von Waren für den alltäglichen Bedarf auch die Übernahme von Dienstleistungen vor, die bisher nicht im klassischen Lebensmittelgeschäft erledigt werden konnten. Denkbare Kombinationen

wären z.B. ein Lebensmittelgeschäft mit Poststelle, Bäckerei, Gasthaus, Lotto-Toto Annahmestelle, Direktvermarktung regionaler Produkte, Annahmestelle für andere Dienstleister (z.B. Wäscherei, Schuhreparatur), Fax- und Kopierdienstleistungen, etc.. Je nach örtlicher Nachfrage sollte ein passendes Konzept für den jeweiligen Standort erarbeitet werden. Die Postpartnerschaften, die nach der Schließung von 648 (1.7.2002) Postämtern seitens der Post-AG propagiert werden, stellen ein Beispiel eines multifunktionalen Nahversorgers dar (siehe Abbildung 11, "Regionale Verteilung von Post-Partner + Post-Servicestellen im Vergleich zu aufgelassenen Postämtern 2001-2004," auf Seite 79).

**Kombination Gasthaus und Lebensmittelgeschäft:** Diese Kombination kann die KundInnenfrequenz sowohl für das Lebensmittelgeschäft als auch für die Gastronomie und damit den Umsatz steigern. Durch die beiden betrieblichen Standbeine kann die Kombination aus Gasthaus und Lebensmittelgeschäft auch in kleineren Gemeinden und Ortschaften gewinnbringend betrieben werden, da weniger EinwohnerInnen im Einzugsbereich notwendig sind, um das wirtschaftliche Fortkommen zu sichern.

**Hauszustellung:** Die Lieferung des Einkaufs zu den KundInnen nach Hause ist gerade in ländlichen Regionen oft eine Selbstverständlichkeit, die oft nicht zusätzlich verrechnet wird, aber zur örtlichen Kaufkraftbindung stark beiträgt. Diese Dienste werden insbesondere von älteren oder in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen, aber auch von Berufstätigen in Anspruch genommen und auch große Anbieter wie Billa, Hausfreund oder Merkur bieten Hauszustellungen, allerdings meist kostenpflichtig an.

**Mobiler Nahversorger:** In Österreich ist der mobile Verkauf besonders bei Fleischern und Bäckern in ländlichen Regionen üblich. Circa 15 bis 20 minütige Stopps der fahrenden Händler in verschiedenen Ortsteilen und Gemeinden bieten der Bevölkerung auch in sehr kleinen Gemeinden die Möglichkeit, meist einmal die Woche „vor Ort“ einzukaufen. Allerdings sind die zeitlichen Einkaufsmöglichkeiten damit sehr eingeschränkt und die Möglichkeiten für soziale Kontakte ebenfalls zeitlich stark limitiert. Es hat aber den Vorteil, dass auch in Gebieten, wo sich ein niedergelassener Kaufmann nicht halten könnte, die EinwohnerInnen mit bestimmten Gütern des täglichen Bedarfs versorgt werden.

**Spezialisierung auf regionale Produkte:** Der Verkauf von qualitativ hochwertigen Produkten aus der Region (Käse, Wein, Fleisch, etc.) kann die lokale Kaufkraft an den Ort binden bzw. sogar auch KundInnen aus den umliegenden Gemeinden anziehen. Der Verkauf dieser Produkte kann im Rahmen landwirtschaftlicher Direktvermarktung, z.B. in einem Bauernladen, erfolgen, oder in einem klassischen Lebensmittelgeschäft eingebunden sein und damit wiederum ein zweites Standbein für den Lebensmitteleinzelhändler darstellen.

Neben solchen Initiativen und diversen Kombinationen sind auch andere Möglichkeiten denkbar, die Nahversorgung vor Ort zu halten und zu unterstützen. Gemeinsame Internet-Auftritte und Vermarktungsstrategien lokaler Einzelhändler, die auch über den Verkauf von Gütern des täglichen Bedarfs hinausgehen, können das Augenmerk der KundInnen auf das Angebot in der Region lenken und damit einen Bewusstseinsprozess in Gang setzen, von dem die regionale Wirtschaft und die KonsumentInnen gleichermaßen profitieren.

Förderungen für kleinstrukturierte Nahversorger durch Bund und Land erleichtern dabei die Einführung bzw. Umstellung und Erweiterung auf andere Geschäftszweige, indem beispielsweise finanzielle Unterstützung bei notwendigen Investitionen gewährt wird, von der Gemeinde Räumlichkeiten zur



Verfügung gestellt oder Bewusstseinsbildungsprojekte initiiert werden. Denn neben Initiativen der LebensmitteleinzelhändlerInnen und der Unterstützung von öffentlicher Seite ist es wichtig, dass in der Bevölkerung ein Sensibilisierungsprozess über die Folgen der individuellen Kaufentscheidung für den Nahversorger vor Ort stattfindet und ein Bewusstsein dafür entsteht, welches Preis-Leistungs-Verhältnis inklusive der Fahrtkosten tragbar erscheint und was ein Nahversorger für die Lebensqualität in der Gemeinde bedeutet.

### Exkurs: Der Nachbarschaftsladen

Das Konzept des Nachbarschaftsladens beruht auf der Idee des *multifunktionalen Nahversorgers*, nach dem mehrere Dienstleistungen in einem Lebensmittelladen integriert werden. Mit dem Nachbarschaftsladen soll die wohnungsnah, fußläufige Grundversorgung in der Gemeinde gesichert werden. Neben dem Lebensmitteleinzelhandel werden je nach Bedarf und noch vorhandenem Angebot weitere Dienstleistungen angeboten (Post, Versandshop, Fotoservice, Stehcafé, Reinigungs- und Reparaturannahme, Bankstelle, etc.) und damit die Attraktivität der Gesamteinrichtung für die KonsumentInnen erhöht. Das Konzept sieht vor, dass die Funktion des Ladens primär in der Versorgung der Bevölkerung und nicht auf der Gewinnerzielung des Unternehmers liegt.

Der Nachbarschaftsladen wird durch eine gemeinschaftliche Trägerschaft geführt, die häufigste Geschäftsform ist die Gesellschaft bürgerlichen Rechts. Einzelne BürgerInnen oder Familien können mit einer finanziellen Betriebseinlage oder durch Sachwerte und Eigenleistungen Miteigentümer und Träger des Nachbarschaftsladens sein. Die Betriebseinlage der Gesellschafter wird für die Einrichtungskosten und die erste Warenausstattung des Ladens verwendet. Je breiter die Trägerschaft des Ladens auf die BewohnerInnen aufgeteilt ist, umso weniger Risiko nimmt der/die Einzelne auf sich. Gleichzeitig wird durch die gemeinsame Trägerschaft die Identifikation mit dem Laden gestärkt und eine regelmäßige Frequentierung angeregt.

Erleichtert wird die Errichtung eines Nachbarschaftsladens, wenn vor allem zu Beginn von öffentlicher Seite eine Anschubfinanzierung geleistet wird, z.B. in Form von Unterstützung bei den Baukosten, bei der Einrichtung und der Ausstattung, insbesondere wenn nicht auf geeignete Räumlichkeiten zurückgegriffen werden kann. Aber nach dem Konzept sollte der Nachbarschaftsladen langfristig auf eigenen Beinen stehen können. Die Rechtsform und die öffentliche Förderung sichert den Nachbarschaftsladen auch an Standorten ab, wo die Konkurrenz durch Supermärkte groß ist. Damit kann auch in Gemeinden, in denen der letzte Lebensmittelhändler bereits geschlossen hat, wieder eine Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs angeboten werden (Franzen 2001).

Laut Ergebnissen aus den deutschen Pilotprojekten „Nachbarschaftsladen 2000“ kann ein Lebensmittelgeschäft mit angeschlossener Post- und Versandhandelsagentur, erweitert um die Vermittlung kleiner Dienstleistungen ohne öffentliche Förderung ab einem Einzugsgebiet von 700 EinwohnerInnen, sowohl durch private Personen als auch durch eine BürgerInneninitiative rentabel geführt werden. Bei einem Einzugsbereich unter 500 EinwohnerInnen gilt die Wirtschaftlichkeit des Konzepts jedoch als prekär (Steindl 1997).

### 3.6 Postwesen in Österreich

Das Postwesen ist heute in Österreich privatwirtschaftlich organisiert; mit 1.5.1996 wurde durch das Poststrukturgesetz die bisherige staatliche Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung (PTV) in die Post- und Telekom umgewandelt und aus dem Bundeshaushalt ausgegliedert. Anfang März 1999 wurde die Österreichische Post AG rechtlich verselbstständigt. Rückwirkend zum 1. Jänner 1999 wurden die Unternehmensbereiche Post und Postauto von der damaligen Post und Telekom Austria AG abgespalten und auf die Österreichische Post AG übertragen. Der Bereich Postautodienst wurde rückwirkend mit 1.1.2000 abgespalten.

Zu den Leistungen der Post gehören die Zustellung von Briefen, Paketen, Zeitungen und Zeitschriften. Die Preisfestsetzung der Post-Gebühren erfolgt durch die PTA, teilweise mit Genehmigung durch den Finanzminister. Bis in jüngste Zeit besaß die PTV ein Monopol für die Dienstleistungen ihres Sektors, die nun in bestimmten Bereichen (z.B. Paketdienste) auch von konkurrierenden Unternehmen angeboten werden (Österreich-Lexikon 2004).

Die Österreichische Post AG betreibt eines der größten flächendeckenden Netze an Vertriebsstellen in Österreich und ist Österreichs führender Dienstleister in der Postbeförderung. Hauptproduktsparten sind Postdienstleistungen (Leistungen des Post- und Paketdienstes), Leistungen im Geld- und Sparkassenwesen (auf Basis einer Kooperation mit der Österreichischen Postsparkasse AG), sowie Retail-Produkte (z.B. Büro- und Schreibwarenartikel). Der Umsatz der Österreichischen Post AG lag im Geschäftsjahr 2003 bei Euro 1.532 Mio. gegenüber Euro 1.484 Mio. im Geschäftsjahr 2002 (Österreichische Post AG, Geschäftsbericht 2003).

Für den ländlichen Raum hat das Filialnetz von 1.640 Filialen (Stand 1.11.2004) und 363 externen Vertriebsstellen (Postpartner und Postservicestellen) eine große Bedeutung. Rund 14.000 Zusteller versorgen rund 3,2 Millionen Haushalte. Dabei werden jährlich mehr als eine Milliarde Briefe, Geschäftspost, Einladungen und Massensendungen befördert (Österreichische Post AG-Kurzdarstellung).

Die Universaldienstverordnung legt Qualität und Umfang des Universaldienstes fest und wurde Anfang 2002 vom Bundesministerium für Verkehr, Infrastruktur und Technik erlassen. „Der Zweck dieser Verordnung ist es, eine den Bedürfnissen der Kunden entsprechende, qualitativ hochwertige, flächendeckende und allgemein erschwingliche Versorgung der Bevölkerung mit den im Rahmen des Universaldienstes zu erbringenden Postdienstleistungen zu gewähren“ (§1 Post-Universaldienstverordnung) (Österreichische Post AG, Geschäftsbericht 2003).

#### 3.6.1 Post-Filialnetz im ländlichen Raum

Das flächendeckende Filialnetz verteilt sich auf ganz Österreich, die Bundesländer, sowie die einzelnen Bezirke. Dieses Filialnetz ist die Basis für die Tätigkeiten des Geschäftsfeldes Filialnetz mit den drei Hauptproduktsparten: Post-Dienstleistungen, Finanzdienste der P.S.K., Retail-Bereich.

Das Filialnetz der Österreichischen Post AG orientiert sich durch unterschiedliche Angebote verstärkt an den Kundenbedürfnissen. Jede Filiale soll dem regionalen Umfeld bzw. den spezifischen Bedürfnissen der Kunden entsprechend angepasst werden. Zu diesem Zweck wurden die beiden Filialtypen „Post.at“ und „Post-Box“ im Jahr 2001 positioniert. Damit sollen vor allem Lagen mit hoher Kunden-

frequenz bedient werden.

Der Filialtyp Post-Box wendet sich mit wenig beratungsintensiven Dienstleistungen zur raschen Abwicklung und mit Handelsprodukten aus dem Papier-, Schreibwaren- und Telekommunikationsbereich an die Laufkundschaft. Post.at bietet ein größtmögliches Sortiment an Waren und Dienstleistungen und enthält auch Beratungsinselfür Finanzdienstleistungen sowie die Möglichkeit das Internet zu nutzen sowie Mails zu versenden. Darüber sollen vor allem jüngere Kunden angesprochen werden.

Die Diversifizierung der Filialtypen kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass bei der Post eindeutig Rückbautendenzen in der Infrastruktur erkennbar sind. Die Restrukturierung nach der Umwandlung der Post in eine Aktiengesellschaft hat dazu geführt, dass in den Jahren 2002 bis 2004 zahlreiche Filialen geschlossen bzw. wie die Post argumentiert, zusammengelegt wurden. Die Standortbereinigung hat Kostensenkungen bzw. eine höhere Umsatzrentabilität zum Ziel. Das Filialnetz wurde schrittweise von 2.300 auf 1.640 (Stand 1.11. 2004) reduziert.<sup>14</sup>

Die Universaldienstverordnung sieht vor, dass die Post ein Postamt nur dann schließen kann, wenn "die kostendeckende Führung des Postamtes auf Grund mangelnder Kundennachfrage dauerhaft ausgeschlossen" ist. Außerdem hat die Post, "die von diesem Postamt bisher versorgten Gemeinden zeitgerecht zu informieren und im einvernehmlichen Zusammenwirken innerhalb von drei Monaten alternative Lösungen zu suchen", um eine flächendeckende Versorgung "durch eine Post-Geschäftsstelle (Post-Partner, Anm.) oder durch Landzusteller (mobiles Postamt)" zu gewährleisten (News ORF at).

In einem weiteren Schritt ist 2005 geplant, weitere 357 Filialen zu schließen bzw. zusammenzulegen (Gesamtzahl danach 1.283). Nach Angabe von Seiten des Post Managements sei die Rentabilität vieler Post-Filialen nicht gegeben. Mehr als 1.000 der insgesamt 1.640 Filialen machten Verluste. Anfang September 2004 wurde vom Post-Aufsichtsrat ein Kostensenkungsprogramm beschlossen – beim Filialnetz sollen bis in das Jahr 2007 22,7 Mio. Euro eingespart werden. Die Einsparungen setzen gezielt bei den umsatzschwachen „Ein-Mann-Filialen“ in peripherer Lage an, deren Umsatz weniger als ein Drittel der Kosten ausmacht. Derzeit gibt es laut Post-Angaben 630 „Ein-Mann-Postämter“ (Kurier homepage vom 10.11.2004, Der Standard vom 20./21. November 2004).

**Tabelle 13: Anzahl der Postämter**

Jahr	Anzahl der Filialen
2001	2.350
2003	1.640
2005	~1.283

Quelle: <http://www.kurier.at/> nach Angaben der österreichischen Post AG.

Auf Nieder- und Oberösterreich sowie die Steiermark entfallen über 70 % der zusammengelegten bzw. geschlossenen Filialen. Von der neuerlichen Schließungswelle 2005 sind erneut die Bundesländer Nieder- und Oberösterreich, am stärksten betroffen.

14. Von der Schließung der Postfilialen (1. Schließungswelle) waren auch die beiden Untersuchungsgemeinden Radmer und Weißenbach betroffen.

**Tabelle 14: Zusammengelegte bzw. geschlossene Postfilialen (Stichtag 1.11.2004)**

Bundesland	Anzahl der aufgelassenen Postämter <sup>1)</sup>	In %	Vor der Auflösung 2005 <sup>2)</sup>	In %
Burgenland	52	7,4	20	5,60
Niederösterreich	244	34,7	93	26,05
Oberösterreich	123	17,6	79	22,12
Salzburg	23	3,3	23	6,44
Steiermark	139	19,8	39	10,92
Kärnten	59	8,4	40	11,20
Tirol	43	6,1	37	10,36
Vorarlberg	18	2,6	15	4,20
Wien <sup>1)</sup>	2	0,3	11	3,08
<b>Österreich</b>	<b>703</b>	<b>100,0</b>	<b>357</b>	<b>100,00</b>

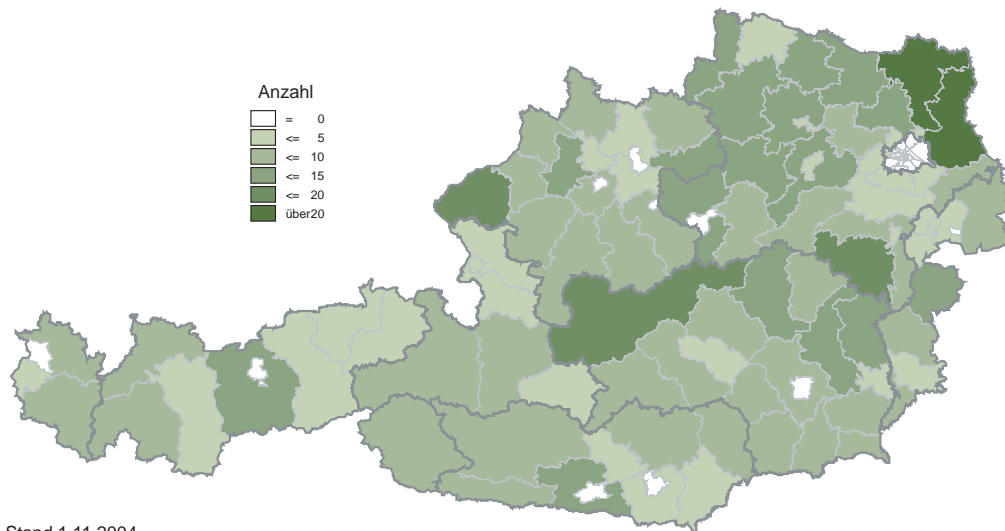
1) 2 Postämter, die vorübergehend geschlossen sind, sind in der Aufstellung nicht enthalten;

2) [www.http://oe1.orf.at](http://oe1.orf.at)

Quelle: Österreichische Post AG

**Abbildung 9: Aufgelassene Postämter 2004 nach Bezirken Stichtag 1.11.2004**

**Aufgelassene Postämter nach Bezirk  
2004**

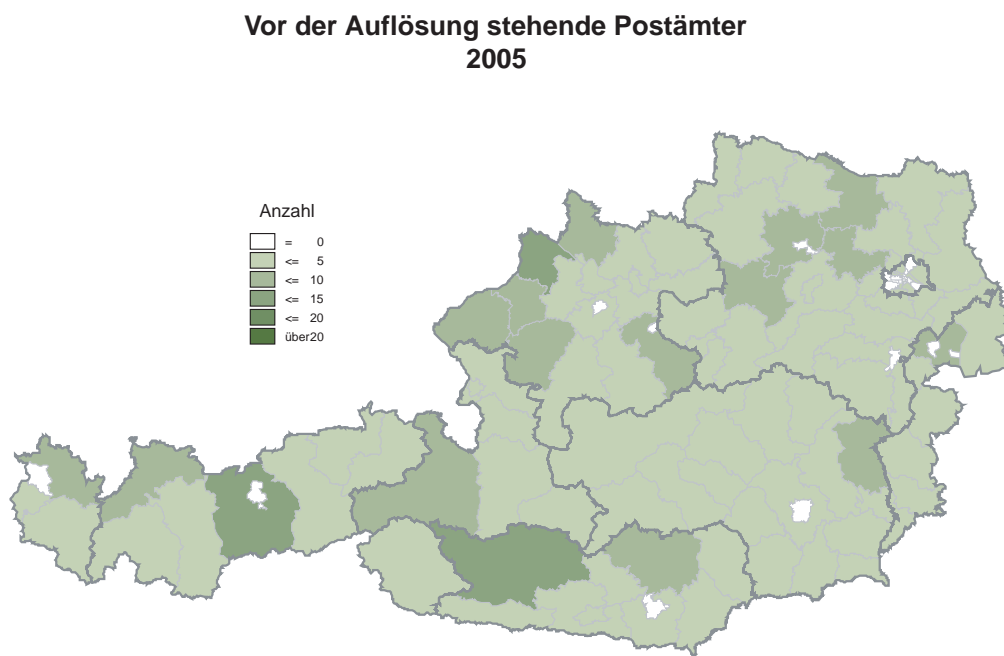


Stand 1.11.2004

Quelle: Post, ORF, 2004

Nach Angaben der Post AG liegt die Versorgungsdichte mit 3.700 EinwohnerInnen je Postamt im europäischen Durchschnitt. Die Planungen für die Zusammenlegung oder Auflassung der Postämter beruhen auf demografischen Informationen und betriebswirtschaftlichen Kennziffern. Die ermittelten Postämter hatten aufgrund schwacher Frequenz und wenig Kaufkraftpotenzials im Einzugsgebiet nur geringe Umsätze. Großteils lagen sie zudem in kurzer Entfernung zum nächstgelegenen Postamt (Österreichische Post AG, Presseinformation 2001). Letzteres gilt vor allem für Zweigstellen im städtischen Raum. Von der Schließung waren jedoch auch periphere Standorte in Gemeinden mit geringer Bevölkerungszahl betroffen. Die zweite Schließungswelle, die für das Jahr 2005 anberaumt wurde, betrifft überwiegend ländliche Gemeinden mit nur einem einzigen Postamt (301 Filialen). In 40 Gemeinden gibt es hingegen mehrere Postämter und für die Anwohner ist ein Ausweichen in andere Filialen möglich.

**Abbildung 10: Vor der Auflösung stehende Postämter 2005**



Stand: Dezember 2004

Quelle: Post, ORF, 2004



### 3.6.2 Post-Partner, Post-Servicestellen und Landzustellung

Begleitend zur „Konzentration“ der Standorte richtete die Österreichische Post AG in den letzten Jahren alternative Vertriebskanäle nämlich Post-Partner, Post-Servicestellen und die Landzustellung ein, die trotz Schließungen eine flächendeckende Versorgung mit Post-Dienstleistungen sicherstellen sollen.

Das Post-Partner-Konzept ist eine Variante um die postalische Versorgung – vor allem in ländlichen Gebieten – aufrecht erhalten zu können. Post-Partner sind ausgewählte lokale Partner in ländlichen Regionen. Sie bieten neben ihrem eigenen Warenangebot Dienstleistungen der Österreichischen Post AG und der P.S.K. an. Ziel ist es, den Umsatz und die Kundenfrequenz zu erhöhen. Die KonsumentInnen können neben dem Einkauf von Gütern des täglichen Bedarfs auch Briefe aufgeben, Pakete abschicken oder Geldgeschäfte erledigen.

Der erste Post-Partner ging am 21. Mai 2001 im steirischen Stein an der Enns in Betrieb. Mit Stand 1.11.2004 waren österreichweit 122 Post-Partner tätig. Drei Viertel der Post-Partner sind Lebensmittelhändler. Aber auch Drogerien, Tourismusverbände, Tankstellen, Trafiken, Apotheken und sogar ein Farbenhändler und eine Kfz-Werkstatt haben die Post-Agenden übernommen. Betriebe, die Post-Partner werden wollen, brauchen keine zusätzliche Gewerbeberechtigung. In den meisten Fällen gewährten Länder und Gemeinden den neuen Post-Partnern eine finanzielle Unterstützung.<sup>15</sup>

Die Post-Partner nehmen in der Praxis dieselben Aufgaben wie eine Postfiliale wahr. Auch sind alle Standorte an ein EDV-Netzwerk angeschlossen. Durchschnittlich nimmt ein Post-Partner pro Jahr 15.000 Briefe, über 2.000 Pakete und knapp 35.000 Werbesendungen (Info.Mail und Info.Post) entgegen. Eine zunehmend größere Bedeutung für die Post-Partner gewinnt der Finanzdienstleistungsbereich (Österreichische Post AG, Presseinfo 2004).

Post-Servicestellen sind Stellen, die von den Gemeinden eingerichtet werden. Diese befinden sich meist im Gemeindeamt oder bei der Touristeninformation. Ein konzentriertes Angebot der wichtigsten Post-Dienstleistungen ist dort erhältlich. Die Post-Servicestellen offerieren ähnliche Services wie die Post-Partner. Der Unterschied besteht jedoch darin, dass sie keine EDV-Anbindung an die Post haben.

Neben dem Betriebstyp "Post-Partner", bei dem Nahversorgungsbetriebe Postdienstleistungen anbieten, wurde die Landzustellung als geeignete Möglichkeit, eine flächendeckende Versorgung zu garantieren, konzipiert. Dieses Modell, zielt darauf ab ländliche Gemeinden bzw. die ältere, nicht mobile Bevölkerung zu versorgen. Von den rund 11.000 Briefträgern sind derzeit 4.200 Landzusteller. Obgleich die Landzusteller als „fahrendes Postamt“ vor Ort Postdienstleistungen von der Abgabe, über

15. Die Österreichische Post AG und die Wirtschaftskammer Österreich hatten am 26. November 2001 eine Vereinbarung unterzeichnet, in der sich die Österreichische Post AG zur Übernahme von 60% der Erstinvestitionssumme von rund ATS 130.000 (Euro 9.448) für den Post-Partner verpflichtet. Die Wirtschaftskammer Österreich sorgt mittels Verhandlungen mit Ländern und Gemeinden für das Aufkommen der restlichen 40%. Dem Post-Partner selbst entsteht ein Anteil in der Höhe von rund ATS 24.000 (Euro 1.744) für laufende EDV-Kosten. Die übrigen EDV-Kosten übernimmt die Österreichische Post (Österreichische Post AG).

die Annahme von Briefen und Paketen bis hin zu Finanzdienstleistungen übernehmen, können sie jedoch eine vollwertige Postfiliale nicht ersetzen.

Mit Stand 1. November 2004 gab es 122 Post-Partner und 241 Post-Servicestellen. In Niederösterreich und der Steiermark gibt es die meisten Post-Partner und Post-Servicestellen. In Wien, Salzburg und Vorarlberg gibt es hingegen die wenigsten Niederlassungen. In einigen Bezirken, in denen es zu besonders vielen Auflassungen kam (z.B. Bezirk Liezen) wurden nur wenige Post-Partner eingerichtet. In diesem Zusammenhang wurde von örtlichen Kaufleuten kritisiert, dass die Post AG die Einrichtung als Post-Partner in mehreren Fällen abgelehnt hätte.

**Tabelle 15: Post-Partner/Post-Servicestellen in Österreich**

Bundesland	Post-Partner	Post-Servicestellen	Summe	Anteil in %
<b>Burgenland</b>	13	25	38	10,5
<b>Niederösterreich</b>	35	69	104	28,7
<b>Oberösterreich</b>	18	21	39	10,7
<b>Salzburg</b>	6	9	15	4,1
<b>Steiermark</b>	36	32	68	18,7
<b>Kärnten</b>	4	35	39	10,7
<b>Tirol</b>	8	30	38	10,5
<b>Vorarlberg</b>	2	18	20	5,6
<b>Wien</b>	-	2	2	0,6
<b>Österreich</b>	122	241	363	100,0

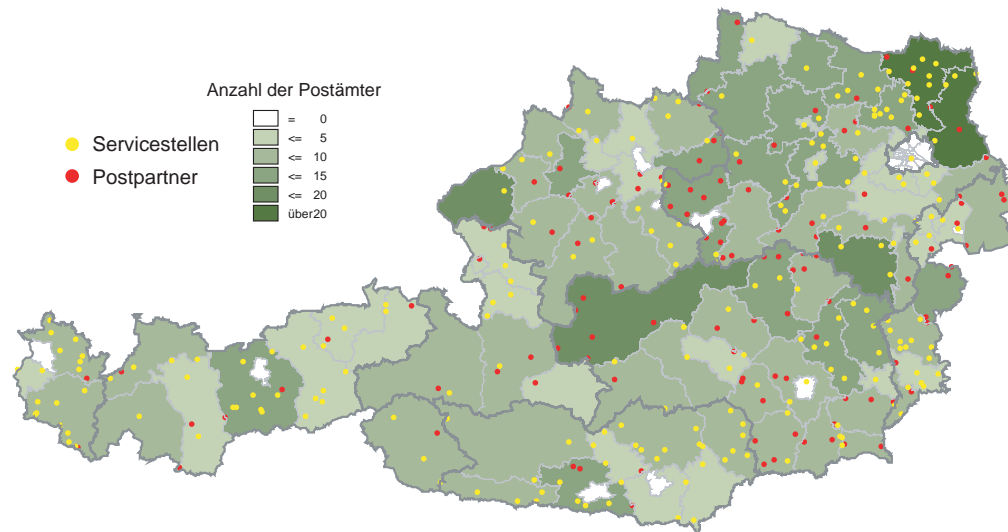
Quelle: Österreichische Post AG, eigene Berechnungen

Darüber hinaus wird von Seiten der Post überlegt, „mobile“ Postämter für schwer zu versorgende Regionen einzurichten. Dieses als „Postamt“ ausgestattete Fahrzeug fährt täglich eine fixe Strecke ab, hält in definierten Gemeinden immer zur gleichen Zeit und bietet Postdienstleistungen an (Österreichische Post AG, Geschäftsbericht 2001).

Am Beispiel der Post wird die Problematik von Ausgliederungen bzw. Privatisierungen bisher öffentlicher Infrastruktur-Einrichtungen deutlich, die sich in einer Ausdünnung der flächendeckenden Versorgung bzw. dem Rückzug auf umsatzstarke, zentrale Lagen manifestiert. Die Versorgung, die im Sinne der Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen als politisches Ziel für den ländlichen Raum und für die Ungunstlagen formuliert wurde (siehe Universaldienst der Post) steht zunehmend unter ökonomischen Rentabilitätswängen. Insbesondere die Bevölkerung in ländlich-peripheren Gebieten ist von einer Abkehr von der flächendeckenden Grundversorgung mit Infrastrukturleistungen massiv betroffen.

**Abbildung 11: Regionale Verteilung von Post-Partner + Post-Servicestellen im Vergleich zu aufgelassenen Postämtern 2001-2004**

**Aufgelassene Postämter, Postpartner und Servicestellen  
2004**



Stand: Dezember 2004

Quelle: Post, ORF, 2004



### 3.7 Mobilität im ländlichen Raum

„Im Jahr 1950 legte jeder Mensch in Österreich durchschnittlich acht Kilometer pro Tag zurück, heute sind es bereits 38 Kilometer“ (VCÖ 2004). Allein dieser Vergleich macht deutlich, dass es im Bereich Verkehr und Mobilität in den letzten Jahrzehnten zu gravierenden Veränderungen gekommen ist.

„Verkehr“ bzw. „Mobilität“ ist ein Schlüsselfaktor im ländlichen Raum und eine Infrastruktur besonderer Art, weil sie immer mehr eine Voraussetzung darstellt, andere Infrastruktureinrichtungen zu erreichen bzw. diese potentiell überhaupt in Anspruch nehmen zu können.

Im Folgenden werden die Entwicklungen der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs nachvollzogen und darauf aufbauend auf Erreichbarkeitsverhältnisse in den ländlichen Regionen eingegangen. Abschließend wird die Situation im öffentlichen Personennahverkehr geschildert und mögliche Alternativen angedacht.



### 3.7.1 Entwicklung der Infrastruktur

#### Schiennetz

Österreichs Schiennetz wurde im großen und ganzen vor mehr als 100 Jahren geplant und gebaut. Seither konnte das Schiennetz durch Elektrifizierung sowie durch den mehrgleisigen Ausbau der Strecken und vereinzelt durch die Wiederaufnahme des Personenverkehrs verbessert werden. Insgesamt wurde das Schiennetz jedoch - durch die Aufgabe etlicher Nebenbahnen – reduziert. 1970 hatte das Bahnnetz noch eine Länge von 6.506 Kilometer, in den folgenden 30 Jahren reduzierte sich das Schiennetz um gute 5% und zwar auf 6.187 km (2001). Allein seit 1995 wurde seitens der ÖBB die Verkehrsbedienung auf folgenden Bahnstrecken eingestellt:<sup>16</sup>

- ◆ Türnitz - Freiland
- ◆ Mank - Wieselburg
- ◆ Drösing - Zistersdorf
- ◆ Retz - Drosendorf
- ◆ Gmünd - Groß Gerungs
- ◆ St. Paul - Lavamünd
- ◆ Launsdorf - Hochosterwitz - Klein St. Paul
- ◆ Leoben - Vordernberg Markt
- ◆ Lambach - Gmunden Seebhf.
- ◆ Hieflau - Eisenerz
- ◆ Mürzzuschlag - Neuberg Ost
- ◆ Wittmannsdorf - Wöllersdorf

Aber auch in den Jahren davor wurde auf etlichen Nebenbahnen und Bahnstrecken der Personenverkehr durch die ÖBB eingestellt (Platzer et al. 2000). Als Beispiele können die Strecken Vordernberg Markt – Eisenerz oder Mariazell – Gusswerk, beide wurden 1988 eingestellt, herangezogen werden.

**Tabelle 16: Entwicklung des Schiennetzes 1970 – 2001 in Kilometer**

Jahr	Schiennbahnen	ÖBB insgesamt	davon Hauptbahnen *)	davon Nebenbahnen	davon Schmalspurbahnen	Privatbahnen
1970	6.506	5.901	3.611	1.809	481	605
1980	6.459	5.857	3.602	1.801	454	602
1990	6.350	5.783	3.605	1.799	379	567
1997	6.443	5.849	-	-	-	594
2000	6.281	5.690	-	-	-	591
2001	6.187	5.598	-	-	-	589

\*) Ab 1990 keine getrennte Auflistung für Haupt- und Nebenbahnen

Quelle: Statistisches Jahrbuch Österreich 2003

16. Die Strecke Puchberg-Hochschneeberg wird von der NÖ-Schneebergbahngesellschaft und die Strecke Ehrwald-Reutte/Tirol von DB AG weitergeführt. Auf der Strecke Retz-Drosendorf wird noch ein Ausflugsverkehr am Wochenende angeboten (Auskunft der ÖBB vom 17.9.2003).

Auf eine/n EinwohnerIn in Österreich entfallen durchschnittlich rund 0,77 Meter Schienennetz, wobei die Schienendichte regional sehr unterschiedlich ist. In Niederösterreich liegt sie durch große Anzahl an Nebenbahnen bei 1,4 m pro EinwohnerIn, in Vorarlberg – wo praktisch keine Nebenbahnen bestehen, ist die Dichte des Schienennetzes mit 0,3 Meter pro Kopf am geringsten. Im Vergleich zu den Mitgliedstaaten der EU-15 liegt Österreich deutlich im Spitzenfeld, nur in Schweden und Finnland ist die Schienennetzlänge höher (1,2/ 1,1 m pro Kopf), was auf die geographischen Gegebenheiten und die geringe EinwohnerInndichte dieser Länder zurückzuführen ist (Herry et al. 2002).

Die Schweiz, die ähnliche verkehrsgeographische Voraussetzungen wie Österreich aufweist, verfügt ebenfalls über ein sehr dichtes Schienennetz, die Schweizer Bundesbahnen zählen in Europa zu den Bahnen mit der größten Verkehrsdichte, der höchsten Arbeitsproduktivität und einer günstigen Relation von Verkehrsaufwand zu eigenwirtschaftlichen Verkehrserlösen (Puwein 2001). Das ganze Netz gilt dabei im Sinne der Flächenbahn als investitionswürdig. Im Zuge des Projekts „Bahn 2000“ ([www.bahn2000.ch](http://www.bahn2000.ch)), das die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zum Ziel hat, wurden u.a. seit 1987 rund 130 Bahn-Infrastrukturprojekte realisiert und ein einheitlicher Takt von Bahn und Bus eingeführt, wobei auch im Regionalverkehr ein Halbstundentakt vorgesehen ist (SF DRS 2004), was insgesamt zu einer wesentlichen Verdichtung und Beschleunigung des Fahrplanes geführt hat.

In den letzten Jahren wurde auch in Österreich wieder zunehmend in den Infrastrukturbau der Schiene investiert, insbesondere in den Ausbau der Westbahn zwischen Wien und Wels. Doch trotzdem konnte das Leistungsangebot der Bahn bisher nur wenig verbessert werden, da die Vorhaben allein durch gesetzlich vorgeschriebene Bewilligungs- und Vergabeverfahren eine sehr lange Bauzeit haben (10 bis 15 Jahre) (Puwein 2001) sowie massive Finanzierungsschwierigkeiten die Bautätigkeit hemmen.

Das Schienennetz wird zum größten Teil von den ÖBB (5.598 km) bedient, daneben gibt es noch 12 weitere Bahnunternehmen in Österreich, die z.T. lange vor dem 1. Weltkrieg gegründet wurden und die ein Schienennetz von insgesamt 589 km betreiben (2001). Seit 1998 ist der freie Netzzugang zur Infrastruktur des österreichischen Bahnnetzes gegeben, das nun auch von anderen Bahnunternehmen genutzt werden kann. Beispielsweise wird die Außerfernbahn in Tirol (Strecke Ehrwald-Reutte/Tirol) von der Deutsche-Bahn Regio AG seit 2001 mit gutem Erfolg betrieben und die VOEST transportiert Kalkstein im Werkverkehr von Steyerling rund 60 km nach Linz (Puwein 2001).

## Straßennetz

Das Gesamtstraßennetz in Österreich (Bundes-, Landes-, und Gemeindestraßen) hat eine Länge von rund 107.000 Kilometer, und ist damit 17mal länger als das Schienennetz ([www.bahnfakten.at](http://www.bahnfakten.at)). Pro EinwohnerIn ergibt das im Durchschnitt eine Straßenlänge von rund 13 Metern, wobei hier ebenfalls starke regionale Unterschiede vorzufinden sind.

Das Straßennetz wurde im Vergleich zum Schienennetz weit stärker ausgebaut und kontinuierlich auf die sich verändernden Siedlungsstrukturen und die neu entstehenden Wirtschaftsstandorte angepasst. Bis in die 1970er Jahre wurde ungefähr sechsmal soviel in die Straße (einschließlich Gemeinde- und Privatstraßen) investiert wie in die Schiene. Und auch in den neunziger Jahren waren die Straßeninvestitionen um 50% höher als die Schieneninvestitionen (Puwein 1999).

Das hochrangige Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) wies 1998 eine Länge von rund 1.900 Kilometern auf, 2002 waren es 1.999 Kilometer mit 71 zusätzlichen Kilometern im Bau und 263 Kilometer in Planung. Im Vergleich mit den Mitgliedstaaten der EU (EU15) liegt Österreich bezüglich der Autobahnlänge pro Kopf hinter Luxemburg und Spanien mit 0,2 Meter im Spitzenfeld und deutlich über dem EU15-Schnitt von 0,14 Meter pro Kopf (Herry et al. 2002). Insgesamt waren jedoch 1998 nur 1,8% des Gesamtstraßennetzes Autobahnen und Schnellstraßen, der Großteil sind Gemeindestraßen (66,8%) und Landesstraßen (22,1%). In Hinblick auf die Verteilung der Haupt- und Nebenverkehrsstrecken stellt die Erschließung der Fläche den wesentlichen Unterschied zwischen Straßen- und Schieneninfrastruktur dar.

### Infrastrukturplanung

Laut *Generalverkehrsplan von 2002* (BMVIT 2002), in dem der Ausbau der österreichischen Verkehrsnetze über die kommenden 30 Jahre geplant sowie eine Kostenabschätzung und eine Prioritätsgliederung vorgenommen wurde, sollen 45,1 Mrd. Euro investiert werden, wobei 17,1 Mrd. Euro für kurz- und mittelfristige Investitionen ab 2002 bis 2012/13 aufwendet werden sollen. Insgesamt sind ca. 270 Vorhaben geplant, davon sollen zwei Drittel der Gesamtinvestition für die Schiene (29,9 Mrd. Euro) aufgewendet werden und ein Drittel für den Ausbau der Straßeninfrastruktur (15,0 Mrd. Euro). Für den Ausbau der Wasserverkehrswege sind nur 0,4% des Gesamtbudgets veranschlagt. Entsprechend einer Wirkungsanalyse sind bei der Schiene der Ausbau der Westbahn zwischen Wien und Wels, der Südbahn (u.a.: Koralmbahn) und des Unterinntals (Brenner-Korridor) vorrangig. Beim Straßenausbau haben der Ausbau der West-Autobahn, die Verbindungen nach Bratislava und Brno, ebenso der Lückenschluss Graz – Linz und der Vollausbau Graz – Klagenfurt Priorität. Mit dem Generalverkehrsplan liegt eine Strategie zur langfristigen Entwicklung der Infrastruktur Österreichs vor, die das Ziel verfolgt, das hochrangige Verkehrsnetz auszubauen und dadurch die Verbindung zu den Nachbarnstaaten zu verbessern aber auch die innerösterreichische Kohäsion zu fördern. Niederrangige Straßennetze oder der Öffentliche Nahverkehr außerhalb der Ballungsräume sind davon ausgenommen (BMVIT 2002).

In Hinblick auf den Ausbau des Schienennetzes gab es in den letzten Monaten allerdings verstärkt Diskussionen über die (Un-)Finanzierbarkeit der geplanten Schienenvorhaben. Nach Vorgaben des Generalverkehrsplans ist für die Finanzierung der Infrastruktur jährlich eine Summe von 2,2 Mrd. Euro notwendig, die in diesem Ausmaß jedoch bei weitem nicht zur Verfügung steht (die Presse, 6.10.04). Aber auch die unmittelbare Finanzierung von Prioritätsprojekten, wie der Ausbau der Unterinntal-Bahn, ist nicht geklärt. Im konkreten Fall gibt es eine Lücke von 500.000 Euro und es wird überlegt, die Fertigstellung des Vorhabens – obwohl bereits mit der Bautätigkeit begonnen wurde, von 2008 auf 2013 zu verschieben (die Presse, 2.10.04). Aufgrund dieser Schwierigkeiten wird ein neuer Rahmenplan zwischen Verkehrsministerium, Ländern und ÖBB akkordiert und es wird u.a. darüber diskutiert, einige Projekte des Generalverkehrsplans um ein bis zwei Jahre zu verschieben (die Presse, 6.10.04).

Auch in der EU wird der strategische Ausbau der *transeuropäischen Verkehrsnetze* (TEN-V) forciert. Im April 2004 wurden die neuen Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz vom Europäischen Parlament verabschiedet, die eine Liste von 30 vorrangigen Vorhaben von europäischem Interesse umfassen. Ein Hauptgewicht wird auf grenzübergreifende Vorhaben gelegt und auf die Notwendigkeit, die Netze der neuen Mitgliedstaaten einzubinden. Die geschätzten Kosten der Durchführung dieser 30

Vorhaben werden sich bis 2020 auf rund 225 Mrd. Euro belaufen, wobei der Kofinanzierungssatz bei 10 resp. 20% liegt (20% für jene Abschnitte, die grenzübergreifend sind oder natürliche Hindernisse überwinden) (EK 2004). Österreich ist beim Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze ebenfalls involviert. Alle wichtigen Bahnen gehören diesen Verkehrsnetzen an und die österreichische Brennerachse liegt in der gesamteuropäischen TEN-Prioritätenliste an der Spitze (ÖBB 2004).

Die Verkehrsprojekte des TEN erschließen vor allem Staaten an der europäischen Peripherie besser, was zu einem Abbau der Erreichbarkeitsdisparitäten innerhalb der EU wesentlich beitragen würde. Kleinräumige, innerstaatliche Disparitäten werden allerdings gleich bleiben und sogar zunehmen. Beim österreichischen Generalverkehrsplan steht ebenfalls der Ausbau der Hochleistungsstrecken im Vordergrund, während die Erschließung der Fläche, insbesondere auch bei der Schiene keine Priorität hat.

Hauptverbindungen eines Verkehrsnetzes können jedoch nur deshalb eine hohe Kostendeckung aufweisen, wenn ihr Verkehrsaufkommen durch „unrentable“ Erschließungsnetze generiert wird. Während beim Straßennetz die Fläche trotz hoher Kosten gut erschlossen ist, 59% der jährlichen Streckenkosten fallen auf sonstige Landes- und Gemeindestraßen, verursachen Regionalbahnen der Klasse C (Nebenbahnen) nur 5,2% der jährlichen Streckenkosten (Wissenschaft & Verkehr 2003). Regional- oder Nebenbahnen ermöglichen jedoch die netzartige Anbindung ans hochrangige Schienennetz, sie dienen damit als Zubringer zu den Hauptverkehrsstrecken. Dementsprechend wäre auch bei der Schieneninfrastruktur eine „Feinmaschigkeit“ notwendig, die bei der Straße bereits weitgehend gegeben ist, und ein weiterer Rückzug des öffentlichen Personenverkehrs aus der Fläche stellt in diesem Zusammenhang für das gesamte Schienennetz einen Nachteil dar.

Als eine Lösung für die Probleme des Schienen-Nahverkehrs wird diskutiert, dass der Bund und die ÖBB in Zukunft nur mehr für die Hauptstrecken des Schienennetzes verantwortlich sein sollten. Die Nebenstrecken, bzw. deren Bedienung (Streckennetz, Intervalldichte etc.) blieben den Ländern überlassen (Staudinger 2004). In der Schweiz wird dieses Modell schon seit längerem verfolgt, die Regionalbahnen sind hier vorwiegend im Eigentum der Kantone.

### 3.7.2 Erreichbarkeitsverhältnisse

Es wird davon ausgegangen, dass eine gute Erreichbarkeit der regionalen und überregionalen Zentren, in denen weit eher private und öffentliche Investitionen getätigt werden als abseits der Zentren, zentral für die regionalen Entwicklungsmöglichkeiten ist und schlechte Erreichbarkeitsverhältnisse eine Einschränkung dieser Möglichkeiten bedeutet.

Unter Erreichbarkeit wird dabei die „minimale bzw. mittlere Reisezeit zu einem definierten zweckspezifischen Zentrum verstanden“. Bestimmend für das Erreichbarkeitsmaß ist zunächst die minimale Reisedauer im jeweiligen Bedarfszeitintervall“ (Platzer et al. 2000, S. 20). Um ein bestimmtes Zentrum im Öffentlichen Verkehr allerdings überhaupt erreichen zu können, müssen die Regionen mit Haltestellen erschlossen sein und potentiellen NutzerInnen im Umkreis von 1.500 Metern zur Verfügung stehen. Für die Erreichbarkeit der regionalen Zentren wird ein Schwellenwert von 30 Minuten für die Erreichbarkeit der überregionalen Zentren ein Schwellenwert von 50 Minuten angenommen.

**Tabelle 17: Die Erreichbarkeit der regionalen Zentren innerhalb von 30 Minuten im Individualverkehr und im Öffentlichen Verkehr, nach Bundesländern**

Erreichbarkeit regionaler Zentren innerhalb von 30 Minuten (ohne Wien)				
Bundesland	Individualverkehr 1997 in % der Wohnbevölkerung	Veränderung IV 1984-1997 in %	Öffentlicher Verkehr 1997 in % der WB	Veränderung ÖV 1984-1997 in %
Burgenland	100	4,5	59	-19
Kärnten	96	6,0	57	-12
Niederösterreich	98	4,8	53	-16
Oberösterreich	98	4,2	53	-15
Salzburg	98	1,8	65	-13
Steiermark	98	3,3	56	-14
Tirol	94	5,1	64	-11
Vorarlberg	96	3,5	70	-12
Österreich ohne Wien	98	4,2	57	-14

Quelle: Platzer et al. 2000

Durch den verstärkten Ausbau des Straßennetzes bestehen im Individualverkehr generell wesentlich kürzere Reisezeiten als im Öffentlichen Verkehr. Fast die gesamte österreichische Bevölkerung (98%, ohne Wien) kann innerhalb von 30 Minuten im Individualverkehr ein regionales Versorgungszentrum erreichen, im Öffentlichen Verkehr sind es hingegen nur knapp 57%. Das heißt, ein Gutteil der Bevölkerung (43%, ohne Wien) braucht mit dem Öffentlichen Verkehr länger als 30 Minuten, um ein regionales Zentrum zu erreichen, rund ein Fünftel können den Öffentlichen Verkehr ohne zubringendes Verkehrsmittel gar nicht nutzen.

Bundesländerweit gibt es erhebliche Unterschiede, in Vorarlberg können immerhin 70% der Bevölkerung ein regionales Zentrum innerhalb von 30 Minuten erreichen, im Vergleich dazu ist im gleichen Zeitraum die Erreichbarkeit eines regionalen Zentrums in Oberösterreich lediglich für 53% der Wohnbevölkerung, in Niederösterreich für 54% und in der Steiermark für 56% der Wohnbevölkerung gegeben. Ganze Regionen im Waldviertel, im Mühlviertel, im niederösterreichischen Alpenvorland, im Südburgenland und auch in der Ost- und Weststeiermark müssen in Hinblick auf den öffentlichen Verkehr als stark benachteiligte Regionen bezeichnet werden, im Durchschnitt sind nur etwa 30% der Wohnbevölkerung der betreffenden Bezirke in der Lage ein regionales Zentrum innerhalb von 30 Minuten zu erreichen.

Beim Verkehr in die überregionalen Zentren ist das Ungleichgewicht zwischen Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr weniger stark ausgeprägt als im Verkehr in die regionalen Zentren. Dennoch hat auch hier dank gut ausgebauter Straßenverbindungen der Individualverkehr in vielen Fällen einen wesentlichen Vorteil. Rund 79% der Wohnbevölkerung erreichen innerhalb von 50 Minuten ein überregionales Zentrum, im Öffentlichen Verkehr sind es rund 50%, wobei die Reisezeit im Öffentlichen Verkehr vielfach doppelt so lange ist wie im Individualverkehr. In der Statistik sind jedoch Verkehrsverzögerungen wie Staus, Baustellen und Unfälle nicht enthalten. Regionen abseits des übergeordneten

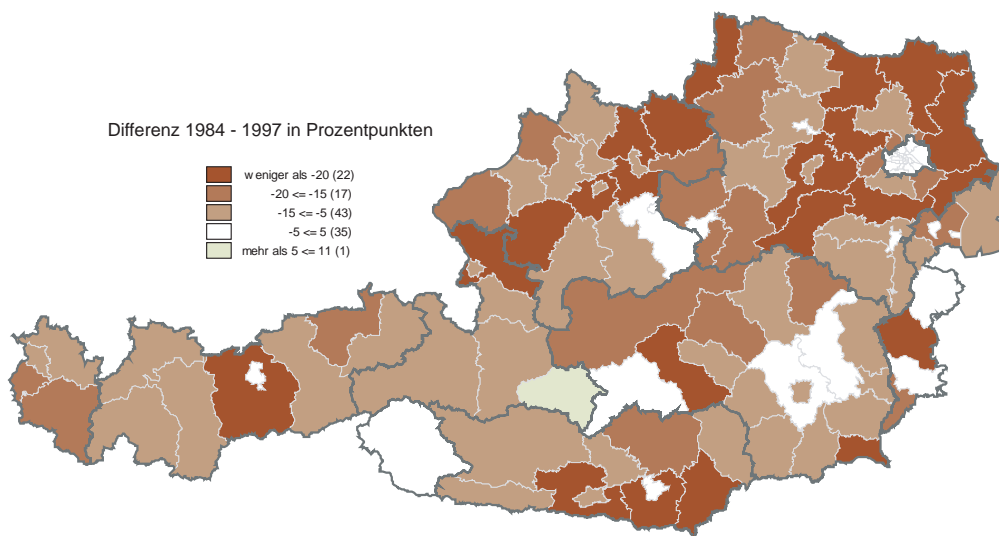
Bahnnetzes sind hier besonders benachteiligt, während Bezirke mit überregionaler Zentrumsfunktion und deren Umland sowie Agglomerationen im Nahbereich von Eilzugsverbindungen bevorzugt sind (Platzer et al. 2000).

Generell ist es von 1984 bis 1997 zu einer bedeutenden Verschlechterung der Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr gekommen, bei einer gleichzeitigen Verbesserung im Individualverkehr. Im Unterschied zum Öffentlichen Verkehr konnte damit im Individualverkehr die Verlagerung der Siedlungstätigkeit in schlechter erreichbare Gebiete gut abgefangen werden. Besonders betroffen von der verminderten Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr sind vor allem periphere Regionen, in denen das Angebot schon vorher relativ gering war. Wobei es auch hier innerregionale Unterschiede zwischen Ansiedelungen, die am Bus- und Bahnnetz liegen und jenen außerhalb desselben, gibt. Beispiele sind Güssing, Waidhofen a. d. Thaya, Zwettl, Scheibbs, Lilienfeld, Hollabrunn, Feldbach und Rohrbach. Die stark verschlechterte Erreichbarkeit ist dabei mit einem verringerten Erschließungsgrad gekoppelt (ein Gebiet ist für den öffentlichen Verkehr nicht mehr erschlossen, wenn eine Haltestelle außerhalb des Einzugsgebiets von 1.500 Metern liegt). Dort, wo keine wesentlichen Bevölkerungsbewegungen stattfinden, ist die Verschlechterung in erster Linie auf die Veränderung im öffentlichen Verkehrsangebot zurückzuführen. Durch die zunehmende Zersiedelung haben sich die Erreichbarkeiten im Öffentlichen Verkehr allerdings auch im direkten Umland einiger überregionaler Zentren reduziert, wie z.B. in Klagenfurt Land, St.Pölten Land, Wels Land, Salzburg-Umgebung, Graz-Umgebung, Innsbruck-Land (Platzer et al. 2000).

**Abbildung 12: Veränderung 1984 - 1997 der Erreichbarkeit von regionalen Zentren im öffentlichen Verkehr (0-30min) nach Bezirk**

**Erreichbarkeit von regionalen Zentren im öffentl. Verkehr (0-30min)**

Veränderung von 1984 - 1997 in Prozentpunkten



Quelle: ÖROK, Schriftenreihe Nr. 155, 2000



Gründe für eine Verschlechterung der Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr werden bei Platzer et al. 2000 (S. 76ff) vor allem wie folgt angegeben:

- ◆ Die fortschreitende Zersiedelung bzw. die zunehmende Entfernung der Siedlungsschwerpunkte von den Haltestellen und allmähliche Verschiebung der Wohnbevölkerung aus den Ortskernen in den weiteren Einzugsbereich der Haltestellen führt zu einer Verlängerung der Reisezeit. In Oberösterreich hat beispielsweise der Anteil der Bevölkerung, der innerhalb von 14 Minuten eine *Bahnstation* erreichen kann, in den Jahren 1991 – 1997 von 51% auf 44% der Bevölkerung abgenommen (VCÖ 2003);
- ◆ Die Einstellung der Bahnlinien und deren Substitution durch Buslinien bedingt in der Regel eine Reisezeitverlängerung und damit eine Verschlechterung der Erreichbarkeit;
- ◆ Das Angebot des öffentlichen Busverkehrs entwickelt sich tendenziell eher entgegen einer flächendeckenden Erreichbarkeit, wobei vor allem folgende Faktoren zum Tragen kommen: vorrangige Ausrichtung des Angebots auf den Berufs- und SchülerInnenverkehr; Verbesserung des Angebots lediglich in dicht besiedelten Räumen; Einschränkung des täglichen Bedienungsangebots vor allem in peripheren Regionen; Ausdünnung bzw. Einstellung des Angebots in den Schwachlastzeiten und am Wochenende; Auflösung von Direktverbindungen; Saisonierung von Ausflugslinien, d.h. zumeist Einschränkung auf wenige Monate im Jahr;

- ◆ Verstärkte Ausrichtung des Angebots auf die Bedürfnisse spezifischer Gruppen (reiner Berufs- und SchülerInnenverkehr) bei gleichzeitiger Rücknahme des Angebots in den sogenannten Schwachlastzeiten (außerhalb des Berufs- und SchülerInnenverkehrs, untertags, abends und am Wochenende). Der öffentliche Verkehr jedoch, dessen Betriebszeiten auf den (Berufs- und) SchülerInnenverkehr abgestellt ist, wird so gut wie nicht für den Einkauf bzw. für private Erledigungen genutzt (ÖKL 2002);
- ◆ Von Reisezeitgewinnen durch beschleunigende Maßnahmen im überregionalen Verkehr, beispielsweise durch Eilzugsverbindungen, kann die Bevölkerung eines größeren Einzugsgebiets nur dann direkt profitieren, wenn auch „in der Fläche“ optimierte Anschlussmöglichkeiten und ein attraktives Busangebot angeboten werden. Wenn dies nicht der Fall ist, verschlechtert sich die Erreichbarkeit trotz verbesserter Verbindungen im überregionalen Verkehr, wenn davon ausgegangen wird, dass auch die Zufahrt zu den Haltestellen der Eilverbindungen mit Öffentlichen Verkehrsmitteln überwunden wird;
- ◆ Die Verlängerung der Reisezeiten kann zu einem geringen Teil auch auf rechnerische Differenzen zurückgeführt werden. Platzer et al. berücksichtigen bei der Ermittlung der Reisezeit auch die Zugangszeiten zu den Haltestellen, diese Zeiten wurden jedoch 1984 bei der Berechnung der Erreichbarkeit nicht einbezogen;

Die sich verschlechternden Erreichbarkeitsverhältnisse im Öffentlichen Verkehr schlagen sich u. a. auch in der *Verkehrsmittelwahl* für den täglichen Arbeitsweg nieder. Grundsätzlich hat sich das Verhältnis zwischen Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr in den letzten zehn Jahren weiter zu Gunsten des Individualverkehrs entwickelt. Der Großteil der Beschäftigten, rund 60%, fuhr 2001 mit dem eigenen Auto zur Arbeit, 18% benützten Öffentliche Verkehrsmittel, 7% gingen zu Fuß zur Arbeit und 9% arbeiteten am Wohngrundstück. Im Vergleich zu 1991 nahm 2001 der Prozentsatz der Kraftfahrzeuglenker um fast ein Drittel (27%) zu, während sich jene Beschäftigten, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fuhren, um 4,5% reduzierten, vor allem die Zahl der BenutzerInnen des Busverkehrs ging mit 22% stark zurück.



**Tabelle 18: Verkehrsmittel des täglichen Arbeitsweges 2001 (ohne WochenpendlerInnen)**

Verkehrsmittel für die längste Wegstrecke	2001 in %	Prozentveränderung zu 1991 <sup>a)</sup>
<b>Insgesamt</b>	100	6,0
<b>Arbeitsstätte am Wohngrundstück</b>	8,6	-29,7
<b>Zu Fuß</b>	7,1	-32,6
<b>Auto, Motorrad, Moped (KFZ)</b>	61,2	26,8
<b>Auto</b>	59,7	-
<b>Motorrad, Moped</b>	1,5	-
<b>Öffentliche Verkehrsmittel</b>	18,2	-4,5
<b>Eisenbahn, Schnellbahn</b>	4,9	-2,7
<b>Straßenbahn, U-Bahn</b>	7,2	16,1
<b>Autobus, O-Bus</b>	6,1	-21,8
<b>Fahrrad</b>	4,3	-2,0
<b>Sonstiges</b>	0,1	-59,1
<b>Wechselnde Arbeitsstätte</b>	0,6	-

- a. aus Vergleichbarkeitsgründen bleiben bei den Werten der Prozentveränderung die 1991 noch nicht erhobenen geringfügig Beschäftigten auch 2001 außer Betracht

Quelle: Statistik Austria, Volkszählung 1991 und 2001

### 3.7.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Ausdünnung des Öffentlichen Personennahverkehrs besonders in peripheren Regionen führt nicht nur zu einer Beschränkung der Mobilität von Personengruppen, die auf Öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind (z.B. Ältere Menschen, Kinder, Jugendliche, Personengruppen, die über kein Auto und/oder keinen Führerschein verfügen), auch die verkehrsbedingten Umweltbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr (zunehmender Schadstoff-Ausstoß, Lärm- und Staubbelastung) steigen an, ebenso die wirtschaftlichen Kosten (Verkehrsstaus). Und je schlechter das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel, umso geringer die Nachfrage.

Im Gegenzug steigt bei einem qualitativ besseren Angebot auch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel an. Beispielsweise geben Haushalte in Wien, die über ein gut ausgebauten öffentliches Verkehrssystem verfügen, laut VCÖ 10,14% der Ausgaben, die für Mobilität ausgegeben werden, für Bahn- und Busfahrten aus. Im Vergleich zu Haushalten in der Steiermark und in Oberösterreich, die nur rund 3,3% der Verkehrsausgaben für Bahn- und Busfahrten investieren, ist das deutlich mehr ([www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)). In der Schweiz, wo insbesondere in den letzten Jahren im Zuge des Projekts „Bahn 2000“ zahlreiche Maßnahmen zur Anhebung von Qualität und Erreichbarkeit mit Vorgabe „schneller, häufiger und bequemer“, das Ziel zu erreichen, vorgenommen wurden, nutzt die Bevölkerung die Bahn wesentlich stärker als in Österreich. Pro Person sind die SchweizerInnen im Jahr durchschnittlich 1.853 Kilometer mit der Bahn unterwegs, in Österreich sind es 1.031 km pro Person und Jahr (VCÖ 2004b). Auch im Vorarlberger Verkehrskonzept werden unter anderem die Ziele verfolgt, „für die auf

den öffentlichen Verkehr angewiesenen Teile der Bevölkerung (...) landesweit eine Mindestbedienung in angemessener Qualität (Grundversorgung) bereitzustellen bzw. zu erhalten“ und „Liniennetz, Fahrpläne und Tarife des öffentlichen Personennahverkehrs (...) nachfragedeckend und nachfrageweckend zu gestalten“ ([www.vorarlberg.at](http://www.vorarlberg.at)). Wesentliche Elemente für den guten Erfolg des Verkehrskonzepts sind dabei neben anderen Faktoren das landesweit einheitliche Tarifsystem, die Angebotsverbesserungen (Taktverkehre) in allen Regionen und der Ausbau der Schieneninfrastruktur. In Oberösterreich werden in Zusammenarbeit mit Land und Gemeinden Regionalverkehrskonzepte mit dem Ziel erarbeitet, den Öffentlichen Verkehr durch einen flächendeckenden Ausbau der Linien, Erneuerung der Haltestellen, Einsatz moderner Linienbusse und Verbesserung des Informationssystems zu verbessern und kundenfreundlicher zu gestalten ([www.ooe.gv.at](http://www.ooe.gv.at)).

Die Erschließung der Fläche durch den öffentlichen Nahverkehr ist allerdings genau das, was ohne gezielte Verkehrskonzepte und deren Umsetzung in vielen ländlichen Regionen und Gemeinden immer weniger vorhanden ist. Durch Stilllegungen von Regionalbahnen und der wirtschaftlichen Optimierung des Busverkehrs werden insbesondere Regionen mit einer wenig dichten Siedlungsstruktur kaum mehr bedient.

In den letzten Jahren wurden auch auf regionaler oder kommunaler Ebene einige – den öffentlichen Verkehr – ergänzende Verkehrsangebote wie Ruf- und Sammeltaxis, Gemeindebusse, Rufbusse, Nachtbusse, Diskobusse etc. für Einheimische und Touristen entwickelt, die für breite Teile der Bevölkerung ein Mindestmaß an Mobilität sicherstellen wollen, wobei sie nicht immer im gleichen Maße von der Bevölkerung angenommen werden. Der „Gmoabus“ von Pöttsching stellt dabei ein besonders erfolgreiches Beispiel eines auch sozial motivierten innerörtlichen Mobilitätskonzeptes dar.

### Exkurs „GmoaBus“ Pöttsching

In der Gemeinde Pöttsching in Burgenland (2.700 EinwohnerInnen) wird seit dem Jahr 2000 ein Gemeindebus betrieben. Der Anstoß wurde durch ein vom Verkehrsministerium gefördertes Projekt zur Frauenmobilität, das in Pöttsching durchgeführt wurde, gegeben, das das Ziel hatte, die sogenannten Servicewege zu reduzieren. Rund 39.000 Kilometer werden von der PöttschingerInnen pro Jahr im Ort für Begleit- und Erledigungswege zurückgelegt, vor allem für ältere Menschen und Kinder. Allein für die Wege zur Schule oder zum Kindergarten und zurück werden 1.300 Stunden im Jahr im Auto verbracht. Und hier liegt ein enormes zeitliches und finanzielle Einsparungspotential für private Haushalte: Zweit- und Dritt-Pkws werden oft nur angeschafft, weil Servicewege erledigt werden müssen.

Der Gemeindebus wird von einem gemeinnützigen Verein betrieben, der zu diesem Zweck gegründet wurde und eine kundennahe und unbürokratische Betriebsführung sicherstellen soll. Wichtigstes Mitglied ist die Gemeinde Pöttsching, vertreten durch die Bürgermeisterin und durch die zwei Vizebürgermeister. Im Fahrgastbeirat treffen sich VertreterInnen der Gemeinde, des Vereins, die Lenkerinnen und Fahrgäste, hier werden vor allem Verbesserungswünsche und Bedürfnisse der Fahrgäste diskutiert und nach Möglichkeit umgesetzt. Die Finanzierung erfolgt zu einem Drittel durch die Fahrgeldeinnahmen (34%) durch ÖPNRV-Mittel des Bundes (27%) und durch die Gemeinde 39%, die jährlichen Betriebskosten liegen bei 45.000 Euro, nicht enthalten sind dabei die Anschaffungskosten der Fahrzeuge bzw. deren Abschreibung. Der Kleinbus mit acht Sitzplätzen fährt unter der Woche zwischen 6:30 und 18:00. Es gibt zum einen regelmäßige Fahrten, beispielsweise für Kinder zur Schule, zum anderen können Fahrten telefonisch bestellt werden. Die Fahrgäste werden dabei normalerweise von Haustür zu Haustür transportiert.

Die Tatsache, dass nur Frauen aus der Gemeinde als Lenkerinnen beschäftigt werden, gilt als großer Erfolgsfaktor für den Gemeindebus. Neben hervorragender Ortskenntnis zeichnen sich die Lenkerinnen durch hohe soziale Kompetenz, Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft aus. Kinder können den Gemeindebus problemlos benutzen, da sich die Eltern sicher sein können, dass sie gut beaufsichtigt werden, und auch ältere Menschen können nun unabhängig von Mitfahrgelegenheiten ihre Erledigungen tätigen. Seit der Einführung steigen die Fahrgastzahlen kontinuierlich, pro Jahr fahren rund 30.000 Fahrgäste mit dem Bus, das sind rund 11 Fahrten pro EinwohnerIn und Jahr. Als spezifische Erfolgskriterien haben sich mehrere Faktoren herauskristallisiert (VCÖ 2004c):

- ◆ ein auf die örtlichen Bedürfnisse maßgeschneidertes Angebot („es gibt kein Angebot von der Stange“);
- ◆ möglichst direkte Fahrtmöglichkeiten (von Haustür zu Haustür) mit möglichst geringen zeitlichen (Fahrplan-)bindungen;
- ◆ ein attraktives, barrierefrei erreichbares Fahrzeug,
- ◆ ein günstiger und einfacher Tarif;

- ◆ eine sympathische und breite Verankerung in der Gemeinde („unser Bus“);
- ◆ motivierte und engagierte Personen in der Betriebsleitung und als Fahrer, möglichst aus dem eigenen Ort;

Innergemeindliche Angebote sind auch eine wichtige Ergänzung zum Gesamtsystem des Öffentlichen Verkehrs, da sie als Zubringer für Linienbusse und Bahn dienen und damit positive Synergien erzeugt werden. Darüber hinaus profitieren auch die örtlichen Gastgewerbebetriebe und die Nahversorger von diesem Mobilitätsangebot. Der „GmoaBus“ Pöttsching wurde bereits mit VCÖ-Mobilitätspreis 2002 ausgezeichnet und dient als Vorbild für andere Gemeinden, in denen ebenfalls ein Gemeindebus nach dem Konzept des „GmoaBus“ eingerichtet wurde (Verein zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität in Pöttsching 2004).

### Exkurs - Eisenbahnkonzept BODAN-RAIL 2020

Durch den Einigungsprozess in Europa werden überproportionale Zunahmen im grenzüberschreitenden Verkehr erwartet, denen jedoch die üblichen Standards der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen der an den Bodensee angrenzenden Länder (Deutschland, Österreich Schweiz) nicht entsprechen, da sie nicht auf durchgängige Verbindungen ausgelegt sind.

Im Projekt BODAN-RAIL 2020 wurden für den Großraum Bodensee Instrumente für eine koordinierte und kohärente Verkehrspolitik im schienengebundenen Personenverkehr erarbeitet, der Bodenseeraum wurde in diesem Zusammenhang erstmals als einheitliche Planungsregion definiert. Das Projekt konnte im Rahmen der EU-Gemeinschaftsinitiative Interreg II abgewickelt werden, Träger waren zahlreiche öffentliche Stellen aus dem Großraum Bodensee. Ziel war es, Grundlagen für eine internationale Verkehrsplanung im Großraum Bodensee sowie Vorschläge für ein stark verbessertes Angebot im Personen-Bahnverkehr zu erarbeiten.

Als ein wesentliches Resultat des Projekts konnte eine Verknüpfung der Taktsysteme der deutschen, österreichischen und schweizerischen Bahnen hergestellt werden, in dem auch die Grenzen in ein durchgängiges System einbezogen wurden. Weitere zentrale Bestandteile des Verkehrskonzepts sind (Interreg Projekt BODAN-RAIL 2020, 2001):

- ◆ ein Schnellzugnetz, das die Städte grenzüberschreitend verbindet;
- ◆ ein System von Umsteigebahnhöfen, das den Anschluss an die schnellen internationalen Linien mit kurzen Umsteigezeiten sicherstellt;
- ◆ einen konsequenten integralen Taktfahrplan mit einem Stundentakt als Standard, vielen Ergänzungen mit Halbstundentakt und wenigen Ausnahmen mit Zweistundentakt;
- ◆ eine Bedienung der Fläche mit attraktiven Anschlüssen an die Schnellzüge und die internationalen und nationalen Fernzüge;

Durch die Verbesserung des Angebotssystems können wesentlich kürzere Reisezeiten erreicht, mehr direkte Verbindungen geschaffen und die Umsteigebeziehungen massiv verbessert werden.

Insgesamt wird davon ausgegangen, dass es mit der Durchführung der Maßnahmen zu einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung der Bahnen im grenzüberschreitenden Verkehr kommen wird. Um dieses Ziel zu erreichen sind allerdings zahlreiche Infrastrukturbauten notwendig. Unter anderem müssen rund 500 km Gleislängen elektrifiziert, 370 km für höhere Geschwindigkeiten ausgebaut, 270 km für den Neigezugbetrieb ausgerüstet und 225 km Zusatzgleise gelegt werden. Die Kosten dafür liegen in der Größenordnung von 2 bis 2,5 Mrd. Euro. Schwerpunktmäßig sollte insbesondere die Strecke Zürich – St. Gallen – Bregenz – München ausgebaut werden, wobei in der Schweiz durch das Konzept „Bahn 2000“ ein wesentlicher Teil des Infrastrukturausbaus bereits vorgesehen ist und die Ausbauten in Vorarlberg im Österreichischen Generalverkehrsplan angemeldet sind. Der größte Handlungsbedarf beim Ausbau der Infrastruktur liegt allerdings in Deutschland, wo auch ein Großteil der finanziellen Aufwendungen anfällt.

## 4. Fallstudien

### 4.1 Gemeinde Weißenbach an der Enns

#### Profil der Untersuchungsgemeinde

Die Gemeinde Weißenbach an der Enns hat eine Fläche von 68,58 km<sup>2</sup>, der Hauptort liegt auf einer Seehöhe von 428m. Sie besteht aus den Ortsteilen Bichl, Breitau, Ober- und Unterlaussa, Weißenbach an der Enns, wo der Großteil der Bevölkerung lebt, und Wolfsbachau. Mit 8 EinwohnerInnen pro km<sup>2</sup> ist Weißenbach sehr dünn besiedelt. 1951 hatte die Gemeinde 1.252 EinwohnerInnen, 2001 waren es noch 566 EinwohnerInnen (Statistik Austria 2001).

Weißenbach gehört zum politischen Bezirk Liezen, einem Bezirk, der flächenmäßig zu den größten Bezirken Österreichs gehört. Liezen gliedert sich in drei wirtschaftlich stark unterschiedliche Teilregionen: die Dachstein-Tauernregion und das Steirische Salzkammergut im Westen, wo sich die touristischen Topregionen der Steiermark befinden, in der „Mitte“ des Bezirks liegt der stark industriell-gewerblich geprägte Raum mit dem Wirtschaftszentrum um Liezen und im Paltental. Im Osten von Liezen liegt das vorwiegend ländlich strukturierte untere Ennstal mit dem Gesäuse. Hier befindet sich die Untersuchungsgemeinde Weißenbach an der Enns (ÖIR 2000).



Gemeinde Weißenbach an  
Enns, Steiermark

Historische Aufnahme

Weißenbach liegt zwischen den Gemeinden Altenmarkt bei St.Gallen (941 EinwohnerInnen) und St.Gallen (1.518 EinwohnerInnen). Die drei Gemeinden liegen zwar jeweils nur wenige Kilometer auseinander, sind aber doch klar durch die Enns (von Weißenbach in Richtung Altenmarkt) und durch den Spitzenberg (von Weißenbach in Richtung St.Gallen) getrennt. Bereits 1277 ließ das Stift Admont eine Mautbrücke über die Enns errichten, die Altenmarkt und Weißenbach verbindet, die sich heute noch (mehrfach nach Hochwässern wieder aufgebaut, erneuert und verbreitert) an derselben Stelle befindet.

## Geschichte

Die Geschichte Weißenbachs ist vor allem durch die folgenden Wirtschaftszweige geprägt: durch die Eisenindustrie mit den Hammerwerken, bereits im 13. Jahrhundert urkundlich erwähnt und die damit verbundene Flößerei Enns abwärts. Große Bedeutung hatte auch die Salzgewinnung.

Die Schiffbarmachung der Enns war dabei wesentlich für die Entwicklung der Gemeinde. Der Fluss Enns war der ideale Verbindungsweg zu den Verteilungsläufen der Handelszentren Steyr und Enns. Die Flößer brachten Holz, Salz (in Weißenbach befand sich eine Saline) und Eisen flussabwärts. Nach einem Höhepunkt der Eisenindustrie im 16. Jahrhundert wurden gegen Ende des 17. Jahrhunderts die Hämmer nach und nach aufgelassen. Der Wohlstand der Region ging damit rapide zu Ende.

1872 wurde Weißenbach bei der Inbetriebnahme des Eisenbahnverkehrs Steyr-Hieflau eine Bahnstation zuerkannt, die dem Ort neuerlich zu einem wirtschaftlichen Aufschwung verhalf.

Um einen Eindruck der jüngeren Entwicklung Weißenbachs zu bekommen ist jedoch vor allem ein Unternehmen von besonderer Bedeutung: Die Entwicklung der Zellulosefabrik in Weißenbach zum größten Arbeitgeber der Umgebung und ihre Schließung im Jahr 1980.

1885 wurde die Fabrik durch den Industriellen Alexander v. Peez errichtet. 1912 vom Brand fast völlig zerstört, wurde sie ein Jahr später nun im Besitz der Theresienthaler Papierfabrik praktisch neu aufgebaut und später von der Neusiedler AG übernommen und erweitert. 1973 verkaufte die Neusiedler AG die Zellstofffabrik an Fr. Com. Erker, unter der die Fabrik in eine Ges.m.b.H. umgewandelt wurde, 1980 wurde die Fabrik geschlossen (Riedl 1998).

Die Fabrik stellte über viele Jahre das wirtschaftliche Zentrum für Weißenbach und die umliegenden Gemeinden dar. Bis zu 500 Arbeitsplätze soll es nach Angaben von InterviewpartnerInnen in den besten Zeiten gegeben haben, vor der Schließung der Fabrik 1980 waren es immerhin noch ca. 200 Arbeitsplätze.

Die Erwerbsmöglichkeiten in Weißenbach waren zum größten Teil mit der Fabrik verbunden, sei es durch direkte Beschäftigung in der Papiererzeugung oder in deren vor- und nachgelagerten Bereich. In einer Kurzchronik des Austrian Travel Network ([www.tiscover.at](http://www.tiscover.at)) wird von 26 verschiedenen Gewerbebetrieben (wie Tischler, Schmied, Schuster, Wagner, Sattler, aber auch Gastwirt, Friseur und Kaufmann), die im Gemeindegebiet von Weißenbach ansässig waren, gesprochen. Ein Interviewpartner meinte dazu:

*Früher waren drei Gasthäuser da, es ist nur eines übriggeblieben. Ja, dann, die Gewerbetreibenden, hat einer nach dem anderen, der Tischler hat aufgehört, der Schmied hat aufgehört, der Schuster hat aufgehört, der Wagner. Ein Sattler war noch da, früher ist noch oft, im Jahre 1930 bis 40, 50 und 60 da waren noch Pferdefuhrwerke und die haben das Holz angeliefert für die Fabrik und da hat man halt die verschiedenen Werkstätten gebraucht, wie Sattler und Schmied und so Sachen.*

(Int. 4/4 Weißenbach)

Die Gemeinde wird zur damaligen Zeit als sehr betriebsam und lebendig beschrieben, was in den letzten zwei Jahrzehnten jedoch sehr stark zurückgegangen ist. Und obwohl die Schließung der Zellulosefabrik bereits über 20 Jahre zurück liegt, sind die Folgen der Fabriksaufgabe nach wie vor im kollektiven Gedächtnis der GemeindebewohnerInnen präsent:

Ja, das Fallen des Turms der Zellstofffabrik. Das wird jedem, glaub ich, in Erinnerung sein.

(Int. 24/4 Weißenbach)

Durch die Schließung der Zellulosefabrik musste ein großer Teil der Beschäftigten auspendeln (z.B. nach Steyr, Leoben, Liezen), da es in der näheren Umgebung (St. Gallen oder Altenmarkt) ebenfalls nur wenig Arbeitsplätze gab, und insbesondere ältere Arbeitssuchende, die nicht frühpensioniert wurden, blieben auch oft trotz Umschulungen arbeitslos. In den Gesprächen mit den BewohnerInnen Weißenbachs wurde aber vor allem die Abwanderung der jüngeren Arbeitskräfte als besonders negativ für die Gemeinde und ihre Zukunft gesehen. Heute stehen auf dem ehemaligen Fabriksgelände die Gewerbebetriebe Dirninger Rohleitungsbau und Montage und die KFZ-Werkstätte und Autohändler Freregger, die jedoch weit weniger Arbeitskräfte beschäftigen.

Seit 1996 (im Zuge des Bürgermeisterwechsels) erfolgte die Neugestaltung des Ortsbildes. Die Gemeindehäuser wurden renoviert, Gehsteige und Grünanlagen angelegt. Auch ein Dorfbrunnen wurde im Zuge eines Gemeindeentwicklungsprojekts errichtet. Die Ortsbildverschönerung wird von den Befragten immer wieder positiv erwähnt, überhaupt scheinen nach dem Bürgermeisterwechsel verkrustete Strukturen aufgebrochen und schrittweise Veränderungen (wieder) möglich zu sein<sup>17</sup>. Durch den Bau von Genossenschaftshäusern wird beispielsweise versucht, mehr Jungfamilien in der Gemeinde anzusiedeln.

*Also ein neuer Bürgermeister wurde gewählt, von der anderen Fraktion und es gab plötzlich einen Aufschwung. Und zwar vor allem was das Ortsbild betrifft, und jeder der jetzt durch Weißenbach fährt, der diesen Ort vor 10 Jahren oder 15 Jahren gekannt hat, sagt, es ist ein Wunder geschehen.*

(Int. 12/5 Weißenbach)

## Demographische Entwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung Weißenbachs ist bereits seit den 1970er Jahren negativ und auch von 1991 bis 2001 reduzierten sich die EinwohnerInnenzahl der Gemeinde um 80 Personen, was einem Bevölkerungsrückgang von 12,4% gleichzusetzen ist. Damit hat die Gemeinde den geringsten Einwohnerstand seit 1869, der Höchststand wurde 1923 mit 1.269 erreicht. Für den kontinuierlichen Rückgang ist dabei weniger der Geburtenrückgang<sup>18</sup> als vielmehr überwiegend die negative Wanderungsbilanz<sup>19</sup> mit minus 82 Personen verantwortlich. Der Bezirk Liezen hingegen hat in der Periode 1991 bis 2001 EinwohnerInnen dazu gewonnen. Auffällig ist das Ost-West-Gefälle des Bezirks. Während die östlichen peripheren Teile des Bezirkes Einwohner verlieren, legen die westlich bzw. zentral gelegenen Gemeinden zu (Statistik Austria 2004b,c).

17. Bis zur Gemeinderatswahl 1995 wurde der Bürgermeister der Gemeinde von der Sozialdemokratischen Partei gestellt, seit 1995 von der Österreichischen Volkspartei.
18. Die Geburtenbilanz ergibt sich aus der Zahl der Lebendgeborenen abzüglich der Zahl der Sterbefälle im betreffenden Zeitraum (Erläuterungen Statistik Austria 2004b).
19. Die Wanderungsbilanz ergibt sich aus der Subtraktion der Zugezogenen abzüglich der Weggezogenen im betreffenden Zeitraum (Erläuterungen Statistik Austria 2004b).



**Tabelle 19: Weißenbach: Entwicklung der Wohnbevölkerung<sup>1)</sup>**

	<b>Weißenbach</b>	<b>Liezen</b>	<b>Steiermark</b>	<b>Österreich</b>
<b>1971</b>	1.004	79.150	1.195.023	7.491.526
<b>1981</b>	752	80.322	1.186.525	7.555.338
<b>1991</b>	646	81.352	1.184.720	7.795.786
<b>2001</b>	566	82.235	1.183.303	8.032.900
<b>Geburtenbilanz (1991-2001)</b>	0,3 (2 Personen)	1,5 (1.215 Pers.)	0,1 (902 Pers.)	0,9
<b>Wanderungsbilanz (1991-2001)</b>	-12,7 (-82 Personen)	-0,4 (-332 Personen)	-0,2 (-2.319 Pers.)	2,1
<b>Änderungen insgesamt</b>	-12,4	1,1	-0,1	3,0

<sup>1)</sup> Personen mit Hauptwohnsitz in der betreffenden Region am Zähltag

Quelle: Volkszählung 2001 (Statistik Austria 2004c)

Im Vergleich zu Liezen und der Steiermark insgesamt hat Weißenbach einen deutlich höheren Anteil an der älteren Bevölkerungsgruppe von 60 Jahren und mehr, während die Bevölkerung in der Gruppe der 15 bis 59-jährigen deutlich geringer ist als der Landesdurchschnitt.

**Tabelle 20: Weißenbach: demographische Zusammensetzung der Wohnbevölkerung 2001**

<b>Merkmal</b>	<b>Weißenbach insgesamt</b>	<b>Weißenbach %</b>	<b>Änderung W. in % (1991-2001)</b>	<b>Liezen %</b>	<b>Steiermark %</b>
<b>unter 15 Jahre</b>	101	17,8	-20,5	17,1	16,2
<b>15 bis unter 60</b>	305	53,9	-13,1	60,5	61,5
<b>60 und mehr</b>	160	28,3	-4,8	22,4	22,3
<b>Wohnbevölkerung</b>	566	100,0	-12,4	100,0	100,0

Quelle: Volkszählung 2001 (Statistik Austria 2004c)

Bemerkenswert ist der hohe Rückgang der Bevölkerung zwischen 0-14 Jahren, der in den letzten 10 Jahren um ein Fünftel abgenommen hat. Dies ist wohl auf die geringe Geburtenrate zurückzuführen und auf den ebenfalls verhältnismäßig hohen Rückgang der Bevölkerung in der Altersgruppe der 15-59-jährigen, der die Abwanderung der Frauen im gebärfähigen Alter mit sich bringt.

Der Rückgang der Altersgruppe der 15-59-jährigen lässt sich vor allem auf die besseren Erwerbsmöglichkeiten in den Nachbargemeinden, auf die begrenzten Ansiedlungsmöglichkeiten in der Gemeinde und auf das relativ niedrig qualifizierte Beschäftigungsangebot auf dem lokalen Arbeitsmarkt zurückführen.

### **Bildung und Beschäftigung**

Das Bildungsniveau der Bevölkerung Weißenbachs ist im Allgemeinen mit dem Bildungsniveau der Bevölkerung in kleinen Gemeinden mit höherer Agrarquote zu vergleichen (siehe Kap. Bildung). Der Anteil der PflichtschulabgängerInnen ist deutlich höher als im Landes- oder Bundesdurchschnitt, wobei

hier geschlechterspezifische Unterschiede hervortreten. Es sind vor allem Frauen, deren höchste abgeschlossene Schulbildung die Pflichtschule ist. Darüber hinaus ist der Anteil der MaturantInnen und AbgängerInnen höherer Schulen und Akademien im Vergleich zum Landesdurchschnitt in Weißenbach wesentlich geringer.

Es kommt hier sicherlich auch zum Tragen, dass in der Gemeinde ein höherer Anteil an älteren Menschen wohnt und das Bildungsniveau der Älteren den damaligen gesellschaftlichen Umständen entspricht und vor allem bei den älteren Frauen geringer ist.

**Tabelle 21: Weißenbach: höchste abgeschlossene Ausbildung<sup>1</sup>**

	Männer	Frauen	Summe	In %	Stmk. in % <sup>2)</sup>
Univ., (Fach-)Hochschule	2	1	3	0,6	4,9
Berufs- u. lehrerbildende Akademie	3	2	5	1,1	1,7
Kolleg, Abiturientenlehrgang	1	1	2	0,2	0,6
Berufsbild. höhere Schule	7	13	20	4,3	5,1
Allgemeinbild. höhere Schule	4	4	8	1,7	4,6
Berufsbild. mittlere Schule	26	35	61	13,1	11,4
Lehrlingsausbildung	116	44	160	34,4	36,3
Allgemeinbild. Pflichtschule	66	141	207	44,5	35,6
<b>Summe</b>	<b>225</b>	<b>241</b>	<b>466</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

<sup>1)</sup> Wohnbevölkerung ab 15 Jahre

<sup>2)</sup> Bezirksdaten nicht verfügbar;

Quelle: Volkszählung 2001 (Statistik Austria 2004c,d)

In der Gemeinde Weißenbach leben 219 Erwerbspersonen (133 Männer und 86 Frauen), davon sind 182 Personen vollzeitbeschäftigt. Als Erwerbspersonen werden alle Personen gezählt, die selbständig, unselbständig oder mithelfend im Familienverband tätig sind.

Die Erwerbsbeteiligung (in der Altersgruppe der 15-64-jährigen) inklusive der geringfügig Beschäftigten liegt in Weißenbach bei 65,6%. Damit liegt sie niedriger als im Schnitt der Steiermark (71,1%). Eine Vollzeitbeschäftigung wird hauptsächlich von den Männern wahrgenommen, während die Teilzeitarbeit eine weibliche Domäne ist. Die Arbeitslosenrate liegt mit 4,1% unter dem Bezirks- und Landeschnitt. Gesamtsteirisch betrug sie im Jahresschnitt 2001 6,1% der Erwerbspersonen (Statistik Austria 2004c,d).

**Tabelle 22: Weißenbach: Wohnbevölkerung nach dem Lebensunterhalt 2001**

Merkmal	Summe	% d. WB <sup>2)</sup>	Männer	Frauen
<b>Erwerbspersonen<sup>1)</sup></b>	219	38,7	133	86
davon <b>Vollzeit</b>	182	32,2	127	55
„ <b>Teilzeit</b>	25	4,4	1	24
„ <b>Geringfügig</b>	2	0,4	0	2
„ <b>Präsenz &amp; ZD</b>	1	0,2	1	0
„ <b>arbeitslos</b>	9	1,6	4	5
<b>PensionistInnen</b>	151	26,7	77	74
<b>Hausfrauen</b>	61	10,8	0	61
<b>Kinder/ Schüler-/ StudentInnen</b>	134	23,4	58	76
<b>Sonst.</b>	1	0,2	0	1
<b>Wohnbevölkerung insgesamt</b>	566	100,0	268	298

<sup>1)</sup> inkl. Selbständige sowie deren mithelfende Familienangehörigen;

<sup>2)</sup> In % der Wohnbevölkerung (n=566);

Quelle: Statistik Austria-Volkszählung 2001, Statistik Austria 2004c

Die Aufschlüsselung der Erwerbspersonen nach ihrer Stellung im Beruf zeigt einige Spezifika, die auf die Geschichte der Gemeinde und die Betriebsstruktur der heutigen Arbeitsstätten zurückzuführen sind. Beispielsweise liegt der Anteil der angelernten ArbeiterInnen in Weißenbach signifikant über dem Bezirksdurchschnitt, während der Anteil der Angestellten deutlich geringer ist. Die Geschlechterverteilung zeigt ein im Verhältnis höheres Gewicht der Frauen in der Kategorie „Angestellte, Vertragsbedienstete im öffentlichen Dienst, Beamte“ sowie in der Kategorie „Angelernte ArbeiterInnen“, während vor allem die Facharbeiterberufe und die Tätigkeit als Selbständige/r eher von den Männern ausgeübt werden. Der Anteil der Selbständigen an den Erwerbspersonen liegt dabei über dem Bezirksdurchschnitt (Statistik Austria 2004b,c).

**Tabelle 23: Weißenbach: Erwerbspersonen nach Stellung im Beruf**

	Männer	Frauen	Summe	in %	Liezen in %
<b>Selbständige/r</b>	21	12	33	15,1	11,2
<b>Mithelfende/r Familienangehörige/r</b>	1	2	3	1,4	0,9
<b>Angestellte/r<sup>1)</sup></b>	39	30	69	31,5	43,7
<b>FacharbeiterIn</b>	31	13	44	20,1	18,3
<b>Angelernter ArbeiterIn</b>	30	22	52	23,7	16,1
<b>HilfsarbeiterIn</b>	11	7	18	8,2	9,2
<b>erstmalig Arbeit suchend</b>	-	-	-	-	0,5
<b>Erwerbspersonen gesamt</b>	133	86	219	100,0	100,0

Quelle: Statistik Austria-Volkszählung 2001 (Statistik Austria 2004c,d)

Knapp 70% der Erwerbstätigen (140 von 204 Erwerbstätigen am Wohnort<sup>20</sup>) sind AuspendlerInnen, davon knapp zwei Drittel Männer. Von den 140 AuspendlerInnen sind 83% TagespendlerInnen, d.h. sie kehren täglich an den Wohnort zurück. Die Mehrheit der AuspendlerInnen (101 von 140) fährt in andere Gemeinden des Bezirkes Liezen zur Arbeit wobei die Gemeinden Altenmarkt und St.Gallen hier von besonderer Bedeutung sind. Bemerkenswert ist, dass fast ebenso viele Personen (131) in den Ort einpendeln. Der Saldo ist damit nahezu ausgeglichen (Statistik Austria 2004c).

Die wichtigsten Arbeitgeber für die Bevölkerung Weißenbachs liegen in den unmittelbaren Nachbargemeinden. Dazu zählt die Georg Fischer Mössner GmbH, Steirisches Druckgusswerk (ca. 550 Beschäftigte) in Altenmarkt, weiters die Firma Haider Kunststofftechnik und Firma Alpen-May Kestag Spiralbau, beide in St. Gallen. Diese Firmen bieten auch vielen weiblichen Erwerbstätigen aus Weißenbach eine Beschäftigungsmöglichkeit.

In der Gemeinde gibt es mehrere Gewerbebetriebe. In der Firma Dirninger Rohrleitungsbau u. Montage werden zwischen 80 und 100 ArbeiterInnen und Angestellte beschäftigt, wobei ein großer Teil davon als Monteure im In- und Ausland arbeitet. Daneben gibt es die Kfz-Werkstätte und Autohändler Freregger mit 13 bis 15 Beschäftigten. Die Bio-Energie Weißenbach, eine Genossenschaft von 14 Bauern, gegründet im Jänner 1997, beliefert Weißenbach und St.Gallen mit Fernwärme. Die Hauptschule, das Gemeindeamt sowie der angeschlossene Bauhof, die Arztordination, die Bäckerei mit geschlossenem Café und ein Pub bieten einige weitere Arbeitsplätze im Ort an. Die Forstverwaltung wurde vor vier Jahren aufgelassen. Der Tourismus hat für Weißenbach derzeit keinerlei Bedeutung.

Die Arbeitsstättenzählung lässt eine exakte Quantifizierung der Arbeitsplätze in der Gemeinde zu. In 19 Arbeitsstätten<sup>21</sup> werden 172 Personen beschäftigt. Davon sind 162 unselbständig Beschäftigte (Statistik Austria 2004c).

---

20. Die Kategorie der Erwerbstätigen am Wohnort bildet sich definitionsgemäß aus der Zahl der Erwerbspersonen abzüglich der arbeitslosen Personen, sowie der karenzierten Personen.

21. Nicht gleichbedeutend mit Betrieben. Definitionsgemäß ist eine Arbeitsstätte jede auf Dauer eingerichtete, durch Name und Anschrift gekennzeichnete Einheit, in der in der Regel mindestens eine Person erwerbstätig ist.

**Tabelle 24: Weißenbach: Beschäftigte nach Abschnitten der ÖNACE 1995 und Stellung im Beruf**

	Arbeitsstätten		Beschäftigte				Summe
		Tätige Betriebsinhaber	Mithelf. Fam.-angeh.	Angest./Beamte	Arbeiter	Lehrlinge	
Sachgütererzeugung	3	1		12	77	5	95
Energie- und Wasserversorgung	1			1			1
Handel, Reparatur v. Kfz u. Gebrauchsgütern	2	2		1	5	5	13
Beherbergungs- und Gaststättenwesen	4	5			2		7
Verkehr- und Nachrichtenübermittlung	2			8			8
Realitätenwesen, Unternehmensdienstl.	1	2		2			4
Öffentl. Verwaltung, SV	2			4	11		15
Unterrichtswesen	3			20	4		24
Gesundheits-, Veterinär- u. Sozialwesen	1			4	1		5
<b>Summe</b>	<b>19</b>	<b>10</b>	<b>-</b>	<b>52</b>	<b>100</b>	<b>10</b>	<b>172</b>

Quelle: Statistik Austria-Volkszählung 2001, Statistik Austria 2004c

### Sektorenverteilung

Die Klassifizierung der Erwerbspersonen nach den ÖNACE 95 Abschnitten lässt auch eine Zuordnung nach Sektoren zu. Der Land- und Forstwirtschaft werden 15,1% (6,3%)<sup>22</sup> der Erwerbspersonen zugeordnet. 42,9% (29,0%) der Erwerbspersonen werden im sekundären Sektor beschäftigt. 41,9% (64,2%) können dem Tertiärsektor zugerechnet werden. Im Vergleich zum Bezirksdurchschnitt zeigen sich beträchtliche Abweichungen. Eine höhere Beschäftigung findet sich im Primärsektor und Sekundärsektor, während der Dienstleistungssektor in Weißenbach weit unterdurchschnittlich vertreten ist. Bezogen auf die Geschlechterverteilung zeigen sich markante Unterschiede. Im Dienstleistungssektor sind Frauen anteilmäßig weit stärker vertreten als Männer. Bei den Männern ist das Verhältnis zwischen Sekundär- und Tertiärsektor hingegen ausgewogener (Statistik Austria 2004b).

22. Klammerausdrücke: Anteile für den Bezirk Liezen (Statistik Austria-Volkszählung 2001)

Der Primärsektor ist in Weißenbach noch relativ stark verankert, dabei vor allem die Forstwirtschaft. Im Ort besteht eine bäuerliche Genossenschaft, die Bio-Energie Weißenbach, zu der sich 14 Bauern zur Produktion und Verwertung von Hackschnitzel zusammengeschlossen haben.



Bio-Energie Weißenbach

März 2004

In der Gemeinde finden sich insgesamt 31 land- und forstwirtschaftliche Betriebe (1995: 32 Betriebe). Von diesen werden immerhin 16 im Haupterwerb, 11 im Nebenerwerb und 4 als Betriebe juristischer Person geführt. Die Flächenausstattung der Betriebe juristischer Personen, sowie der Haupterwerbsbetriebe ist, bedingt durch die hohen Kulturflächenanteile, relativ groß. Auf einem Haupterwerbsbetrieb kommen im Schnitt 86,6 ha LN, auf einen Betrieb juristischer Person sogar 277,0 ha LN (Statistik Austria 2004b nach Agrarstrukturerhebung 1999).

### Gemeindebudget

Kommunale Aufgaben die Infrastruktur betreffend werden üblicherweise von den Gemeinden wahrgenommen. Diese umfassen die von allen Gemeinden auf Basis der gegebenen gesetzlichen Bestimmungen wahrzunehmenden behördlichen Kernaufgaben im eigenen und übertragenen Wirkungsbereich, deren Erfüllung eine Basisversorgung der ortsansässigen Bevölkerung sowie der Unternehmen gewährleisten soll.<sup>23</sup>

23. Im B-VG werden der eigene und der vom Bund oder vom Land übertragene Wirkungsbereich der Gemeinde unterschieden. Der eigene Wirkungsbereich wird als „die im ausschließlichen oder überwiegenden Interesse der in der Gemeinde verkörperten örtlichen Gemeinschaft gelegenen (Angelegenheiten) die geeignet sind, durch die Gemeinschaft innerhalb ihrer örtlichen Grenzen besorgt zu werden“ (Kodex Verfassungsrecht: B-VG Art. 118).

Die steiermärkische Gemeindeordnung<sup>24</sup> beschreibt den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden wie folgt<sup>25</sup>:

- ◆ örtliche Sicherheits- Veranstaltungs- und Gesundheitspolizei (Hilfs- und Rettungswesen, Leichen- und Bestattungswesen);
- ◆ Verwaltung der Verkehrsflächen der Gemeinde;
- ◆ örtliche Bau- und Feuerpolizei;
- ◆ örtliche Raumplanung;
- ◆ örtliche Marktpolizei, Flurschutzpolizei;
- ◆ öffentliche Wasserversorgung, öffentliche Abwässerbeseitigung;
- ◆ öffentliche Müllabfuhr- und beseitigung;
- ◆ öffentliche Fürsorge
- ◆ Errichtung, Erhaltung öffentlicher Kindergärten und Horte;
- ◆ Mitwirkung bei der Errichtung und Erhaltung aller Schulen, für die die Gemeinden auf Grund der Gesetze Schulerhalter sind, sowie die durch Gesetze geregelte sonstige Einflussnahme auf das Pflichtschulwesen;

In der Praxis werden daher folgende Basisaufgaben von den Gemeinden übernommen: allgemeine Verwaltung, allgemein bildender Unterricht, vorschulische Erziehung (Volksschulen, Kindergärten), allgemeine Einrichtungen der sozialen Wohlfahrt (Sozialhilfe), medizinische Bereichsversorgung, Bauhof, Gemeindestraßen, öffentliche Infrastruktureinrichtungen wie Wasserver- und Abwasserentsorgung. (<http://www.staedtebund.at>).

Im Gemeindehaushalt, dessen Form und Gliederung in der Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung geregelt wird, wird die Aufstellung der Ausgaben und Einnahmen der öffentlichen Körperschaft in einer Finanzperiode vorgenommen. Es wird dabei ein ordentlicher und ein außerordentlicher Haushalt unterschieden. Ersterer enthält alle regelmäßig wiederkehrenden Ausgaben und Einnahmen, während der außerordentliche Haushalt einmalige Ausgaben für außergewöhnliche Zwecke widerspiegelt (z.B. Einnahmen aus Kreditaufnahmen, Einnahmen aus der Veräußerung von Vermögen).

Weißbach verfügt über ein jährliches Budget von rund 1,46 Mio. Euro. Dieser Betrag muss zu einem großen Teil für die Pflichtausgaben verwendet werden.

---

24. Von 1967 i.d.F. 2004 (LGBl. Nr. 49/2004) beziehend auf das B-VG Art. 118

25. Diese Aufzählung ist nicht endgültig. Im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung kann die Gemeinde auch andere Aufgaben übernehmen (vgl. B-VG Art. 116 (2)).

Tabelle 25: Budget 2002 Gemeinde Weißenbach

	Ordentlicher Haushalt	Außerordentlicher Haushalt
Einnahmen <sup>1)</sup>	1.263.000	1.085.000
Ausgaben	1.463.000	1.085.000
Abgang	200.000	-

<sup>1)</sup> Die Haupteinnahmen (rund 70%) von Weißenbach werden durch die Ertragsanteile an den gemeinsamen Bundesabgaben erzielt. Die sinkende Bevölkerungszahl macht sich in niedrigeren Bundes- und Landesertragsanteilen im Budget bemerkbar. Zu den wichtigsten gemeindeeigenen Steuern zählen die Kommunalabgabe und die Grundsteuer. Bedarfszuweisungen des Landes zählen zu den außerordentlichen Einnahmen.<sup>26</sup>

Quelle: Statistik Austria-Blick auf die Gemeinde (<http://www.statistik.at>)

#### 4.1.1 Soziale und wirtschaftliche Infrastruktur in Weißenbach

Seit der Schließung der Zellulosefabrik im Jahr 1980 gingen Weißenbach viele Gewerbebetriebe und Anbieter von Infrastrukturleistungen verloren, u.a. Wirtshäuser, Kaufhäuser, Friseur, Fleischhauer oder Schuhmacher. Schließungen und Auflassungen waren vor allem direkt nach der Auflassung der Zellulosefabrik häufig, aber auch in den letzten Jahren wurden Geschäfte geschlossen und Dienstleistungen reduziert.

So gab es zum Zeitpunkt der Interviews im Bereich der *Lebensmittel-Nahversorgung* nur eine Bäckerei mit einem sehr stark eingeschränkten Angebot sowie das Direktvermarktungsangebot von Bauern. 1999 wurde der „Spar“ als letzter herkömmlicher Vollsortimenter geschlossen. In den Jahren darauf eröffnete ein Bio-Greißler, der allerdings von der Bevölkerung, zum einen aufgrund der hohen Preise und der Spezialisiertheit der Produkte („Bio“), zum anderen aufgrund persönlicher Animositäten gegenüber dem Besitzer, in der Gemeinde nicht angenommen wurde und nach etwa zwei Jahren wieder schließen musste. Seither decken sich die WeißenbacherInnen in den Nachbarorten mit Lebensmitteln ein. Bevorzugter Einkaufsort ist ein „Zielpunkt“ am Ortsende zu Weißenbach im Nachbarort St. Gallen, der vor einigen Jahren eröffnete. Dieser „Zielpunkt“ ist zu Fuß (relativ steil auf den Spitzenberg) in einer guten halben Stunde zu erreichen. Vor der Eröffnung des Zielpunkts mussten die WeißenbacherInnen (auch jene ohne KFZ) zu den Kaufhäusern, die sich in der nochmals weiter entfernten Ortsmitte von St. Gallen befinden (ca. 3 km), gelangen. Viele, vor allem mobilere WeißenbacherInnen fahren auch zum Lebensmittelgroßeinkauf in die nächstgelegenen größeren Orte wie Liezen (42 km) oder Waidhofen/Ybbs (37 km), wo heute noch ein Großteil der Textilien und sonstiger Waren gekauft wird.

Eine *Bankfiliale* gab es nur für relativ kurze Zeit, sie wurde vor etwa 15 Jahren aufgelassen. Bankfilialen finden sich heute in St. Gallen und Altenmarkt. Als letzte traditionell immer vorhandene Infrastruktureinrichtung wurde im Zuge der Schließungswelle 2002 der Post auch in Weißenbach das *Postamt* aufge-

26. Bedarfszuweisungen können zur Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung des Gleichgewichtes im Haushalt, zur Deckung außergewöhnlicher Erfordernisse oder zum Ausgleich von Härten gewährt werden, die sich bei der Verteilung von Abgabenertragsanteilen oder Schlüsselzuweisungen ergeben (Amt der Steiermärkischen Landesregierung 2001).



lassen. Die Verteilung erfolgt nun zentral vom Verteilerzentrum in Landl, die täglich Postzustellung durch den Briefträger ist bundesweit aufrecht geblieben (Landzustellung) und funktioniert auch in Weibenbach, Postpartner gibt es keinen.

In Hinblick auf die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird von der Bevölkerung in Weibenbach eine kontinuierliche Reduktion der *Bus- und Bahnkurse* wahrgenommen, auch die Schülerbusse verkehren unregelmäßig.

*Die öffentliche Hand kürzt immer mehr und es werden immer weniger Busse geführt. Man würde viel mehr brauchen, vor allem die öffentlichen Busse, sprich ÖBB, wenn die fahren, orientieren sie sich nur nach Admont und Liezen, wo die größeren Schulen sind. Das heißt, es gibt zwar in der Früh die Möglichkeit, dass die Kinder herkommen, aber dann den ganzen Tag nichts mehr, dass sie retour kommen, also es ist ein großes Problem.*

(Int. 6/4 Weibenbach)

Die meisten WeibenbacherInnen nutzen nach Möglichkeit einen Privat-PKW bzw. sind auf die Verfügbarkeit eines Autos angewiesen, um an den Arbeitsplatz zu gelangen oder die täglichen Wege erledigen zu können.

Ausgehend vom steirischen Verkehrsverbund wird seit einiger Zeit ein *Regionaltaxi* zwischen Enns und Salza angeboten, an dem neben anderen Gemeinden wie Wildalpen oder Admont auch Weibenbach beteiligt ist. Es werden drei zeitlich fixierte Kurse angeboten, die bei Bedarf (telefonische Anmeldung) von einem Taxiunternehmer in St. Gallen bedient werden, wobei nur der übliche Zonenpreis des steirischen Verkehrsverbundes verrechnet wird. Die ursprüngliche Idee war, für WandertouristInnen eine Verbindung der Bahnhöfe mit den Wandergebieten zu schaffen. In Weibenbach wird dieses Angebot allerdings von TouristInnen wenig genutzt und auch die WeibenbacherInnen fahren nur sehr sporadisch damit. Die ältere Bevölkerung nimmt das Taxi ebenfalls nur fallweise in Anspruch, wohl auch deswegen, weil die zeitlich gebundenen Fahrzeiten, die noch dazu auf TouristInnen abgestimmt sind, und auch die fixen Routen nicht ihren Vorstellungen entsprechen.

Neben vielen Vereinen wie Sportverein, Landjugend, Bienenzuchtverein, Eisstockschießen, Freiwillige Feuerwehr, Blasmusikkapelle (die v.a. von den Jugendlichen gut angenommen wird und immer wieder kleine Konzerte gibt), etc. gibt es in Weibenbach auch den Verein Pro Nahversorgung, der über die Ökologische Landentwicklung Steiermark zustande gekommen ist. Nach einer recht intensiven Anfangszeit stellt es sich jedoch für die Mitglieder des Kernteams von ProNah relativ schwierig dar, einzelne Projekte zu entwickeln und vor allem auch umzusetzen. Jedes Jahr wird z.B. ein Veranstaltungskalender von Weibenbach herausgegeben, in dem die wesentlichen Termine für die Gemeinde (Vereinsfeste, Ordinationstermine, Bürgermeistersprechstunde, etc.) vermerkt sind.

### Vorhandene Infrastruktur

Der **Kindergarten** wurde 1976 eröffnet und besteht aus einem relativ großzügigen Gruppenraum, einem Turnraum und einer Kanzlei. Etwa 15 Kinder besuchten in den letzten Jahren den Kindergarten, wobei die Kinderzahl stark gesunken ist und eine Fortführung bei weiter sinkender Kinderzahl gefährdet ist. Der Kindergarten wurde seit seiner Gründung als Halbtagskindergarten geführt, die Öffnungszeiten sind von 7:00 bis 13:00. Die Kinder können ab dem 3. Lebensjahr kommen, was aber nicht sehr

häufig in Anspruch genommen wird. Viele Kinder kommen nur ins letzte Kindergartenjahr, einige besuchen ihn zwei Jahre. Da für den Kindergarten monatlich ein gewisser Betrag bezahlt werden muss, werden die Kinder oftmals auch aus Kostengründen erst im letzten Jahr in den Kindergarten gebracht. Von einzelnen vor allem voll berufstätigen Müttern wird der Bedarf an einer ganztägigen Betreuung angemeldet. Eine ganztägige Betreuung ist allerdings von der Kindergartenleitung auch in Zukunft nicht vorgesehen, zumal die meisten Mütter maximal halbtags arbeiten und mit den vorherrschenden Zeiten weniger Probleme haben. In vielen Fällen helfen auch Großmütter und Freundinnen bei der Kinderbetreuung aus. Auf das Angebot von Tagesmüttern wird verwiesen, allerdings ist dieses Angebot nur wenig präsent und keine/r der InterviewpartnerInnen kannte eine konkrete Person/Mutter, die ihr/e Kind/er zu einer Tagesmutter gibt.



Volks- und Hauptschule  
Weißenbach

August 2003

Sowohl die **Volksschule** als auch die **Hauptschule** wurden im Jahr 1953 eröffnet, vorher mussten die VolksschülerInnen in die Nachbargemeinden St.Gallen und Altenmarkt ausweichen (achtklassige Volksschule). Die Kinder der heutigen Volksschule Weißenbach kommen aus dem Großraum Weißenbach, die Hauptschule wird von SchülerInnen aus Weißenbach und den umliegenden Gemeinden Altenmarkt, St.Gallen und Landl besucht.

Die **Volksschule** wird zweiklassig geführt. Die Höchstkinderzahl lag im Jahr 1969 bei 120 SchülerInnen, der Tiefstand wurde 2001 mit 21 Kindern erreicht, 2003 besuchten wieder 25 Kinder die Volksschule. Die Kinder, die aus den weiter entfernten Ortsteilen kommen, werden mit dem – in St.Gallen ansässigen – Taxiunternehmen transportiert. Der Unterricht konzentriert sich rein auf den Vormittag. Nachmittagsbetreuung wird (derzeit) keine angeboten, es wurde jedoch aufgrund eines Anbots einer privaten Organisation das Interesse einiger Mütter festgestellt und bei der Gemeinde deponiert. Über Möglichkeiten zur Nachmittagsbetreuung wird jedoch erst in Zukunft eine Entscheidung getroffen.

Die Arbeiten der Kinder, die im Rahmen des Unterrichts erstellt werden, werden einmal im Jahr in einer großen Projektpräsentation vorgestellt, wobei alle GemeindebewohnerInnen dazu eingeladen sind. Darüber hinaus werden in unregelmäßigen Abständen mit den Landwirten der Umgebung beispielsweise ein „Schaffest“ oder ein „Apfelfest“ organisiert.

2002 konnte die Schule mit Geldern des Landes und der Gemeinde renoviert werden, im Jänner 2003 wurde ihr 50jähriges Bestehen gefeiert.



Hauptschule Weißenbach

August 2003

Die **Hauptschule** Weißenbach wird von rund 110 SchülerInnen besucht. Im Schuljahr 2001/2002 gab es vier Hauptschulklassen (in den Schulstufen 1 – 4), sowie eine Polytechnische Klasse. Das Polytechnikum wird in Kooperation mit der Polytechnischen Schule Admont geführt.

Aufgrund einer Umorientierung in Richtung projektorientierte Hauptschule mit Schwerpunkt Informatik konnte die Zahl der Erstanmeldungen im laufenden Schuljahr wieder gesteigert werden. Der Unterricht findet hauptsächlich am Vormittag statt, am Nachmittag werden zusätzlich unverbindliche Übungen aus den Bereichen Sport, Musik, Fremdsprache, Europäischer Computerführerschein, etc. angeboten, die von einem Großteil der Kinder angenommen werden.

Die höchste SchülerInnenzahlen gab es in den frühen 1970er Jahren mit über 300 SchülerInnen, damals wurden auch drei Parallelklassen pro Schulstufe geführt. Seither gingen auch im Bereich der Hauptschule die SchülerInnenzahlen aufgrund der Abwanderung und des Geburtenrückgangs kontinuierlich zurück. Ein zunehmendes Problem stellt darüber hinaus die Erreichbarkeit der Schule dar. Da vor allem mittags und nachmittags immer weniger Busse geführt und auch einige Zugverbindungen eingestellt werden, wird es für die Kinder vor allem nach der Schule immer schwieriger nach Hause zu gelangen. Sofern genügend Interesse besteht, bringt auch in diesem Fall der Taxiunternehmer aus St.Gallen die Kinder in die verschiedenen Gemeinden.

Der Hauptschulstandort Weißenbach wird von den vier beitragszahlenden Schulsprengelgemeinden Weißenbach, Altenmarkt, St.Gallen und Landl erhalten. Diese Zusammenarbeit entstand aufgrund der Tatsache, dass Weißenbach in den 1950er Jahren als Zentrum galt, das zum einen verkehrstechnisch von den umliegenden Gemeinden gut zu erreichen war, darüber hinaus mit der Zellstofffabrik im Vergleich zu den damals hauptsächlich landwirtschaftlich geprägten umliegenden Gemeinden als „die reiche Gemeinde“ (Int. 6/2) galt und ein wirtschaftliches Zentrum darstellte.

2004 wurde die Hauptschule, finanziert durch das Land Steiermark und die vier Sprengelgemeinden, generalsaniert.



Das Caféhaus B117  
Weißenbach

August 2003

Das **Café B 117** wurde 1994 neu übernommen und läuft seither recht gut, vor 1994 gab es allerdings eine hohe Fluktuation an Pächtern. Das Gebäude ist im Besitz der Gemeinde Weißenbach und wird an den Betreiber verpachtet. Die Öffnungszeiten sind grundsätzlich von 10:00 bis 3:00 morgens, in der Praxis bleiben die KundInnen bis ca. 24:00, dann wird auch das Café geschlossen. 80-85% der BesucherInnen sind Stammkundschaft, darunter auch viele Jugendliche, ein kleinerer Teil kommt aus Weißenbach selbst, die anderen aus den Nachbarorten. Beinahe alle kommen mit dem PKW, deswegen ist auch ein großer Parkplatz für den Pächter sehr wichtig. Es werden Getränke und kleine Imbisse ausgegeben, ein vollständiges Abendessen wird nicht angeboten.

Im gleichen Gebäude befindet sich die Mehrzweckhalle Eisenwurzen, die für Vereinsveranstaltungen und Veranstaltungen der Gemeinde genutzt wird. Auch die Hauptschule kann die Mehrzweckhalle als zweiten Turnsaal für ihre SchülerInnen benutzen.



Bäckerei und Imbissstube  
Weißenbach

August 2003

Die **Bäckerei und Imbissstube** wurde 1996 neu eröffnet. Bis 1985 war der „Konsum“ in diesem Gebäude, danach stand es lange Zeit leer. Die Öffnungszeiten von Bäckerei und Imbissstube sind von 6:00 früh und bei Bedarf bis 24:00 Uhr. In der Bäckerei werden teils selbst zubereitete, teils aufgebakene Backwaren angeboten. Daneben gibt es ein beschränktes Zusatzsortiment von Kaffee, Milch, Mehl, Zucker, Semmelbröseln. Bevor der „Zielpunkt“ in St.Gallen eröffnet wurde, war das Angebot an sonstigen Waren größer, danach wurde immer weniger verkauft und die Auswahl schließlich eingeschränkt. Montags werden die Backwaren nach Gams, freitags nach Landl und samstags nach St.Gallen ausgefahren, während Bäcker von Altenmarkt und Landl ihre Waren nach Weißenbach liefern und sie an die verschiedenen Haushalte verkaufen.

In der Imbissstube werden neben Getränken kleine Speisen wie Wurstweckerl, Toasts oder Würstel angeboten. Gäste sind hauptsächlich Stammgäste, am Morgen beispielsweise Schichtarbeiter nach der Nachtschicht. Manchmal kommen Arbeiter von Baufirmen zum Mittagessen, die Besitzerin kocht dann bei Bedarf selbst.

Die **ärztliche Ordination** in Weißenbach wurde 50 Jahre lang von einer praktischen Ärztin geführt, die sich sehr stark für ihre PatientInnen engagiert hatte. Es gab damals auch eine Geburtenstation in der Praxis. 1996 wurde die Ordination von einem jungen praktischen Arzt aus St.Gallen übernommen. Diese Tatsache wird von allen InterviewpartnerInnen wohlwollend erwähnt, da die Nachfolge der Ärztin für einige Zeit nicht gesichert war. Die WeißenbacherInnen hatten durch eine Unterschriftenaktion ihr starkes Interesse an einem Arzt/ einer Ärztin in der Gemeinde kundgetan und auch die Altärztin setzte sich stark für ihren Nachfolger ein. Es werden vier Angestellte in der Ordination beschäftigt.

Der nun ortsansässige Arzt führt alle Kassen. Die Praxis hat ein Labor und kleinere Operationen werden auch vor Ort durchgeführt. Zusätzlich werden Mutter-Kind-Pass Untersuchungen angeboten und eine Hausapotheke bereit gestellt sowie notärztliche Dienste und Erstversorgungen an der Unfallstelle durchgeführt.

Die Öffnungszeiten sind wochentags täglich und bieten auch für Berufstätige Möglichkeiten für einen Arztbesuch. Zu den Ordinationszeiten, die den Rahmenzeiten der Kasse entsprechen, kommen noch Hausbesuche, Bereitschaftsdienst und Wochenenddienste in Abstimmung mit den ÄrztInnen in St.Gallen und Altenmarkt.

Die Praxis ist sehr gut besucht, PatientInnen sind vor allem die örtlichen AnwohnerInnen. Dazu kommt aber noch die Versorgung der Opfer von Unfällen, die sich v.a. auf der Bundesstraße während der Sommermonate häufig ereignen.

Stationäre Behandlung wird in den Landeskrankenhäusern in Waidhofen/Ybbs und Rottenmann angeboten. Mit Ausnahme von zahnärztlichen Behandlungen, die auch in St.Gallen möglich ist, müssen die WeißenbacherInnen für einen Facharztbesuch nach Liezen oder Waidhofen/Ybbs fahren. Ein Alten- und Pflegeheim steht in Weyer zur Verfügung, 2 Pensionistenhäuser in St. Gallen.

## 4.2 Gemeinde Radmer

### Profil der Untersuchungsgemeinde

Rund 7 Kilometer abseits der „Eisenbundesstraße“ B 115 liegt in einem Talschluss zwischen den Eisenerzer Alpen und dem Gesäuse die Gemeinde Radmer auf 729m Seehöhe. Touristisch noch relativ wenig erschlossen, ist Radmer landschaftlich sehr reizvoll und Ausgangspunkt für Wanderungen und Schitouren.

Die nächstgrößeren Ansiedlungen sind Hieflau (10 km entfernt) und Eisenerz (20 km entfernt). Radmer teilt sich in zwei Ortschaften: Radmer an der Stube (Vorderradmer), wo der größere Teil der Bevölkerung lebt und die meiste Infrastruktur angesiedelt ist, sowie fünf Kilometer weiter in Richtung Talschluss Radmer an der Hasel (Hinterradmer). Auf einer Katasterfläche von 82,42 km<sup>2</sup> leben 794 EinwohnerInnen (2001), das sind 109 Personen oder 12,1% weniger als 1999. Die Bevölkerungsdichte beträgt 10 EinwohnerInnen pro km<sup>2</sup> und liegt damit weit unter dem steirischen Durchschnitt von 72 EinwohnerInnen pro km<sup>2</sup>.



Hinterradmer

März 2004

Radmer gehört administrativ zum Bezirk Leoben und damit gemeinsam mit den Bezirken Bruck an der Mur und Mürzzuschlag zur NUTS III Region Östliche Obersteiermark. Die gesamte Region ist großräumig durch eine ungünstige inneralpine Lage gekennzeichnet und insbesondere auch in der Gegend von Hieflau – Eisenerz sind die regionalen Zentren nur schlecht erreichbar. Das trifft in besonderem Maße auch auf die Gemeinde Radmer zu. Die Östliche Obersteiermark war in der Strukturfonds-Periode 1995-1999 als industrielle Problemregion eingestuft, dieser Status gilt auch für die laufende Periode 2000-2006 (ÖIR 2001). 2001 wurde die Gemeinde als Teil der LEADER+ Region „Steirische Eisenstraße“ anerkannt.

Durch die Randlage zum Bezirk Liezen orientiert sich die Bevölkerung Radmers eher an dessen zentralen Orten wie z.B. der Bezirkshauptstadt Liezen, wo die meisten Einkäufe und Erledigungen gemacht werden.

## Geschichte

Bereits die ältere Geschichte Radmers ist eng mit dem Bergbau verbunden. Überreste bronzezeitlicher Schmelzöfen in der Umgebung belegen dies. Im Mittelalter und in der frühen Neuzeit bestand in Radmer, in der unmittelbaren Nachbarschaft des 1601 erbauten Schlosses Greifenberg in Hinterradmer, das als Verwaltungsgebäude für den Kupferbergbau gedient hat, ein ausgedehnter Kupferbergbau mit einer dazugehörigen Kupferschmelzhütte. Seinen Höhepunkt erreichte der Abbau 1760. 1845 wurde das Kupferbergwerk in Radmer mit dem Schloss Greifenberg an die Radmeister-Kommunität in Vorderberg verkauft, der es allerdings weniger um den Kupferabbau als hauptsächlich um die Nutzung des Waldbestandes für ihre Hochöfen ging. 1855 wurde der Kupferbergbau aufgegeben - „heimgesagt“.

Von großer Bedeutung für Radmer war auch der Eisenerzabbau in Radmer an der Stube. 1712 in Betrieb genommen, kam es immer wieder zu Stilllegungen. 1938 wurde der Abbau in Radmer kriegsbedingt wieder aufgenommen und auch nach dem Krieg, als die „Hermann Göring Werke“ wieder an die Verwaltung der Österreichischen Alpine-Montangesellschaft zurückging, bis 1979 weitergeführt. Die 1919-1921 erbaute Waldbahn diente zum Holz- und Erztransport von Radmer an der Stube nach Hieflau. 1967 wurde die Strecke umgespurt und elektrifiziert, zum öffentlichen Personentransport war sie allerdings nie zugelassen. 1981 wurde die Erzverladung am Bahnhof Radmer gesprengt und die Waldbahn aufgelassen. Die Trasse ist aber bis heute erhalten geblieben.

Das Bergbauggebiet wurde an die Firma Assmann verkauft und es kam zur Betriebsgründung der Assmann Metallindustrie Radmer. Nach dem Konkurs der Firma Assmann im Jahre 1993 erwarb die Raiffeisen-Landesbank das Metallwerk. Die Schlosserei führt heute den Firmennamen „Dynamit Nobel Graz“.

Neben dem Bergbau spielen auch die Forstwirtschaft und die Jagd in der Geschichte der Gemeinde eine dominierende Rolle. Auch heute noch werden die land- und forstwirtschaftlichen Flächen von den Forstgütern Hohenberg, Greifenberg und Guttenberg dominiert, die über den größten Teil der Gemeindeflächen verfügen. Vor den Rationalisierungen im Forstbereich wurden bis zu 70 Forstfacharbeiter beschäftigt.

Vor allem durch Kaiser Franz Josef I. wurde die Jagdtradition in der Obersteiermark und im Besonderen in Eisenerz und Radmer wieder belebt, woran noch ein Büste am Ortseingang erinnert, und auch nach wie vor werden größere Jagdgesellschaften abgehalten.



Büste von Kaiser Franz Josef I  
am Ortseingang der Gemeinde  
Radmer

März 2004

1872 ließ Kaiser Franz Josef I. in Radmer ein Jagdschloss bauen. Es bestehen Überlegungen, diese touristische Attraktion für Führungen zugänglich zu machen (Scharfetter 1970, Radmer Aktuell-laufende Jahrgänge, Gemeinde Radmer).

## Sehenswürdigkeiten

1996-1999 wurde der aus dem Jahre 1547 stammende handvorgetriebene Kupferstollen, der „Paradeisstollen“ durch die Eigeninitiative und großteils unbezahlte Arbeit einer Gruppe von engagierten RadmerInnen als Schau- und Forschungsstollen adaptiert. In seiner Blütezeit zählte der Kupferbergbau in Radmer zu den vier bedeutendsten Kupferbergbaugebieten Mitteleuropas. Der Paradeisstollen ist einer der ältesten Stollen, der noch in Handarbeit in den Berg geschremmt worden ist. Für die Begehbarmachung und den Abtransport des Materials wurde die kleinste Stollenbahn Österreichs errichtet. Für kurze Zeit war der Stollen bereits für Führungen geöffnet, nach dem Bergwerksunglück von Lassing wurde es allerdings aus Sicherheitsgründen notwendig, einen zweiten Zugangsstollen anzulegen, wodurch der Schaubetrieb vorübergehend eingestellt werden musste. Es ist jedoch geplant, den Kupferstollen nach Beendigung der Arbeiten und Bewilligung durch die Behörde für BesucherInnen wieder zugänglich zu machen.

Die *Wallfahrtskirche* zum Heiligen Antonius von Padua wurde 1602 von Erzherzog Ferdinand, dem späteren Kaiser Ferdinand II zur Zeit der Gegenreformation gegründet. Nach einem Brand 1951 wurde sie wieder vollständig renoviert, 2002 wurde im Zuge der 400-Jahr Feier am Ort des ehemaligen Mesnerhauses der „Platz des Lebens“ mit einer Sonnenuhr errichtet. Die Pfarre Radmer hat keinen eigenen Pfarrer mehr und wird vom Eisenerzer Pfarrer mitbetreut.



## Demographische Entwicklung

Die Volkszählung 2001 ergab für die Gemeinde Radmer eine Einwohnerzahl von 794 Personen, das sind im Vergleich zur vorigen Volkszählung um 109 Personen oder 12,1% EinwohnerInnen weniger. Für den Rückgang ist vor allem die Wanderungsbilanz<sup>27</sup> verantwortlich, aber auch der Geburtenrückgang<sup>28</sup> mit -2,8% macht sich in der negativen Bevölkerungsbilanz bemerkbar. Im selben Zeitraum ging auch im gesamten Bezirk Leoben die Bevölkerung deutlich zurück (Statistik Austria 2004b,c).

Der gesamte Bezirk Leoben ist nach wie vor strukturschwach. Als Folge des Niederganges der Metall- und Bergbauindustrie seit den 1980er Jahren ist auch die EinwohnerInnenzahl zurück gegangen. Davon ist auch Radmer betroffen. Der Höchststand der Bevölkerung wurde zwischen 1960 und 1970 verzeichnet (1961: 1.178 EinwohnerInnen). Seitdem ist die Einwohnerzahl rückläufig. Älteren Aufzeichnungen ist zu entnehmen, dass zur Hochblüte des Kupferabbaus sogar an die 2.000 EinwohnerInnen in Radmer gelebt haben (www.radmer.at).

**Tabelle 26: Radmer: Entwicklung der Wohnbevölkerung<sup>1)</sup>**

	Radmer	Leoben	Steiermark	Österreich
<b>1971</b>	1.160	86.097	1.195.023	7.491.526
<b>1981</b>	1.006	80.518	1.186.525	7.555.338
<b>1991</b>	903	73.372	1.184.720	7.795.786
<b>2001</b>	794	67.767	1.183.303	8.032.900
<b>Geburtenbilanz in % (1991-2001)</b>	-2,8 (-25 Personen)	-3,9 (-2.830 Personen)	0,1 (902 Pers.)	0,9
<b>Wanderungsbilanz in % (1991-2001)</b>	-9,3 (-84 Personen)	-3,8 (-2.775 Personen)	-0,2 (-2.319 Pers.)	2,1
<b>Änderungen insgesamt in %</b>	-12,1	-7,7	-0,1	3,0

<sup>1)</sup> Personen mit Hauptwohnsitz in der betreffenden Region am Zähltag

Quelle: Volkszählung 2001 (Statistik Austria 2004b,d)

Aufgeschlüsselt nach Alterskohorten wird deutlich, dass in Radmer der Anteil der BewohnerInnen über 60 Jahren in den letzten Jahren stark zugenommen hat und im Vergleich zum steirischen Durchschnitt mit beinahe 30% sehr hoch ist. Es ist anzunehmen, dass sich diese Entwicklung in Anbetracht der Tatsache, dass die Bevölkerung der jüngeren Alterskohorten stark rückgängig ist und auch die Geburtenbilanz negativ ausfällt, noch verstärken wird. Insbesondere bei Jugendlichen unter 15 Jahren, obwohl diese Altersgruppe noch über dem Bezirks- jedoch bereits unter dem steirischen Durchschnitt liegt, liegt der Rückgang bei über 30%, aber auch die Bevölkerungsgruppe der 15-60-jährigen ging im Zeitraum 1991 – 2001 um knapp ein Fünftel zurück.

27. Die Wanderungsbilanz ergibt sich aus der Subtraktion der Zugezogenen abzüglich der Weggezogenen im betreffenden Zeitraum (Erläuterungen Statistik Austria 2004b).

28. Die Geburtenbilanz ergibt sich aus der Zahl der Lebendgeborenen abzüglich der Zahl der Sterbefälle im betreffenden Zeitraum (Erläuterungen Statistik Austria 2004b).

**Tabelle 27: Radmer: demographische Zusammensetzung der Wohnbevölkerung 2001**

Merkmal	Radmer insgesamt	Radmer in %	Änderung R.. in % (1991-2001)	Leoben %	Steiermark %
<b>unter 15 Jahre</b>	116	14,6	-31,8	13,5	16,2
<b>15 bis unter 60</b>	444	55,9	-19,0	59,0	61,5
<b>60 und mehr</b>	234	29,5	+26,5	27,6	22,3
<b>Wohnbevölkerung</b>	794	100,0	-12,1	100,0	100,0

Quelle: Volkszählung 2001 (Statistik Austria 2004b,d)

### Bildung und Beschäftigung

Das Bildungsniveau der Bevölkerung Radmers ist tendenziell mit dem Bildungsniveau der Bevölkerung in kleineren Gemeinden mit höherer Agrarquote zu vergleichen (vgl. Kap. Bildung und Ausbildung). Das heißt, dass das Bildungsniveau in Radmer in den Sparten Hochschulverwandte Lehranstalten und Universitäten deutlich unter dem österreichischen und steirischen Durchschnitt liegt, aber auch allgemein und berufsbildende höhere Schulen seltener abgeschlossen wurden.

**Tabelle 28: Radmer: höchste abgeschlossene Ausbildung<sup>1)</sup>**

	Männer	Frauen	Summe	in %	Stmk. in % <sup>2)</sup>
<b>Univ., (Fach-)Hochschule</b>	6	2	8	1,2	4,9
<b>Berufs- u. lehrerbildende Akademie</b>	1	5	6	0,9	1,7
<b>Kolleg, Abiturientenlehrgang</b>	0	2	2	0,3	0,6
<b>Berufsbild. höhere Schule</b>	11	8	19	2,8	5,1
<b>Allgemeinbild. höhere Schule</b>	9	15	24	3,5	4,6
<b>Berufsbild. mittlere Schule</b>	24	61	85	12,5	11,4
<b>Lehrlingsausbildung</b>	211	67	278	41,0	36,3
<b>Allgemeinbild. Pflichtschule</b>	67	189	256	37,8	35,6
<b>Summe</b>	329	349	678	100,0	100,0

<sup>1)</sup> Wohnbevölkerung ab 15 Jahre<sup>2)</sup> Bezirksdaten nicht verfügbar;

Quelle: Volkszählung 2001 (Statistik Austria 2004b,d)

Der Großteil der Bevölkerung Radmers hat einen Pflichtschulabschluss oder eine Lehrausbildung abgeschlossen (78,8% in Radmer im Vergleich zu 68,5% österreichweit), zwischen den Geschlechtern werden dabei erhebliche Unterschiede deutlich. Während 74% der PflichtschulabsolventInnen Frauen sind, sind über drei Viertel der Personen mit Lehrabschluss Männer. Diese Unterschiede sind zwar auch im österreichischen Durchschnitt gegeben, fallen aber bei weitem nicht so ausgeprägt aus. Wiederum fällt hier sicherlich der hohe Anteil an älteren BewohnerInnen ins Gewicht, deren Bildungsni-

veau entsprechend der damaligen gesellschaftlichen Umstände generell, und im besonderen bei den Frauen, niedriger ist.

In der Gemeinde Radmer leben 308 Erwerbspersonen, die selbständig oder unselbständig beschäftigt sind, im Familienverband mithelfen bzw. arbeitslos sind. 256 Personen sind vollzeitbeschäftigt, zwei Drittel davon sind Männer. Eine Teilzeit bzw. geringfügige Beschäftigung wird hauptsächlich von Frauen ausgeübt. Im Vergleich zur gesamtsteirischen Erwerbsquote (der 15-64-jährigen Personen, inklusive der geringfügig Beschäftigten) von 71,1% liegt jene von Radmer bei 60,2%. Darin drückt sich die niedrige Erwerbsquote der Frauen aus (47,6% Radmer gegenüber 62,5% in der Steiermark), die auf eine traditionelle geschlechterspezifische Rollenteilung schließen lässt. Darüber hinaus ist die allgemein niedrige Erwerbsquote aber auch auf den höheren Anteil der Personen im Alter von über 60 Jahren zurückzuführen (Statistik Austria 2004b). 5,2% der Erwerbspersonen Radmers sind arbeitslos, damit liegen sie unter dem steirischen Jahresdurchschnitt von 6,1% (2001).

**Tabelle 29: Radmer: Wohnbevölkerung nach dem Lebensunterhalt 2001**

Merkmal	Summe	% d. WB <sup>2)</sup>	Männer	Frauen
<b>Erwerbspersonen<sup>1)</sup></b>	308	38,8	186	122
<b>Davon</b>				
<b>Vollzeit</b>	256	32,2	173	83
<b>Teilzeit</b>	21	2,6	2	19
<b>Geringfügig</b>	12	1,5	0	12
<b>Präsenz &amp; ZD</b>	3	0,4	3	0
<b>arbeitslos</b>	16	2,0	8	8
<b>PensionistInnen</b>	202	25,4	125	77
<b>Hausfrauen</b>	128	16,1	0	128
<b>Kinder/ Schüler-/ StudentInnen</b>	155	19,5	76	79
<b>Sonst.</b>	1	0,1	1	0
<b>Wohnbevölkerung insgesamt</b>	794	100,0	388	406

<sup>1)</sup> inkl. Selbständige sowie deren mithelfende Familienangehörigen;

<sup>2)</sup> in % der Wohnbevölkerung (n=794);

Quelle: Statistik Austria-Volkszählung 2001 (<http://www.statistik.at>)

Analog zu den Bildungsabschlüssen geht die Stellung im Beruf. Radmer ist nach wie vor eine Arbeiterstadt. 53,5% der Beschäftigten sind den Bereichen „FacharbeiterIn“, „angelernte FacharbeiterIn“ und „HilfsarbeiterIn“ zuzurechnen. Im Bezirk Leoben, der ebenfalls eine lange Tradition in der Grundstoffindustrie hat, beträgt dieser Prozentsatz 43,2%. Anteilsmäßig sind die Frauen öfter als Angestellte tätig, während unter den ArbeiterInnen der Männeranteil höher ist.

**Tabelle 30: Radmer: Erwerbspersonen nach Stellung im Beruf**

	Männer	Frauen	Summe	In %	Leoben in %
<b>Selbständige/r</b>	9	10	19	6,2	8,0
<b>Mithelfende/r Familienangehörige/r</b>	0	1	1	0,3	0,6
<b>Angestellte/r<sup>1)</sup></b>	71	52	123	39,9	48,1
<b>FacharbeiterIn</b>	55	11	66	21,4	16,9
<b>Angelernter ArbeiterIn</b>	36	38	74	24,0	17,3
<b>HilfsarbeiterIn</b>	15	10	25	8,1	9,0
<b>erstmalig Arbeit suchend</b>	-	-	-	-	0,7
<b>Erwerbspersonen gesamt</b>	186	122	308	100,0	100,0

<sup>1)</sup> die Kategorie „Angestellter“ umfasst Angestellte in der Privatwirtschaft, Beamte und Vertragsbedienstete im öffentlichen Dienst mit unterschiedlichen Qualifikationen;

Quelle: Statistik Austria-Volkszählung 2001 (<http://www.statistik.at>)

Drei Viertel der Erwerbstätigen (212 von 285 Erwerbstätigen am Wohnort<sup>29</sup>) pendeln aus. Der größte Teil davon sind TagespendlerInnen (82%). Die AuspendlerInnen verteilen sich auf den Bezirk Liezen und hier insbesondere Altenmarkt bei St.Gallen sowie auf die Gemeinden Eisenerz und Hieflau. EinpendlerInnen (26 Personen) spielen mangels Arbeitsplätzen eine untergeordnete Rolle.

Die Zahl der Arbeitsplätze ist in Radmer seit Jahrzehnten rückläufig. Noch vor 25 Jahren waren die Teilbetriebe der VOEST-Alpine, die Firma Assmann und die regionalen Forstbetriebe (u.a. Forstverwaltung Hohenberg) wichtige Arbeitgeber. Durch die Schließung des Bergbaues 1979, die Krise der Grundstoffindustrie und die Rationalisierung in der Forstbewirtschaftung (von ehemals 70 Forstfacharbeitern sind 6 übrig geblieben) gingen viele Arbeitsplätze verloren. Die Arbeitsstättenzählung lässt eine Quantifizierung der verbliebenen Arbeitsplätze in der Gemeinde zu. In 20 Arbeitsstätten<sup>30</sup> werden 80 Personen beschäftigt, davon sind 68 Personen unselbständig Beschäftigte (Statistik Austria 2004b).

Einige Arbeitsplätze werden von der Schlosserei Dynamit Nobel Graz, die die Nachfolge von Assmann angetreten hat, gesichert und bis vor 3 Jahren bot auch eine Tischlerei, die inzwischen nach Eisenerz abgewandert ist, Arbeitsplätze an. In den Forstverwaltungen sowie in den privaten Holzschlägerungsunternehmen werden ebenfalls einige Erwerbstätige beschäftigt. Weiters bieten Dienstleistungsunternehmen und Nahversorger wie Raiffeisenbank, Gasthäuser, Trafik, Friseurin oder die beiden Kaufhäuser Arbeitsplätze. Die Gemeindemitarbeiter (Gemeindeamt, Bauhof) sowie die Lehrer stehen im öffentlichen Dienst.

29. Die Kategorie der Erwerbstätigen am Wohnort bildet sich definitionsgemäß aus der Zahl der Erwerbspersonen abzüglich der arbeitslosen Personen sowie der karenzierten Personen.

30. Nicht gleichbedeutend mit Betrieben. Definitionsgemäß ist eine Arbeitsstätte jede auf Dauer eingerichtete, durch Name und Anschrift gekennzeichnete Einheit, in der in der Regel mindestens eine Person erwerbstätig ist.

Größter Arbeitgeber außerhalb der Gemeinde, im Umkreis von 35 Kilometern, ist das steirische Druckgusswerk in Altenmarkt mit rund 550 Arbeitsplätzen. In diesem Betrieb sind auch ca. 40 RadmerInnen beschäftigt (Int. 1b).

**Tabelle 31: Radmer: Beschäftigte nach Abschnitten der ÖNACE 1995 und Stellung im Beruf**

	Arbeitsstätten		Beschäftigte				Summe
	Betriebsinhaber	Mithelf. Fam. angeh.	Angest./ Beamte	Arbeiter	Lehr-linge		
Sachgütererzeugung	1		2	16	2	20	
Bauwesen	1		5	4		9	
Handel, Reparatur v. Kfz u. Gebrauchsgütern	6	5	1	4	2	12	
Beherbergungs- und Gaststättenwesen	4	3	1	5		9	
Verkehr- und Nachrichtenübermittlung	2	1	4	1		6	
Kredit- und Versicherungswesen	1		2	1		3	
Öffentl. Verwaltung, SV	1		1	7		8	
Unterrichtswesen	2		5			5	
Gesundheits-, Veterinär- u. Sozialwesen	1	1	4			5	
Erbringung v. sonst. öffentl. u. persönl. Dienstl.	1		1	1	1	3	
<b>Summe</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>28</b>	<b>35</b>	<b>80</b>	

Quelle: Statistik Austria-Volkszählung 2001 (<http://www.statistik.at>)

## Sektorenverteilung

Die Klassifizierung der Erwerbspersonen nach den ÖNACE 95 Abschnitten lässt eine Zuordnung nach Sektoren zu. Der Land- und Forstwirtschaft werden 7,1% (3,1%)<sup>31</sup> der Erwerbspersonen zugeordnet. 40,8% (33,6%) der Erwerbspersonen werden im sekundären Sektor beschäftigt und 51,2% (62,6%) können dem Tertiärsektor zugerechnet werden. Letztere setzt sich aus vielen verschiedenen Abschnitten zusammen, wobei auf die Kategorie „Handel; Reparatur v. Kfz u. Gebrauchsgüter“ 13,6% der Erwerbspersonen entfallen (Statistik Austria 2004a). Im Vergleich zum Bezirksdurchschnitt werden mehr Personen im Produktionssektor und weniger Personen im Dienstleistungssektor beschäftigt. Ähnlich wie in Weißenbach verhält es sich mit der Geschlechterverteilung. Gemessen an der niedrige-

31. Klammerausdrücke: Anteile für den Bezirk Leoben (Statistik Austria Volkszählung 2001).

ren Zahl von weiblichen Erwerbspersonen haben sie ein relativ höheres Gewicht in den Dienstleistungsberufen, während der Produktionsbereich männlich dominiert wird.

Neben dem Bergbau hat die Forstwirtschaft in der Gemeinde bereits eine lange Tradition. Die Agrarstrukturhebung 1999 weist für das Gemeindegebiet 41 land- und forstwirtschaftliche Betriebe aus, 1995 waren es 46 Betriebe. Dieser Rückgang liegt jedoch noch unter dem steirischen Durchschnitt. Lediglich ein land- und forstwirtschaftlicher Betrieb wird im Haupterwerb geführt, 36 Betriebe werden in Erwerbskombination (Nebenerwerb) bewirtschaftet mit einer durchschnittlichen Größe von 3,6 Hektar. Vier Betriebe gehören juristischen Personen, 98% der land- und forstwirtschaftlichen Flächen in Radmer (das sind 7.389 von 7.525 ha) werden von diesen vier Forstbetrieben (u.a. die Forstgüter Guttenberg, Hohenberg und Greifenberg) bewirtschaftet (Statistik Austria 2004b).

Der Fremdenverkehr hat in der Gemeinde trotz der landschaftlichen Ursprünglichkeit nur eine sehr untergeordnete Bedeutung und ist vor allem von AusflugstouristInnen wie BergsteigerInnen und SkitourengeherInnen geprägt. 87 Gästebetten in 13 Beherbergungsbetrieben standen im Jahr 2001/2002 (Winter- und Sommerhalbjahr) 3.021 Übernachtungen gegenüber (Statistik Austria 2003b. 232-233).

## Gemeindebudget

Radmer verfügt über ein jährliches Budget von rund 1,0 Mio. Euro. Dieser Betrag muss beinahe zur Gänze für die Pflichtausgaben verwendet werden, so dass die Gemeinde für außerordentliche Vorhaben auf Bedarfszuweisungen<sup>32</sup> des Landes angewiesen ist. Infolge der Landesrichtlinien für die Vergabe von Bedarfszuweisungsmitteln im Jahr 2000 und 2001, haben sich die Eigenmittelanteile bei Bedarfszuweisungen, die von den Gemeinden aufgebracht werden müssen, drastisch erhöht (Radmer Aktuell 12/2003; Amt der Steiermärkischen Landesregierung 2001).

Aufgaben, die in Radmer aus dem Gemeindebudget bedeckt werden, entsprechen im großen und ganzen der Steiermärkischen Gemeindeordnung, dazu gehören das Gemeindestraßennetz (inkl. Brücken), der Wirtschaftshof (inkl. Geräte), die Personalausgaben für die Gemeindebediensteten, der Schulsachaufwand, Sachausgaben der Freiwilligen Feuerwehr, die medizinische Bereichsversorgung, Müllabfuhr, Reparatur- und Instandsetzungskosten für gemeindeeigene Objekte, Sozialhilfe, Kindergarten, Sportförderung, Zuwendungen für den örtlichen Fremdenverkehrsverein, sowie Subventionen an örtliche Vereine und kulturelle Einrichtungen.

Schwerpunkte im Budget 2004 waren die Erhöhung des Kindergartenzuschusses, sowie die Erhöhung für die Heimhilfe und Hauskrankenpflege, die Fertigstellung des Paradeisstollens, die Revision des Flächenwidmungsplanes, sowie die Kosten für das Regionaltaxi. Im außerordentlichen Haushalt sind 18.000 Euro für die weitere Ortsplatzgestaltung vorgesehen (Radmer Aktuell 2003/12).

---

32. Siehe Fußnote 9

**Tabelle 32: Budget 2004 Gemeinde Radmer**

	<b>Ordentlicher Haushalt</b>	<b>Außerordentlicher Haushalt</b>
<b>Einnahmen<sup>1)</sup></b>	912.400	10.000
<b>Ausgaben</b>	1.008.100	18.000
<b>Abgang</b>	95.700	8.000

<sup>1)</sup> Die Haupteinnahmen (über 80%) von Radmer werden durch die Ertragsanteile an den gemeinsamen Bundesabgaben erzielt. Die sinkende Bevölkerungszahl macht sich in niedrigeren Bundes- und Landesertragsanteilen im Budget bemerkbar. Bedarfszuweisungen des Landes zählen zu den außerordentlichen Einnahmen. Zu den wichtigsten gemeindeeigenen Steuern zählen die Kommunalabgabe und die Grundsteuer (=ordentliche Einnahmen).

Quelle: Radmer Aktuell 2003/12

In den Jahren 1995 bis 2000 wurden noch hohe Investitionen in die Abwasserbeseitigung sowie die Ortsbildgestaltung (Sanierung Großhaus) getätigt, die zum großen Teil aus Bedarfszuweisungen des Landes finanziert werden konnten. Seit 2000 wurden im Gemeindebudget nur mehr Abgänge mit Hilfe von Bedarfszuweisungen finanziert (Int. 1b).

#### 4.2.1 Soziale und wirtschaftliche Infrastruktur in Radmer

In Radmer kann man (noch) von einer im Verhältnis zu anderen peripheren Gemeinden guten Versorgung mit sozialer und wirtschaftlicher Infrastruktur sprechen, obwohl es auch in dieser Gemeinde massive strukturelle Veränderungen gegeben hat (Schließung des Bergbaus, Schließung der Firma Assmann, Restrukturierung und Einsparung von Arbeitsplätzen in den Forstbetrieben).

In Vorderradmer bestehen zwei Kaufhäuser, der Kindergarten, die Volksschule, eine Bank mit Bankomat, eine Trafik, drei Gasthäuser, eine Friseurin, ein Allgemeinmediziner und die Kirche. In Hinteradmer befindet sich eine Kaufhaus-Zweigstelle und ein weiteres Gasthaus.

Das Postamt wurde allerdings im Zuge der Schließungswelle 2002 aufgelassen. Obwohl sich ein Kaufhaus für eine Postannahmestelle beworben hatte, wurde dies von der Post abgelehnt. Pakete und RSA-Briefe<sup>33</sup> können beim Gemeindeamt hinterlegt werden, die BewohnerInnen können die Schriftstücke während der Amtsstunden abholen.

33. Behördliche, an eine Person eigenhändig zuzustellende Briefe.



Eine Bushaltestelle in  
Hinterradmer

März 2004

In Hinblick auf den Öffentlichen Verkehr gab es in den letzten Jahren starke Einbußen. Die Bahnstrecke Eisenerz-Hieflau wurde aufgegeben und auch die Autobuslinien immer mehr auf den SchülerInnentransport ausgerichtet. Durchschnittlich fahren drei Kurse pro Tag in Richtung Hieflau, Eisenerz, Leoben und Liezen und etwa drei Kurse retour, wobei die Autobusse an manchen Zeiten doppelt so lange wie an anderen Zeiten unterwegs sind. Am Wochenende kann Radmer öffentlich nicht erreicht bzw. verlassen werden, es fahren keine Busse. Das Taxiunternehmen, das in der Gemeinde seinen Standort hatte, wurde vor einigen Jahren wegen Pensionierung eingestellt. Für etwaige Anfragen müsste ein Taxi aus Eisenerz bestellt werden, was aus Kostengründen praktisch nicht in Anspruch genommen wird. Da allein die beiden Ortschaften Vorder- und Hinterradmer mehrere Kilometer auseinander liegen, bedeutet dies insbesondere für wenig mobile Menschen in Hinterradmer, dass ihr Bewegungsspielraum stark eingeschränkt ist und sie besonders auf Dienste wie Hauszustellung bzw. auf die „Bring- und Holidienste“ von Verwandten und NachbarInnen angewiesen sind.

Seit einigen Jahren wird an einem Nahverkehrskonzept in Zusammenarbeit mit Bund, Land, ÖBB, Gemeinden, Taxiunternehmen und Nationalpark Gesäuse gearbeitet. Damit soll die innerörtliche und regionale Erreichbarkeit verbessert werden.

Obwohl auch die Vereine unter den hohen AuspendlerInnenraten leiden, gibt es in Radmer eine sehr lebendige Vereinskultur. Auch jüngere Bevölkerungsgruppen sind hier eingebunden, die zum Teil auch deswegen (neben den familiären Verpflichtungen) extra am Wochenende wieder einpendeln, um an den Vereinsaktivitäten teilnehmen zu können. Im Zuge der Vereinstätigkeit werden zahlreiche Veranstaltungen angeboten wie Musikerball, Maskenball, Osterfeuer, Open Air Konzert in Hinterradmer etc., die je nach Altersgruppe für die Bevölkerung wichtige soziale Ereignisse darstellen.



## Vorhandene Infrastruktur



Der Kindergarten im ehemaligen Pfarrhaus, Radmer.

März 2004

Der **Pfarrkindergarten** wurde 1974 mit Hilfe der Unterstützung des Landes, der Caritas sowie der Gemeinde im alten Messnerhaus errichtet. 35 von 53 der damals benachrichtigten Eltern ließen ihr Kind für einen Kindergartenplatz vormerken. 1999 zog der Kindergarten in das adaptierte alte Pfarrhaus um, es stehen insgesamt fünf Räume sowie ein kleiner Spielplatz im ehemaligen Pfarrgarten zur Verfügung. Der Kindergarten wird von der Pfarre und durch Unterstützung der Gemeinde sowie durch die Elternbeiträge erhalten. Zwölf Kinder zwischen drei und sechs Jahren besuchen den Kindergarten, davon sind in der Regel ein bis drei Kinder drei Jahre alt. Die Öffnungszeiten sind zwischen 7.00 und 13.00 Uhr, Nachmittagsbetreuung wird keine angeboten. Der Bedarf an ganztägiger Betreuung wird von der Kindergartenleitung nicht gesehen. Eine Mutter bildet sich zur Zeit als Tagesmutter aus und kann hinkünftig auch die Nachmittagsbetreuung für die Kinder übernehmen. Die Kinder kommen aus der Gemeinde (Vorder- und Hinterradmer), die Kinder aus Hinterradmer werden entweder öffentlich mit dem Bus oder durch einen, von den Eltern privat organisierten, Kindertransport zum Kindergarten geführt, nach Hause fahren sie mit dem öffentlichen Bus. Vom Kindergarten ausgehend wird einmal pro Jahr für Erwachsene ein Faschingsball, das „Schlagerkarusell“ veranstaltet, mit dessen Einnahmen neues Spielzeug für den Kindergarten gekauft wird. Darüber hinaus wird mit den Kindern u.a. ein Erntedankfest gefeiert oder Masingen, Krampuslauf und ein Faschingsfest veranstaltet.

1951 fiel das alte Schulgebäude einem Brand zum Opfer, nach längeren Verhandlungen mit dem Land Steiermark konnte das neue Schulgebäude 1953 eröffnet werden. Die achtklassige **Volksschule** wurde in drei Klassen geführt: 1. Klasse (1.+2. Schulstufe), 2. Klasse (3.+4. Schulstufe) und 3. Klasse (5.-8. Schulstufe). Parallel dazu war im Schloss Greifenberg in Hinterradmer noch eine einklassige Volksschule (alle acht Schulstufen) untergebracht, deren Oberstufe ab 1965 in die Volksschule Vorderadmer eingegliedert wurde. 1971 wurde die Volksschule in Hinterradmer aufgelöst. Ab 1972 gab es keine Volksschul-Oberstufenklassen mehr, die betroffenen SchülerInnen besuchten von da an die Hauptschule in Eisenerz. Die damals 110 VolksschulschülerInnen (1972) wurden in vier Klassen unterrichtet. Zum Zeitpunkt der Befragung besuchten 27 Kinder die (zweiklassige) Volksschule. Der nied-

rigste SchülerInnenstand wurde 2000 mit 23 SchülerInnen erreicht, die Schule wurde in diesem Schuljahr einklassig geführt. Wegen der ständig abnehmenden Kinderzahl ist zu erwarten, dass die zwei Klassen in den nächsten Jahren wieder zusammengelegt werden müssen.

Der Unterricht erfolgt vormittags zwischen 8:00 und 12:45. Die Kinder aus Hinterradmer werden mit einem Taxiunternehmen aus Eisenerz zur Schule gebracht. Diese Mitfahrgelegenheit hat sich für die Volksschulkinder dadurch ergeben, dass ein behindertes Kind, das Anspruch auf einen Taxitransport hat, täglich zur Hauptschule nach Eisenerz geführt wird. In unregelmäßigen Abständen werden von den Kinderfreunden, bei denen auch die Volksschuldirektorin ein aktives Mitglied ist, Spielnachmittage in der Schule angeboten. Ein regelmäßigeres Angebot (alle zwei Wochen) wurde von Kindern und Eltern zu wenig angenommen und darum reduziert.

Die nächste **Hauptschule** sowie allgemeinbildende (Oberstufe) und berufsbildende höhere Schulen befinden sich in Eisenerz. Die Kinder erreichen die Schulen mit dem Bahnbus, dessen Fahrzeiten auf den SchülerInnentransport ausgerichtet ist.



Bäckerei und Kaufhaus in  
Vorderradmer

März 2004

Bereits seit 400 Jahren wird in Radmer eine **Bäckerei** betrieben, die sich lange Zeit direkt neben der Kirche befand. 1963 wird die Bäckerei von den Eltern des jetzigen Inhabers übernommen, 1966 in Hinterradmer ein kleines **Kaufhaus** errichtet, das auch heute noch besteht. 1978 wurde in Vorderradmer das jetzige Kaufhaus gebaut, wo seither auch die Backwaren aus der Bäckerei verkauft werden. Nach dem Tod des Vaters übernahm der Sohn 1997 den Betrieb (Bäckerei und Kaufhäuser), der als Familienbetrieb weitergeführt wird. In der Bäckerei arbeiten der Inhaber, seine Frau und seine Mutter. In den Kaufhäusern sind darüber hinaus noch zwei Angestellte und eine Aushilfskraft beschäftigt. Die Bäckerei liefert auch nach Eisenerz, wo noch ein weiteres Kaufhaus betrieben wird sowie nach Hieflau. Die Öffnungszeiten sind vormittags von 7:30 bis 12:00 und nachmittags von 14:30 bis 17:30. Mittags

ist das Kaufhaus geschlossen und es wird hier auch kein ausreichender Bedarf von den KundInnen gesehen, der Öffnungszeiten über Mittag wirtschaftlich gerechtfertigen würde.



Zweigstelle Bäckerei und  
Kaufhaus in Hinterradmer

März 2004

Die Kaufhäuser laufen gut, das „große Plus“ ist die Bäckerei, die viele KundInnen anzieht. Beim Verkauf der Backwaren steht dabei die Qualität und weniger der Preis im Vordergrund, denn wenn die Qualität stimmt, „kann das Gebäck auch ein bisschen teurer sein“ (Int. 13). Ansonsten werden Listenpreise geführt. Ebenfalls sehr wichtig ist der persönliche Kontakt zu den KundInnen. In Vorderradmer werden samstags, in Hinterradmer dienstags Hauszustellungen durchgeführt, was insbesondere von älteren Menschen gerne in Anspruch genommen wird. Beim Frischfleisch wird kein Sortiment geführt, jeden Mittwoch kommt jedoch ein Fleischhauer aus Landl und fährt in Radmer bestimmte Stationen an.

Die Filiale in Hinterradmer wird ebenfalls gut besucht, obwohl sich der Verkauf allein in Hinterradmer ökonomisch nicht rentieren würde. Die Filiale stellt dabei auch einen Treffpunkt für Männer aller Alterstufen dar, die sich nachmittags dort gerne einfinden, da kein Wirtshaus in unmittelbarer Nähe ist.

Die Besitzer des Kaufhauses waren nach der Auflassung des Postamts auch an einer Post-Partnerschaft interessiert, die ihnen jedoch von der Post nicht zugestanden wurde.



ADEG - Vorderradmer

März 2004

Das Kaufhaus „ADEG“ wurde 1995 auch auf Betreiben der Gemeinde, die großes Interesse an einem zweiten Nahversorger hatte, eröffnet. Der „ADEG“ befindet sich im Gebäude des ehemaligen „Konsums“, der kurz zuvor geschlossen worden war. Die Öffnungszeiten sind von 7:30 – 12:00 und von 15:00 – 17:30. Der Besitzer ist selbständiger Filialist und Genossenschaftsmitglied bei „ADEG“, er beschäftigt zwei Angestellte. Neben der Leitung des ADEG führt er noch einen kleinen landwirtschaftlichen Betrieb und vermarktet einige Produkte wie Käse, Butter oder Hausgeselchtes über den „ADEG“. Es werden hauptsächlich Frischprodukte in Haushaltsmengen verkauft bzw. per Hauszustellung an die KundInnen geliefert, für StammkundInnen werden dabei auch Spezialwünsche erfüllt. Das Angebot ist an die Bedürfnisse der Bevölkerung angepasst (beispielsweise viele Diätprodukte für DiabetikerInnen), der persönliche Kontakt mit den (Stamm)kundInnen ist sehr wichtig. Die ADEG Filiale stellt dabei auch einen Treffpunkt für die meist älteren KundInnen dar. Große Konkurrenz wird vor allem in den Verbrauchermärkten in Liezen, Leoben und Hieflau gesehen, wo sich vielfach die auswärts arbeitende Bevölkerung versorgt, aber auch in den mobilen Zustellungslieferanten wie Eismann, Obst & Gemüse mobil oder der Fleischhauer.

Eine **Trafik**, eine **Raiffeisenbank** mit **Bankomat** sowie eine **Friseurin** befinden sich ebenfalls im Ortskern und ergänzen das Nahversorgungs- und Dienstleistungsangebot der Gemeinde. Alle drei Einrichtungen werden von der lokalen Bevölkerung gut angenommen.



Gasthof „Zur Mühle“ und Trafik in Vorderadmer

März 2004

In Radmer befinden sich vier **Gasthäuser**. Der Gasthof zur Mühle und der Gasthof zum Erzberg werden als traditionelle Landgasthäuser im Familienbetrieb geführt und bieten gutbürgerliche Küche sowie Übernachtungsmöglichkeiten für TouristInnen an. Neben den AusflugstouristInnen sind vor allem Stammgäste die Haupteinnahmequelle, während Vereinslokale eine große Konkurrenz für die lokalen Wirtshäuser darstellen. Es wird versucht, durch Spezialitätenwochen sowie durch die Verwendung regionaler Produkte wieder einen größeren Kundenkreis anzusprechen. Der Gasthof Lugauer befindet sich in Hinterradmer gegen Ende des Tales und bewirbt hauptsächlich Wanderer und AusflugstouristInnen. Aber auch Einheimische besuchen das Lokal insbesondere wegen der guten Küche und der Mehlspeisen, die dort angeboten werden. Das „Café/ Pub zur Eiche“ zielt auf die Jugendlichen Radmers ab, die das Lokal besonders am Wochenende stark frequentieren. Warme Küche wird nur auf Vorbestellung angeboten, das Angebot konzentriert sich auf Getränke und kleine Imbisse.



Gasthof Erzberg Vorderadmer

März 2004

Die **ärztliche Ordination** in Radmer wurde 1992 vom derzeit zuständigen Arzt übernommen, der sich für den Posten in Radmer interessiert hatte. Sowohl die Praxis als auch die Arztwohnung werden von der Gemeinde kostenlos zur Verfügung gestellt. Die Öffnungszeiten halten sich an die Rahmenzeiten, die von der Krankenkasse vorgegeben sind.

Dazu kommen noch Hausbesuche und Bereitschaftsdienste am Wochenende und an Feiertagen, darüber hinaus ist der Arzt immer am Mobiltelefon erreichbar. Die Bereitschaftsdienstzeiten werden zwischen dem ortsansässigen Arzt und dem anderen zuständigen Arzt des Dienstspiegels aufgeteilt. Neben den üblichen allgemeinmedizinischen Tätigkeiten werden auch kleinere chirurgische Eingriffe vorgenommen und eine Hausapotheke geführt. In der Ordination werden eine Ordinationsgehilfin, eine Buchhalterin und Reinigungspersonal beschäftigt. Die PatientInnen kommen zum großen Teil aus Radmer, aber auch zu etwa einem Viertel aus Hieflau. Die Erkrankungen, vor allem der Älteren, die den großen Teil der PatientInnen ausmachen, lassen sich vielfach auf die Berufstätigkeit im Bergbau und in der Forstwirtschaft zurückführen. Der Arzt ist Mitglied der Bergrettung und Feuerwehr, wobei zumeist nur wenig Einsätze notwendig sind und er hauptsächlich für die Wartung der Medikamente zuständig ist.

Die Hauskrankenpflege ist über das Rote Kreuz organisiert, die Heimpflege über die Volkshilfe, es wird zum Beispiel auch Essen auf Rädern angeboten – und auch nachgefragt. FachärztInnen befinden sich in Eisenerz, Leoben oder Liezen, stationäre Behandlung wird im Landeskrankenhaus in Eisenerz angeboten.

### 4.3 Die qualitative Bedeutung der sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktur für die lokale Bevölkerung

Die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs gehört zu den bedeutendsten Funktionen von sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktureinrichtungen. Durch die Analyse von Interviews mit InfrastrukturanbieterInnen und Betroffenen in den Untersuchungsgemeinden wird allerdings klar, dass soziale und wirtschaftliche Infrastruktur neben der Versorgungsfunktion noch andere Funktionen hat, die für die Bevölkerung vor Ort wesentlich sind. Infrastruktureinrichtungen stellen beispielsweise wichtige Treffpunkte und Kommunikationsorte für die lokale Bevölkerung dar. Darüber hinaus führen solche Einrichtungen auch zu einer „Entschleunigung“ innerhalb der Gemeinde. Der Verkehr wird nicht nur durch den Ort durchgeleitet, sondern es können auch Besorgungen und Erledigungen in der Gemeinde getätigt werden. Nicht zuletzt bieten Infrastruktureinrichtungen auch Beschäftigungsmöglichkeiten.

Im Folgenden werden die vielfältigen Funktionen von Infrastruktureinrichtungen und deren Bedeutung für die beiden Untersuchungsgemeinden erläutert und anhand der unterschiedlichen infrastrukturellen Ausstattung beleuchtet. Abschließend soll ein Ausblick in die Zukunft auch anhand einer kurzen Bewertung von Kosten und Nutzen der Infrastruktureinrichtungen aus der Sicht der betroffenen InterviewpartnerInnen präsentiert werden.

### 4.3.1 Versorgungsfunktion

Wie bereits weiter oben angeführt, ist die Versorgung mit sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktureinrichtungen in den beiden Untersuchungsgemeinden sehr unterschiedlich und auch die Zufriedenheit damit differiert dementsprechend.

In **Radmer** wird noch ein großer Teil der Güter und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs in der Gemeinde, und hier vor allem in Vorderradmer, angeboten. Dieses Angebot wird von der lokalen Bevölkerung auch in Anspruch genommen, für „speziellere“ Produkte, Artikel oder Dienstleistungen wie etwa Haushalts- oder Handwerksartikel, Textilien, Inneneinrichtung, für den Besuch weiterführender Schulen oder FachärztInnen etc. muss die Bevölkerung in Radmer größere Distanzen in Kauf nehmen. Die nächsten zentralen Orte in der Region sind Eisenerz, Leoben und vor allem auch Liezen mit seinem großen Angebot an Verbrauchermärkten.

Die Zufriedenheit mit den (Dienst)leistungen vor Ort ist im großen und ganzen hoch, auch was die Qualität des Angebots betrifft, einzig bei den Öffnungszeiten werden Einschränkungen wahrgenommen. Den InterviewpartnerInnen ist dabei bewusst, dass sie – was das Grundangebot betrifft – für die Größe der Gemeinde nach wie vor gut versorgt sind. Zum einen werden die vorhandenen Einrichtungen aufgrund der Abgeschiedenheit der Gemeinde gut angenommen. Jeder Einkauf außerhalb Radmers ist mit einer mindestens 15-minütigen Fahrt verbunden, was gerade auch für ältere Menschen und für jene, die nicht so mobil sind (z.B. Frauen mit kleinen Kindern oder pflegebedürftigen Verwandten), oft zu umständlich ist. Zum anderen kaufen die BewohnerInnen auch sehr bewusst bei den örtlichen Nahversorgern ein, um ihnen damit ein Überleben und sich selbst den Nahversorger zu sichern.

*Das meiste kaufe ich in Radmer ein. Höchstens ich habe einen Arzttermin oder sonst irgend etwas, dass ich mir auswärts was kaufe, aber extra dorthin fahren, das tu ich nicht. Nein, das tu ich nicht.*

(Int. 25/5 Radmer)

Da das Nahversorgungsangebot hauptsächlich auf Lebensmittel konzentriert ist, werden Einkäufe und Erledigungen auch regelmäßig außerhalb Radmers getätigt. Wenn sie nicht ohnehin aus beruflichen Gründen pendeln müssen sind die meisten RadmererInnen zumindest einmal im Monat, meistens öfters, außerhalb von Radmer unterwegs, und decken sich mit verschiedenen Artikeln ein bzw. besuchen einen Facharzt, etc. oder erledigen etwas am Postamt.

*Es gibt zwar noch drei Lebensmittelgeschäfte, was ja in Hinblick auf die Einwohnerzahl beachtlich ist. Aber es ist so, dass man dort wirklich nur die Sachen des täglichen Bedarfs bekommt. Für alles andere ist man gezwungen sich auswärts umzusehen. Es ist aber ein Problem, die nächstgrößere Stadt wäre Eisenerz, ist aber bekanntermaßen auch im Niedergang und das Warenangebot ist auch in Eisenerz äußerst dürftig. Das heißt, wir sind gezwungen, für ein paar Schrauben muss man zum Beispiel nach Liezen fahren oder nach Leoben.*

(Int. 15/4 Radmer)

Die Schließung des Postamtes wird von den InterviewpartnerInnen mehr oder weniger dramatisch wahrgenommen, je nachdem wie häufig es genutzt wurde und wie groß die Distanz zum eigenen Hauspostfach ist.

Die Post, wir sind weit weg von der Straße (wo auch der Postkasten aufgestellt ist, Anm. d. A.), der Briefträger kommt einmal um 11:00, einmal kommt er um 12:00, also wenn ich irgendwas brauche, muss ich mich auf die Strasse stellen, dass er mir's mitnimmt, den eingeschriebenen Brief.

---

(Int. 26/4 Radmer)

Heute ist es so, dass man sich auf die Lauer legen muss. Es ist so, der Briefträger kommt unregelmäßig, also die Zeiten sind nicht fix. Jetzt muss man halt schauen, dass man das gelbe Auto nicht übersieht. Weil, er fährt ja nur herauf, wenn der direkt etwas persönlich zum Zustellen hat, sonst ist unten der Postkasten. Ja, das heißt, man kann eines tun, wenn man ihn hereinfahren sieht, kann man sich auf die Straße bemühen oder ihm nachfahren. Also der Fortschritt in der Richtung ist für uns nicht wirklich erkennbar.

---

(Int. 15/9 Radmer)

Im Allgemeinen wird die Schließung der Post jedoch als Hinweis genommen, dass die Versorgung mit sozialer und wirtschaftlicher Infrastruktur in Zukunft gerade in ländlich-peripheren Gemeinden stark gefährdet ist. Die InterviewpartnerInnen stellen sich immer wieder die Frage, welche öffentliche Einrichtung als nächstes geschlossen wird.

Ein Bereich, der von den InterviewpartnerInnen immer wieder negativ erwähnt wurde, sind die Öffentlichen Verkehrsmittel, die, wie in vielen ländlichen Regionen, primär auf den SchülerInnentransport ausgerichtet sind. Da sich Radmer mit zwei Ortschaften über mehrere Kilometer zieht, stellt z.B. ein Arztbesuch für Menschen ohne Auto besonders in Hinterradmer bereits ein Problem dar. Der SchülerInnenbus fährt morgens um 7:00 von Hinterradmer ab, die Arztordination und andere Infrastruktureinrichtungen öffnen aber frühestens um 8:00.

Das ist ein Problem, wenn von der Hinterradmer irgend jemand, der nicht mehr mobil ist und niemanden hat, der ihn führt, und wenn der zum Arzt will, der kann um 7:00 in der Früh in den Bus einsteigen und um 12:00 dann mit dem Bus nach Hause fahren.

---

(Int. 15/21 Radmer)

Das heißt, dass bereits innerhalb der Gemeinde für Personen ohne Auto Schwierigkeiten mit der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Infrastruktureinrichtungen gegeben sind. Besuche der Bezirkshauptstadt Leoben, oder eine Fahrt nach Liezen sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln bereits ein Tagesausflug. Auch hier sind die Zeiten auf SchülerInnentransporte optimiert, für andere NutzerInnen sind diese Kurszeiten unpraktisch und führen zu langen Wartezeiten.

Ich fahre seit drei Jahren nicht mehr mit dem Auto. Wenn ich jetzt nach Leoben muss, zum Röntgen oder irgendwas, dann bin ich fast einen ganzen Tag unterwegs. Dann muss ich um 7:00 wegfahren mit dem Autobus und bis ich in Leoben bin, die Untersuchung und wieder zurück, ist es sicher schon 16:00 (...)

Es ist so kompliziert, diese Fahrtzeiten (mit dem Autobus), darum nutze ich's dann auch nicht wirklich. Es fährt um 7:00 in der Früh ein Autobus raus, sagen wir nach Eisenerz, da sperren sie die Geschäfte sagen wir um halb neun oder so auf. Jetzt was machst du in der Zeit. Und der nächste, der zurückfährt ist um halb zwölf. Was tue ich jetzt die ganze Zeit in Eisenerz? Nur Kaffeetrinken kannst auch nicht immer. Und Sonntag fährt gar nichts. Und in den Ferien... also in der Schulzeit da fährt wenigstens Nachmittag auch ein Bus rein, öfters, wegen der Schulkinder. Aber in den Ferien nichts, da hast du nichts mehr. Da ist es aus.

---

(Int. 14/8 Radmer)



In **Weißbach an der Enns** konzentriert sich das Angebot an Basisgütern und Dienstleistungen auf die zwei Kilometer entfernte Nachbargemeinde St.Gallen, wo auch die meisten WeißbacherInnen einen großen Teil ihres Bedarfs decken. Für ein vielfältigeres Angebot an Gütern und Dienstleistungen des „Spezial“bedarfs fahren die WeißbacherInnen meist nach Liezen oder nach Waidhofen/Ybbs. Mobilität stellt damit eine wichtige Voraussetzung für die Beschaffung der Alltagsgüter dar.

Gerade ältere BewohnerInnen Weißbachs blicken deswegen mit Sorge in die Zukunft, da zwei Kilometer zu Fuß doch eine relativ gute körperliche Verfassung notwendig macht bzw. auch ein Auto zu lenken mit bestimmten Voraussetzungen verknüpft ist.

Ja, die Post geht uns sehr ab. Man muss wegen jedem Ding nach St.Gallen hinein, wir tragen unser ganzes Geld nach St.Gallen (...) Na ja, und du musst es auch herunterschleppen, was da einkaufst. Meine Kinder haben mir schon ein Wagerl gekauft zum Ziehen. Ich kann noch zu Fuß gehen. Aber wie lange noch, ich hoffe.... Also ich kann ja noch gehen, aber es gibt viele alte Leute, die müssen sich ein Taxi nehmen.

---

(Int. 4/2 Weißbach)

Ja, wissen sie, ich bin schon alt und dann schwer behindert auch, ich kann, also eine Entfernung im Ort das geht noch, aber da den Spitzenberg hinauf? Weil, wer weiß, wie lange ich noch Auto fahren kann, um das dreht es sich.

---

(Int. 3/4 Weißbach)

In Weißbach selbst ist gerade im Bereich der Nahversorgung mit Lebensmitteln nur noch ein sehr eingeschränktes Angebot vorhanden. Und selbst der – noch vorhandene – Bäcker wird vielfach kritisiert, da kein entsprechendes Angebot vorhanden sei und es immer wieder vorkomme, dass bereits vormittags Milch und Semmeln ausverkauft bzw. bereits mit dem Lieferwagen unterwegs wären. Auch das Angebot der Imbissstube ist in den letzten Jahren weniger geworden. Dieses – in den Augen der WeißbacherInnen – geringe Engagement des Bäckereibesitzers wird sehr kritisch zur Kenntnis genommen, da sich die WeißbacherInnen vom einzigen verbliebenen Nahversorger vernachlässigt und sich um ihre (wenn auch geringen lokalen) Einkaufsmöglichkeiten geprellt fühlen.

Obwohl ein vollsortiertes Kaufhaus von den InterviewpartnerInnen als wesentliche und wichtige Infrastruktureinrichtung für eine Gemeinde gesehen wird, sehen die meisten wenig Chancen für eine Neuan siedelung. Auch ist der misslungene Versuch, ein Biogeschäft in Weißbach zu betreiben, noch im Gedächtnis der InterviewpartnerInnen und die WeißbacherInnen weisen darauf hin, dass der Erfolg eines lokalen Kaufhauses von verschiedenen Bedingungen abhängig sei. Erschwerend kommt hinzu, dass sich vor allem bei den mobilen Bevölkerungsgruppen Einkaufsroutinen ergeben haben, wobei der Produktpreis eine wesentliche Komponente bei der Kaufentscheidung darstellt. Ein lokaler Lebensmitteleinzelhändler müsste dementsprechend ein moderates Preisniveau haben, freundlich den KundInnenwünschen entgegenkommen und auch auf die Qualität der Produkte achten. Wobei im Verkauf von regionalen oder Spezial-Produkten durchaus Chancen gesehen werden, wenn daneben noch das herkömmliche „normale“ Angebot vorhanden ist. Beim BioGreißler wurde insbesondere das hohe Preisniveau bemängelt („das kann ich mir auf die Dauer nicht leisten“, Int. 4/1 Weißbach), außerdem war das Angebot zu einseitig auf reine Bioprodukte ausgerichtet, was den Wünschen und Vorstellungen der lokalen Bevölkerung nicht entsprach.

Nein, es hat sogar auch ein zweites Mal nicht funktioniert. Das erste Mal war der Verkäufer, das war, muss ich sagen, so ein echter Grüner. Der war ja sehr gesundheitsbewusst, der hat die Leute richtig abgehalten vom Kaufen, also, das war irgendwie so ein bisschen ein beinhardter. Und der ist dann weggekommen und dann ist wer anderer hingekommen, die waren nicht sehr beliebt im Ort und dann ist auch das wieder gestorben.

(Int. 2/4, Weißenbach)

Wichtigste Bedingung für den Erfolg einer Neuansiedelung wäre allerdings „der lange Atem“ des Kaufhausbesitzers, da allgemein angenommen wird, dass viele WeißenbacherInnen erst allmählich ihre Einkaufsroutinen ändern und ein neues Kaufhaus eine gewisse Zeit brauchen würde, um sich zu etablieren.

Der Verlust anderer Versorgungseinrichtungen wie Bank, Trafik, Fleischhauerei, diverser Wirtshäuser oder des Friseurs etc. liegt schon länger zurück, sodass bereits der Gewöhnungseffekt eingetreten ist und nicht weiter über lokale Versorgungsmöglichkeiten nachgedacht wird. Darüber hinaus wird ihr Vorhandensein mit der „guten alten Zeit“ gleichgesetzt, als die Zellulosefabrik noch in Betrieb war. Die Schließung des Postamts stellt, besonders für die älteren und weniger mobilen WeißenbacherInnen ein Thema dar, wird aber in die Reihe der bisherigen Schließungen eingeordnet und mit dem Gefühl des „Ausgeliefertseins“ bedacht. Da das nächste Postamt wie die meiste andere Basisinfrastruktur in St.Gallen ist, und auch die ehemalige Schalterbeamtin nun am Schalter in St.Gallen arbeitet, werden eben neben den anderen Erledigungen auch die Postangelegenheiten in der Nachbargemeinde getätigt. Die Möglichkeit, dem Briefträger Briefe und Pakete mitzugeben sehen die WeißenbacherInnen unterschiedlich. Vor allem einige ältere KundInnen wollen den Briefträger nicht noch zusätzlich belasten und scheuen sich auch davor, kleinere finanzielle Transaktionen wie eingeschriebene Briefe oder die Aufgabe von Paketen über den Briefträger zu erledigen.

### 4.3.2 Schaffung von Arbeitsplätzen

Durch soziale und wirtschaftliche Infrastruktureinrichtungen können einige Arbeitsplätze und auch Lehrstellen in der Gemeinde erhalten werden, wenn sonst wenig Arbeitsmöglichkeiten z.B. in Produktionsbetrieben etc. vorhanden sind. Beispielsweise werden in der Gemeinde Radmer, wo keine nennenswerten Produktions- oder Gewerbebetriebe (mit Ausnahme der Schlosserei Dynamit Nobel) ansässig sind, rund die Hälfte der Arbeitsplätze durch kommunale, soziale und wirtschaftliche Infrastruktureinrichtungen angeboten.

Vor allem bieten kleine Dienstleistungsbetriebe auch für Frauen die Möglichkeit, in ihrer Gemeinde einer (Teilzeit-)Beschäftigung nachzugehen. Durch die prinzipiell geltende traditionelle Geschlechterrollenverteilung, nach der vor allem Frauen für die Kinderbetreuung und für die Pflege naher Angehöriger zuständig sind, ist es vielen Frauen erst dann zeitlich möglich, für eine Beschäftigung auszuenden, wenn die Kinder bereits älter sind. Beschäftigungsmöglichkeiten in der Gemeinde sind dadurch sehr willkommen.

So fahre ich fünf Minuten zur Arbeit und kann jeder Zeit, wenn beim Papa was ist, die Mutter ist auch nicht so gut beieinander, kann ich jederzeit herkommen. Aber wenn ich jetzt auswärts fahren muss, bis das ich dann wieder da bin, das ist halt schon ein bisschen ein Problem. Und eine Halbtagsbeschäftigung, wenn man auswärts fährt, das zahlt sich fast nicht aus.

---

(Int. 25/2 Radmer)

Beschäftigungsmöglichkeiten in der Gemeinde stellen dabei einen wichtiger Faktor dar, vor allem auch wenn es um die Abwanderung von Familien geht. Wenn zumindest ein Familienmitglied einer Beschäftigung in der Gemeinde nachgeht, wird eine Abwanderung in eine Umgebung, die mehr Arbeitsplätze anbietet, nicht so rasch in Frage kommen, als in jenen Fällen, in denen beide „Elternteile“ weite Strecken auspendeln müssen.

### 4.3.3 Auswirkungen auf den öffentlichen Raum

Neben der unmittelbaren Versorgungsfunktion wirkt sich das (Nicht)-Vorhandensein von Infrastruktureinrichtungen auch auf den öffentlichen Raum aus. Obwohl sich durch Ortsbildverschönerungen der Gesamtanblick der Gemeinden Radmer und Weißenbach sehr zum Positiven verändert hat und das auch insbesondere von den WeißenbacherInnen in den Gesprächen wohlwollend erwähnt wurde, sind in Weißenbach kaum Menschen auf der Hauptstraße unterwegs. Die Hauptstraße ist vielmehr eine Durchzugsstrecke, auf der Autos und LKWs oft mit überhöhter Geschwindigkeit durchbrausen.

Den einzigen Weg, wenn ich in Weißenbach was zu tun habe, ist eigentlich das Gemeindeamt, aber sonst ist da eher nicht viel.

---

(Int. 10/3 Weißenbach)

LKWs machen hin und wieder Station bei der Imbissstube der Bäckerei oder im Pub und auch Teile der örtlichen Bevölkerung besuchen diese Lokalitäten, was jedoch das Bild der Gemeinde nicht wesentlich belebt. Da es sonst kaum Anlaufstellen in der Gemeinde gibt, wird von den WeißenbacherInnen meist kein Grund gesehen, sich auf die Straße zu begeben und verschiedenen Erledigungen (z.B. im Kaufhaus oder am Postamt) nachzugehen. Ein „Spaziergang“ in der Gemeinde ohne deklariertes Ziel, stellt für die WeißenbacherInnen keine Alternative dar.

Und die ältere Generation ist auch nicht daran gewöhnt, dass sie spazieren geht oder hinaus. Die ist halt einkaufen gegangen und während des Einkaufens haben sie halt Leute getroffen. So, nur spazieren gehen, das ist der älteren Generation nicht gegeben. Vereinsamen irgendwie schon mehr.

---

(Int. 24/2 Weißenbach)

Der Verlust der Infrastruktur führt dazu, dass Weißenbach auch unter den BewohnerInnen vielfach als Durchzugsstrecke wahrgenommen wird, die überbrückt werden muss. Die Kinder werden zum Großteil mit dem PKW in den Kindergarten gebracht, die SchülerInnen kommen mit dem Autobus, Einkäufe werden in St.Gallen erledigt, auch das Caféhaus oder ein spezielles Gasthaus wird in St.Gallen (oder Altenmarkt) aufgesucht, sodass sich an den meisten Tagesabschnitten keine bzw. nur vereinzelt Menschen in den öffentlichen Orten der Gemeinde zu sehen sind. Die Entleerung der Gemeinde bezieht sich damit nicht nur auf den Rückbau konkreter Infrastruktureinrichtungen sondern auch auf

eine Entleerung der öffentlichen Plätze der Gemeinde. Die WeißenbacherInnen haben auch stark den Eindruck in einem schönen, jedoch „sterbenden“ (Int. 1/4 Weißenbach) Ort zu wohnen.

Ein älterer Herr wird folgendermaßen zitiert:

*„und was tue ich unten und was soll ich denn tun in Weißenbach, da ist eh nichts mehr und so“.*

(Int. 9/10 Weißenbach)

*Ja für die Verschönerung des Ortes ist eh viel getan worden, da gibt es eh nichts. Aber eben, man hat die Menschen dabei vernachlässigt. (...) Ein lebenswerter Ort ist, dass man mit allen Menschen reden kann. Dass die Infrastruktur hinhaut, dass es infrastrukturemäßig die notwendigsten Sachen gibt in einem Ort.*

(Int. 2/16 Weißenbach)

Auch in Radmer ist allein aufgrund der Distanzen innerhalb der Gemeinde der PKW das Hauptverkehrsmittel. Da hier jedoch noch einige Anlaufstellen und Einkaufsmöglichkeiten vor Ort vorhanden sind, sind doch immer wieder Menschen unterwegs, sammeln sich bei einem Kaufhaus oder Wirtshaus, nutzen die anderen Infrastruktureinrichtungen und beleben damit das gesamte Ortsbild. Es kommt dadurch auch zu einer verkehrsmäßigen Entschleunigung vor allem dort, wo gehäuft Infrastruktureinrichtungen vorhanden sind. Im Gegensatz zu Weißenbach werden in Radmer zwar viele Probleme (die auch Weißenbach betreffen) angesprochen, die Ansicht, in einer „sterbenden Gemeinde“ zu wohnen, wurde jedoch von den InterviewpartnerInnen aus Radmer nicht geäußert.

#### 4.3.4 Soziale Funktion von Infrastrukturangeboten

Die soziale Funktion von Infrastrukturangeboten in einer Gemeinde wird von den InterviewpartnerInnen vor allem in der Gemeinde Weißenbach angesprochen, wo bereits wesentliche Einrichtungen geschlossen wurden. Es werden dabei verschiedene Facetten beleuchtet, die je nach Lebensabschnitt und Bedürfnissen im Vordergrund stehen oder allgemein für alle BewohnerInnen gelten.

Durch das Angebot von Infrastruktureinrichtungen wird eine Verbindung zum Ort, zur Gemeinde geschaffen, die sich beim Verlust einschlägiger Angebote nicht leicht kompensieren lässt. Infrastruktureinrichtungen stellen Treffpunkte und Kommunikationsorte dar, wo die BewohnerInnen die Möglichkeit haben, die lokalen Neuigkeiten zu erfahren („den Dorftratsch“), sich mit anderen Gemeindemitgliedern unverbindlich auszutauschen und damit auch eine Verbindung zur Gemeinde herzustellen.

*Wenn ich einkaufen gehe, ist es das Schönste für mich, vor der Wurst warten zu müssen. Da stehen dann die Frauen beieinander und da wird alles erzählt und ich brauche nicht einmal das Radio aufzudrehen. Ich weiß dann alles, was los ist, da erfährst du alles.*

(Int. 29/5 Radmer)

Gerade für (ältere) Frauen ist dies eine akzeptierte Möglichkeit unter Menschen zu kommen und Kontakte zu pflegen, da für sie ein Gasthausbesuch aus sozialen Gründen selten in Frage kommt und auch – in regelmäßigen Abständen - finanziell oft nicht möglich wäre. Tägliche bzw. regelmäßige Einkäufe oder Rundgänge für kleine Erledigungen strukturieren den Alltag und bieten einen guten Grund außer Haus zu kommen. Und umso mehr wird auch das Postamt von einigen WeißenbacherInnen seit der Schließung vermisst.

Auch der Einkauf im Supermarkt bietet keinen entsprechenden Ersatz, da es hier von der Struktur her um eine rasche Bedienung und Abfertigung der KundInnen geht. Darüber hinaus sind die Chancen Bekannte zu treffen weit geringer, zum einen weil sich Einkäufe – vor allem wenn dafür längere Wegstrecken in Kauf genommen werden – auf wenige Großeinkäufe konzentrieren, zum anderen weil bei verschiedenen Anbietern gekauft wird.

Ja früher beim Einkauf, da hat man sich beim Einkauf getroffen, da war so ein kleines Pub beim Kaufhaus und da haben sich die Männer unterhalten und die Frauen auch. Die haben sich da getroffen und haben da ihre Wehwehchen oder weiß ich was erzählt und heute fällt das alles weg. Meine Frau, und verschiedene andere Bekannte meinen, dass es früher in dieser Beziehung weit interessanter war als heute. Heut, da fährst du nach St.Gallen, zum Zielpunkt oder wohin, aber man spricht nicht mehr so mit dem Nachbarn, weil irgendwie, da drängt sich schon der Nächste vor und bei der Kassa sowieso. Da hast überhaupt keine Zeit, dass du da ein Gespräch führst, ein privates, und am Parkplatz ja auch nicht, weil da kommt eh schon der nächste wieder. Früher da haben sie sich getroffen und sind vielleicht miteinander einkaufen gegangen und haben ein bisschen geplauscht.

---

(Int. 3/14 Weißenbach)

Für jene BewohnerInnen, die kein Auto besitzen, werden Großeinkäufe meist von nahen Verwandten erledigt (Kinder) oder wie vor allem in Radmer über Hauszustellung in die einzelnen Haushalte geliefert. In Weißenbach hat sich eine Taxigemeinschaft gebildet, bei der eine kleine Gruppe älterer Damen gemeinsam ein Taxi mietet und damit nach St.Gallen einkaufen fährt.

Auch für die mobileren GemeindebewohnerInnen stellte die ortsansässige Infrastruktur eine Möglichkeit dar, sich die sozialen Kontakte in der Gemeinde zu erhalten. Eine dreißigjährige Interviewpartnerin äußerte sich folgendermaßen:

Weil das Dorfleben in dem Sinn, das gibt's jetzt nicht mehr so. Ich denk mir immer, ich weiß gar nicht, wer gestorben ist, weil früher da ist da beim Spar ein Zettel gehängt, bist sicher mal reingegangen, in der Woche zwei Mal und hast das alles gesehen. Aber das weiß ich oft alles gar nicht mehr. Letztens habe ich auch wieder die Frau P. gesehen, ja, beim Spar habe ich sie öfter getroffen und habe mit ihr gesprochen. Ich hab mir schon letztens gedacht, dass ich sie schon eine Ewigkeit nicht mehr gesehen habe. Das ist oft das, hast keinen Bezug mehr zu den Leuten.

---

(Int. 9/16 Weißenbach)

Auch für Kinder wird es schwierig, sich selbständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad in der Gemeinde zu bewegen und über die Erledigung kleiner Einkäufe eine persönliche Verbindung mit anderen GemeindebewohnerInnen herzustellen. Wenn die meisten Erledigungen von Kindheit an von den Eltern per Auto in einer anderen Gemeinde getätigt werden, und auch für den Besuch von (weiterführenden) Schulen größere Distanzen zurückgelegt werden müssen, gibt es wenig Möglichkeiten für Kinder eine persönliche Beziehung mit ihrer (Heimat)gemeinde und ihren BewohnerInnen aufzubauen.

Weil einfach für die Kinder, also früher haben wir das alles zu Fuß gemacht. Meine Kinder kennen das alles nicht mehr. Dass du schnell sagst, jetzt geh mir schnell zum Bäcker, oder geh mir schnell auf die Post und gib mir das auf. Ich glaube, das sind so Tätigkeiten, die sozial so wichtig wären für die Kinder. Meine Kinder kennen das überhaupt nicht mehr, weil heute fährst du automatisch wohin.

---

(Int. 8/4 Weißenbach)

In diesem Sinne übernehmen ortsansässige Kindergärten und Volksschulen wesentliche soziale Aufgaben für eine Gemeinde. Zum einen müssen die kleinen Kinder noch nicht weiter weg pendeln, was von den Eltern immer wieder als sehr positiv und wichtig hervorgehoben wird, zum anderen werden von Kindergärten und Schulen verschiedenste Veranstaltungen und Feste organisiert, zu denen alle GemeindebewohnerInnen eingeladen sind. Dadurch werden wiederum Kontaktmöglichkeiten geboten, der Gemeindealltag belebt und abwechslungsreicher gestaltet. Zum Beispiel organisieren die Kindergärtnerinnen in Radmer jedes Jahr einen Ball. Mit dem Reingewinn wird neues Spielzeug für die Kinder angeschafft. In Weißenbach werden von der Volksschule verschiedene Feste mit den VolksschülerInnen abgehalten („Apfelfest“, „Schaffest“), bei denen die Bauernhöfe besucht werden, etc.

Schule und Kindergarten bieten gerade für Hausfrauen und vor allem auch für Frauen, die nicht in der Gemeinde aufgewachsen und dementsprechend weniger integriert sind, wichtige Kontakte und die Möglichkeit, Freundschaften aufzubauen:

*Ich habe wirklich schon gute Freunde, die ich eben durch Kindergarten und Schule kennen gelernt habe. Durch das Reden halt, wenn man sich trifft im Kindergarten oder so bei einer Weihnachtsfeier oder Muttertagsfeier oder beim Spazierengehen ab und zu, wenn die Mutter gerade mit dem Kind heraußen ist, dass man redet.*

(Int. 31/12 Radmer)

#### 4.3.5 Zukunft der Gemeinden

Die Zukunft wird in beiden Gemeinden ambivalent gesehen. Weißenbach, obwohl es in einer wirtschaftlich stabileren Region mit relativ vielen Arbeitsplätzen liegt, wird die Zukunft eher in Anlehnung an die Nachbargemeinden gesehen, weniger für Weißenbach selber. In Radmer wird vorwiegend auf sanften Tourismus gehofft, der auf verschiedene Angebote wie die Besichtigung des alten Kupferbergwerks („Paradisstollens“), des kaiserlichen Jagdschlusses sowie natürlich Wander- und Schitourismus setzt. Bezugnehmend auf die soziale und wirtschaftliche Infrastruktur wird in beiden Gemeinden trotz unterschiedlicher Ausgangsbasis die Hoffnung geäußert, dass „das, was da ist, erhalten bleibt“ (Int. 17/2 Radmer), bzw. keine weiteren Einrichtungen geschlossen werden. Als besonders wichtig wird neben einem Kaufhaus (das bereits in Weißenbach fehlt), die Aufrechterhaltung eines Kindergartens, der Volksschule und des Praktischen Arztes gesehen. Werden auch diese Einrichtungen geschlossen, wird die Lebensqualität in der Gemeinde sehr in Frage gestellt. Denn wenn neben mangelnden Arbeitsplätzen auch die Basisversorgung in einer Gemeinde nicht mehr vorhanden ist, „dann hält’s die Leute hier nicht mehr im Ort“. (Int. 18/5 Radmer)

Allein die Maßgabe der wirtschaftlichen Rentabilität greift bei diesen Infrastruktureinrichtungen zu kurz, da es hier auch um die Lebensqualität der Bevölkerung in ländlichen Regionen geht. Viele InterviewpartnerInnen fühlen sich von den Entscheidungsträgern im Stich gelassen, da nach ihrer Wahrnehmung eine ausgewogene und flächendeckende Versorgung mit sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktureinrichtungen keinen Stellenwert (auch bei politischen Entscheidungen) mehr hat.

Ich weiß nicht, ob man dem Land nicht auch ein bisschen ein Leben lassen soll, so wie die Kultur ja auch ihr Bestehen in der Stadt hat. Dass wir auch einfach was haben. Dass wir ein Kaufhaus haben, das wäre das Wenigste, also wir sind da sehr benachteiligt gegenüber der Stadt. Oder mit dem Auto, es fährt in der Früh ein Bus um sieben und zu Mittag kommt er von Admont und von Liezen um drei. Also du brauchst ein Auto... Man könnte auch ein bisschen was ins Land hineinstecken (finanziell, Anm.d.A). Es muss sich nicht alles rentieren, ich glaub darauf kann man nicht nur schauen, weil sonst wird es immer schlechter und schlechter. Also da müsste ein bisschen ein Umdenken sein.

---

(Int. 5/8 Weißenbach)

Gleichzeitig wird von einigen InterviewpartnerInnen angesprochen, dass eine Unterstützung von politischer Seite sehr wichtig ist, wobei es eben auf die Prioritätensetzung ankommt, ob die zur Verfügungstellung gleichwertiger Lebensbedingungen in ländlichen Regionen einen wichtigen Stellenwert hat.

Es wird für viele Angelegenheiten viel Geld ausgegeben, es kommt jedoch ganz auf die Wertigkeit an, für was und für wen das Geld ausgegeben wird.

---

(Int. 17/3 Radmer)

Ich denke, dass es sehr wichtig ist, die normalen Infrastruktureinrichtungen, die auch in größeren Gemeinden zur Verfügung stehen, dass man die in kleineren Gemeinden belässt. Sei es die Post, ob es jetzt Verkehrsverbindungen sind oder Geschäfte oder was auch immer. Dass man die notfalls auch vom Land unterstützt, um diese Gemeinden zu stärken und auch die Bevölkerung zu stärken und nicht denen das Gefühl zu geben sie sind total draußen gelassen und es kümmert sich eigentlich keiner darum. Und das Gefühl hat man hier. Dass man manchmal wirklich in der Peripherie ist. In der Peripherie im Kopf der betreffenden Entscheidungsträger.

---

(Int. 18/5 Radmer)

Problematisch wird in beiden Gemeinden die hohe Abwanderung der Jugendlichen gesehen. Bereits für Lehrstellen und weiterführende Schulen müssen die Jugendlichen weite Distanzen auf sich nehmen. Da es vor allem in Radmer aber auch in Weißenbach an Betrieben und es auch an höher qualifizierten Arbeitsplätzen fehlt, wandern die jungen Arbeitssuchenden zu den Arbeitsplätzen ab. Die Gemeinde fördert die Wohnbautätigkeit um Jungfamilien in der Gemeinde anzusiedeln und der hohen Abwanderung zu begegnen. Viele Jugendliche, insbesondere wenn sie noch in der Ausbildungsphase sind, kehren am Wochenende ins Elternhaus zurück und beteiligen sich auch an den lokalen Vereinsaktivitäten. Gerade in Radmer halten viele Jugendliche die familiären Bindungen sowie das Familienerbe (Eigenheim) und auch die Teilnahme an diversen Vereinsaktivitäten noch vor der endgültigen Abwanderung ab.

Wir sind eigentlich alle verwurzelt hier, alle Älteren, die hier wohnen und die Jugend eigentlich auch noch. Aber es bleibt ihnen nichts anderes übrig (abzuwandern), wenn keine Arbeit da ist. Wenn ich denke, wie gerne meine Kinder heimkommen...

---

(Int. 26/16 Radmer)

Die demographischen Entwicklungen der letzten Jahre zeichnen jedoch ein düsteres Bild. Es droht die Überalterung. Menschen im Pensionsalter (die über 60-jährigen) machen bereits rund 30% der Ortsbevölkerung aus. Den InterviewpartnerInnen sind diese Trends wohl bewusst und sie werden auch vielfach angesprochen. Gibt es immer weniger Kinder, dann ist der Fortbestand von Kinderbetreuungsein-

richtungen und der Volksschule gefährdet. Nicht umsonst sprechen einige InterviewpartnerInnen davon, dass eine „gute Mischung von jung und alt“ eine Bedingung für einen lebenswerte Gemeinde ist.

In beiden Gemeinden wird – trotz punktueller positiver Entwicklungen – eher mit Sorge in die Zukunft gesehen. In beiden Gemeinden steht das Bewahren der momentanen Infrastruktur-Ausstattung im Vordergrund sowie die Hoffnung, dass bei politischen Entscheidungen auf die spezielle Situation der ländliche peripheren Regionen in Hinblick auf Arbeitsplätze und Infrastruktur aktiv mitgedacht wird. Für eigene Aktivitäten (am ehesten im Bereich Tourismus) wird nur ein sehr begrenzter Spielraum gesehen.





## 5. Zusammenfassung

### Neoliberale Politik und Infrastrukturentwicklung

Die neoliberalen Tendenzen bzw. die Entwicklungen auf Ebene des EU-Primärrechts haben weit reichende Rückwirkungen auf den ländlichen Raum und auf die Erhaltung der sozialen und wirtschaftlichen Infrastrukturen. Errichtung und Erhaltung dieser Basisinfrastrukturen (Daseinsvorsorge) wurden in der Vergangenheit durch die Gebietskörperschaften national, regional und lokal gesichert. Ergänzend dazu waren aber auch immer schon privatwirtschaftliche Einrichtungen tätig. Die damit geregelten Versorgungsaufträge erfüllten immer auch politische Zielvorstellungen (Vollversorgung, Chancengleichheit für den ländlichen Raum, Teilhabechancen). Mit dem zunehmenden Rückzug der staatlichen Einflussnahme werden betriebswirtschaftliche Effizienzkriterien bestimmend und damit besteht die Gefahr, dass allein durch den Markt kein zufrieden stellendes Versorgungsniveau für alle Regionen hergestellt wird (Rückbau, Ausdünnung der Infrastrukturangebote), zumal in peripheren, ländlichen Gebieten oftmals ein unbefriedigendes Kosten-/Leistungsverhältnis besteht, besonders im Vergleich zu den urbanen, dichtbesiedelten Gebieten (hohe Nachfragefrequenz und Dichte).

### Problemstellung und Analysemethode

Lebensbedingungen und Lebensqualität im ländlichen Raum hängen wesentlich davon ab, wie sich die lokale und regionale „infrastrukturelle Grundversorgung“ gestaltet. Dazu gehört soziale und wirtschaftliche Infrastruktur, wie beispielsweise eine ausreichende Nahversorgung mit Gütern und Dienstleistungen des Gebrauchs, Bildungseinrichtungen, gesundheitliche Infrastruktur, öffentlicher Personennahverkehr. Das Forschungsprojekt „Infrastrukturentwicklung im ländlichen Raum“ hatte zum Ziel, die Bedeutung der infrastrukturellen Grundversorgung für die Attraktivität des ländlichen Raums herauszuarbeiten und zu analysieren.

- ◆ Es wurde dabei in einem theoretischen Aufriss eine begriffliche Abgrenzung von Infrastruktur vorgenommen sowie regionale, nationale und internationale Entwicklungen im Bereich der Infrastrukturversorgung reflektiert.
- ◆ Die Veränderungen der regionalen Verteilung von sozialer und wirtschaftlicher Infrastruktur in Österreich wurde anhand wesentlicher Bereiche untersucht und die regionalen Versorgungsunterschiede herausgearbeitet. Die Berechnungen basieren im Großen und Ganzen auf Sekundärdaten, die auf Bezirksebene erhoben wurden und reflektieren damit den Bezirksdurchschnitt, wobei zwischen gut versorgten und weniger gut versorgten Bezirken unterschieden werden kann. Folgende Bereiche wurden analysiert:
  - ◆ Bildung
  - ◆ Außerfamiliäre Kinderbetreuung
  - ◆ Gesundheit
  - ◆ Pflege- und Altenbetreuung
  - ◆ Nahversorgung
  - ◆ Post
  - ◆ Mobilität

- ◆ Am Beispiel der beiden Gemeinde-Fallstudien wurde die konkrete infrastrukturelle Situation in Weißenbach an der Enns und Radmer abgebildet. Im Vordergrund der Analyse stand dabei die qualitative Bedeutung von sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktureinrichtungen, wie sie von der betroffenen lokalen Bevölkerung wahrgenommen wird.

## Infrastrukturentwicklung in ländlich-peripheren Regionen

Generell ist festzustellen, dass die ländlich-peripheren Regionen in unterschiedlichem Ausmaß mit den, in diesem Projekt untersuchten, kommunalen, sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktureinrichtungen versorgt sind. Die Entwicklung verläuft nicht in allen Bereichen gleich, es ist jedoch so, dass in jenen Bereichen, in denen in den letzten Jahren ein deutlicher Rückbau festzustellen ist, dieser Rückbau (aus verschiedenen Gründen) verstärkt im ländlichen Raum stattfindet. Die Infrastruktureinrichtungen ziehen sich aus der Fläche zurück und konzentrieren sich stärker in den zentralen Orten. Umgekehrt muss der Rückbau von Infrastrukturen nicht automatisch negative Effekte auf die Bevölkerung haben. Soziale und wirtschaftliche Infrastrukturen sind nicht statisch, sondern entwickeln sich dynamisch. Es entstehen neue, an veränderte Bedürfnisse angepasste Einrichtungen wie Kinder- und Seniorenbetreuung, wobei Kooperationen zwischen den Gemeinden eine höhere Auslastung und damit effizientere Strukturen schaffen können. In den verschiedenen Teil-Bereichen entwickelt sich die Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen jedoch unterschiedlich.

### *Alten- und Pflegebetreuung*

Im Bereich der Alten- und Pflegebetreuung ist insgesamt eine Zunahme bzw. Umstrukturierung zu beobachten. Beispielsweise geht gerade in der Alten- und Pflegebetreuung die Entwicklung in Richtung mehr und kleinerer, sowie differenzierterer Angebote, die stärker auf die Bedürfnisse der jeweiligen Gruppe von potentiellen NutzerInnen eingehen können: Das Angebot an Wohnplätzen in klassischen Altenheimen ist rückläufig, die Pflegeplätze, die vermehrt dezentralisiert ausgebaut wurden blieben konstant, während die mobilen Dienste stark ausgeweitet wurden. Auch in den Interviews wurde deutlich, dass großer Bedarf an regionalen, interkommunalen, und an kommunalen Einrichtungen gegeben ist, die den alten Menschen die Möglichkeit geben, auch im hohen Alter und bei zunehmender Gebrechlichkeit im gewohnten Umfeld zu bleiben. Durch die steigende Erwerbsquote der Frauen und die demographische Entwicklung allgemein aber auch im Speziellen in den ländlichen Abwanderungs- und PendlerInnengebieten, in denen der Anteil alter Menschen markant gestiegen ist und viele ältere Menschen alleine leben, sind viele ältere Menschen bei der Alltagsbewältigung auf sich alleine gestellt. Kleinräumige Konzepte können hier eine akzeptable Lösung bieten und darüber hinaus Arbeitsplätze schaffen.

### *Kinderbetreuung*

In den letzten Jahren sind auch im Bereich der Kinderbetreuung quantitative Verbesserungen festzustellen. Wiewohl nach wie vor große qualitative und regionale Unterschiede vorhanden sind und vor allem die Städte über ein deutlich größeres und differenzierteres Betreuungsangebot verfügen, hat sich die Betreuungssituation in den letzten Jahren, gemessen an den Kinderbetreuungsquoten (dem Anteil der in Kindertagesheimen betreuten Kinder, bezogen auf die gleichaltrige Wohnbevölkerung) der 3-, 4-

und 5-jährigen Kinder verbessert. Im europäischen Vergleich liegt Österreich jedoch vor allem beim Betreuungsangebot für die unter 3-jährigen Kinder weit zurück. Die qualitativen Unterschiede der verschiedenen Betreuungseinrichtungen sind zudem groß und nicht immer den Bedürfnissen der Eltern angemessen (Tagesöffnungszeiten, Betreuungszeiten in den Ferien). Es besteht aber auch noch weiterhin Bedarf an zusätzlichen Kinderbetreuungseinrichtungen, besonders für Kleinkinder und die Altersgruppe der über 6-jährigen.

### *Bildungseinrichtungen*

Im Hinblick auf die Ausstattung der Bezirke mit Schulen und Universitäten gilt folgendes Phänomen: Je qualifizierter die angebotene Ausbildung ist, umso stärker konzentrieren sich die Standorte auf einige wenige zentrale Orte und Schulbezirke. Mit Volksschulen und Hauptschulen sind sämtliche Bezirke noch weitestgehend gut ausgestattet, obwohl es gerade im Bereich der 5-9-jährigen aufgrund der demographischen Entwicklungen schwierig wird, alle Schulstandorte aufrecht zu erhalten bzw. bereits eine Reihe von Kleinstschulen geschlossen werden mussten. Volksschulen sind als (obligatorische) Pflichtschule ganz unmittelbar vom allgemeinen SchülerInnenrückgang betroffen.

Das Angebot der Allgemeinbildenden höheren und berufsbildenden höheren Schulen konzentriert sich auf zentrale Orte bzw. Schulstandorte. Ob sich daraus für SchülerInnen (aus ländlichen, peripheren Gebieten) Nachteile ergeben, hängt stark von der zeitlichen Erreichbarkeit der Schulstandorte ab. In den 1990er Jahren hat die Zahl der NichttagespendlerInnen unter den SchülerInnen zwar abgenommen, hingegen hat der Anteil der pendelnden SchülerInnen, die täglich über 30 bzw. über 45 Minuten unterwegs sind, in diesem Zeitraum deutlich zugenommen. Dies kann zum einen auf eine steigende Bildungsbeteiligung und Höherqualifizierung der SchülerInnen aus entlegenen Gemeinden zurückgeführt werden (d.h. eine höhere Anzahl von SchülerInnen sind unterwegs), andererseits aber auch auf eine Verschlechterung der Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln.

### *Gesundheitseinrichtungen*

Auch im Bereich der gesundheitlichen Infrastruktur kann man im Großen und Ganzen von einer relativ ausgewogenen Versorgung sprechen, obwohl auch hier einige ländliche periphere Gebiete Versorgungslücken aufweisen. Niedergelassene ÄrztInnen und dabei insbesondere FachärztInnen konzentrieren sich stärker in den Stadtregionen, während ländliche Regionen mit einer deutlich geringeren Ärztedichte auskommen müssen. Bezüglich der Erreichbarkeit von Akutkrankenanstalten gibt es einige Problemgebiete vor allem in extrem dünn besiedelten Regionen, in denen man über 30 Auto-Minuten zur nächsten Akutkrankenanstalt fährt.

### *Lebensmittelhandel*

Während es in den anderen Bereichen nur fallweise zum Rückbau von Infrastruktureinrichtungen und Dienstleistungen gekommen ist bzw. in einigen Bereichen sogar eine Verbesserung stattgefunden hat, wurde das Angebot beim Lebensmittel-Einzelhandel, bei den Postämtern sowie beim Öffentlichen Verkehrs (Bahn- und Buskurse) und hier insbesondere im ländlichen Raum österreichweit stark reduziert.

Seit den 1980er Jahren hat sich beispielsweise die Anzahl der Lebensmittelgeschäfte halbiert und nach wie vor sind jährliche Rückgänge von 3–4% zu vermerken. Es sind dabei hauptsächlich die kleinen und

kleinsten Händler, die ihr Geschäft schließen. Gründe dafür sind ein geändertes Konsumverhalten und auch die hohe Preisorientierung der KonsumentInnen, die es kleinen Lebensmittelgeschäften schwer machen, rentabel zu wirtschaften. Hinzu kommt, dass in vielen Fällen von den HändlerInnen keine Alternativen wahrgenommen werden und potentielle BetriebsnachfolgerInnen das Geschäft wegen fehlender Perspektiven nicht weiterführen. Ein Schlüsselfaktor bildet dabei das Mobilitätsverhalten. Die flächendeckende Erschließung des ländlichen Raumes durch ein engmaschiges Straßennetz bzw. die Motorisierung breiter Kreise der Bevölkerung haben die Wahrnehmung von Distanzen fundamental verändert. Auch die fußläufige Erreichbarkeit der sozialen und wirtschaftlichen Infrastrukturen in einer Gemeinde geht deutlich zurück und die BewohnerInnen fahren, wenn sie ins Auto steigen, eher zum nächsten größeren Supermarkt als zum nächsten kleinen Kaufhaus. Im Gegenzug zum Niedergang der kleinstrukturierten Nahversorgung vor Ort nehmen die Einkaufs-, Verbraucher- und Supermärkte an zentralen Orten (Bezirkshauptstädte) stark zu. Diese sind auch primär mit dem PKW zugänglich und verstärken die räumliche Entmischung (Trennung von Wohn-, Arbeits- und Einkaufsort).

### *Post*

Im Gegensatz zu einzelnen betriebswirtschaftlichen Entscheidungen bzw. jener einzelner großer Handelsunternehmen (wie Spar, Rewe etc.) wird die Auflassung bzw. die Zusammenlegung von Postämtern durch ein ehemaliges staatliches - nun privatisiertes Unternehmen vorangetrieben, das sich am freien Markt durchsetzen soll. Die Universaldienstverordnung des Bundes gibt der Post vor, dass eine flächendeckende Versorgung sichergestellt werden muss, wie weit jedoch beispielsweise die Entfernung zum nächsten Postamt sein darf, ist nicht festgelegt. Durch Postservicestellen und Landzustellung können zwar einige wesentliche Dienstleistungen trotz Schließung von Postämtern aufrecht erhalten werden, ein qualitativ gleichwertiger Ersatz zum Postamt (wie es die Postpartner sind) stellen sie jedoch nicht dar. Bei rund 700 aufgelassenen bzw. zusammengelegten Postämtern (im Zeitraum 2002-2004) ist die Errichtung von 212 Postpartner ein wichtiger Ansatz in Richtung flächendeckende Versorgung durch multifunktionale Dienstleistungsanbieter, der auch bei den geplanten Schließungen 2005 weitergedacht und durch neue Konzepte weiterentwickelt werden sollte. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob und welche politisch definierten Kriterien generell für eine Mindestversorgung notwendig sind, wenn eine flächendeckende Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen auch im ländlichen Raum aufrecht erhalten werden soll.

### *Verkehr*

Der Verkehr ist eine Schlüssel-Infrastruktur, weil er Voraussetzung für die Nutzung anderer Infrastrukturen ist. Zur Zeit wird der überwältigende Anteil von Wegen im ländlichen Raum individual-motorisiert zurückgelegt. Das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn- und Buskurse) hat sich in den vergangenen Jahren verschlechtert. Als Gründe dafür werden Angebotsreduktionen wie die Einstellung der Bahnlinien, die verstärkte Ausrichtung des Angebots auf die Bedürfnisse spezifischer Gruppen (Berufs- und SchülerInnenverkehr), die mangelnden öffentlichen Anschlussmöglichkeiten zu den überregionalen Eilzugverbindungen sowie die fortschreitende Zersiedelung bzw. die zunehmende Entfernung der Siedlungsschwerpunkte von den Haltestellen, gesehen. Öffentliche Verkehrsmittel sind jedoch ein Schlüsselfaktor im ländlichen Raum, da sie für die nicht-motorisierten Bevölkerungsgruppen eine Voraussetzung darstellen, nicht fußläufig erreichbare (Infrastruktur)Angebote in Anspruch

nehmen zu können. Wichtig erscheint in diesem Zusammenhang aber auch, dass durch ein regelmäßiges und zeitlich abgestimmtes Angebot öffentliche Verkehrsmittel als eine echte Alternative zum Individualverkehr wahrgenommen werden können. Verkehrskonzepte in einzelnen Bundesländern (Oberösterreich, Vorarlberg) gehen in diese Richtung und bieten eine Grundversorgung in angemessener Qualität an, die auch für Bevölkerungsgruppen jenseits des SchülerInnenverkehrs attraktiv sein können. Der Erfolg von Einzellösungen auf kommunaler und regionaler Ebene hängt davon ab, wie konsumentInnenorientiert die Angebote tatsächlich sind und ob die örtlichen Bedürfnisse bei der Konzeption miteinbezogen werden konnten.

### Wie wird die Infrastrukturentwicklung von den Betroffenen wahrgenommen?

Die Wahrnehmung von Entwicklungstendenzen bei den Infrastrukturen folgt dem Anpassungsverhalten und ist durch lebenszyklisches Nutzungsverhalten geprägt. Werden bestimmte Infrastrukturen (Post, Greißler etc.) nicht selbst in Anspruch genommen, so wird deren Bedeutung auch geringer eingeschätzt, auch dann wenn objektiv Defizite vor Ort bestehen. Weniger mobile Personengruppen sind sensibler als der individual-motorisierte Teil der Bevölkerung, der vermehrt auf die überörtlichen Infrastrukturen zurückgreifen kann. Bezüglich der Einstellung zum wahrgenommenen Rückbau der Infrastrukturen herrscht eine gewisse Widersprüchlichkeit der Argumentation vor: Einerseits wird von den Befragten der Ausgleich von Benachteiligungen gefordert (gleiche Lebenschancen für Stadt und Land), andererseits wird auch das ökonomische Kalkül gerechtfertigt („das rechnet sich halt nicht mehr“).

### Multifunktionalität von Infrastruktureinrichtungen

Neben der Art der Wahrnehmung bzw. der Deutung von Entwicklungstendenzen können in weiterer Folge wesentliche Funktionen der Infrastruktureinrichtungen unterschieden werden.

Die Versorgung der lokalen Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs gehört zu den bedeutendsten Funktionen von sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktureinrichtungen. Durch die Analyse von Interviews mit InfrastrukturanbieterInnen und Betroffenen in den Untersuchungscommunen wird allerdings klar, dass soziale und wirtschaftliche Infrastruktur neben der Versorgungsfunktion noch andere Funktionen hat, die für die Bevölkerung vor Ort wesentlich ist.

Infrastruktureinrichtungen stellen wichtige Treffpunkte und Kommunikationsorte dar, wo sich die lokale Bevölkerung unverbindlich trifft und Neuigkeiten („Dorftratsch“) austauschen kann. Gerade für ältere, weniger mobile Menschen stellen Erledigungen und Besorgungen in der Gemeinde eine akzeptierte Möglichkeit dar, unter Menschen zu kommen und Verbindungen aufrecht zu erhalten. Auch den mobileren DorfbewohnerInnen dient die ortsansässige Infrastruktur der Pflege und dem Erhalt sozialer Kontakte.

Infrastruktureinrichtungen haben im Sinne einer „Entschleunigung“ auch Auswirkungen auf den öffentlichen Raum innerhalb der Gemeinde. Der Verkehr wird nicht nur durch die Gemeinde durchgeleitet, Besorgungen und Erledigungen können auch in der Gemeinde getätigt werden. Mit dem Verlust dieser Einrichtungen wird die Gemeinde zunehmend zum Durchzugsort, eine Entleerung der Gemeinde

bezieht sich damit nicht nur auf den Rückbau konkreter Infrastruktureinrichtungen, sondern auch auf eine Entleerung der öffentlichen Plätze der Gemeinde.

Durch Infrastruktureinrichtungen können auch lokale Arbeitsplätze geschaffen bzw. erhalten werden. Vor allem kleine Dienstleistungsbetriebe bieten Frauen, die vielfach die Aufgabe der Kinder- und Altenbetreuung übernehmen, die Möglichkeit, in ihrer Gemeinde einer (Teilzeit-)Beschäftigung nachzugehen. Beschäftigungsmöglichkeiten in der Gemeinden stellen auch einen wichtigen Faktor dar, vor allem wenn es um die Abwanderung von Familien geht. Wenn zumindest ein Familienmitglied einer Beschäftigung in der Gemeinde nachgeht, wird eine Abwanderung viel weniger in Frage kommen, als in jenen Fällen, in denen beide „Elternteile“ weite Strecken auspendeln müssen.

### Lösungsansätze und Zukunftsperspektiven

Für die Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen spielt die Grundversorgung mit sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktureinrichtungen auch in ländlichen Regionen eine tragende Rolle. Ein räumlicher Ausgleich und der Zusammenhalt der Bevölkerung wird dabei nicht nur über eine ausgewogene Versorgung unterstützt, auch die nicht-konsumorientierten Leistungen von Infrastruktur tragen wesentlich zur Lebensqualität der lokalen Bevölkerung bei. Werden Infrastruktureinrichtungen zugunsten betriebswirtschaftlicher Rentabilitätsrechnungen rückgebaut, fallen auch diese, nicht am Markt konzentrierten Nebeneffekte weg und es führt buchstäblich zu einer Entleerung der ländlichen Räume. Es erscheint deswegen notwendig, politische Kriterien für Mindeststandards der Grundversorgung zu vereinbaren, wobei sowohl die Schaffung einer kritischen Masse, und damit die Stärkung der Unternehmensstandorte, als auch ein räumlicher Ausgleich angestrebt werden sollte.

Ein ausgewogenes Angebot im Öffentlichen Nahverkehr stellt dabei eine zentrale Rolle dar, da dadurch eine Voraussetzung geschaffen wird, andere Infrastruktureinrichtungen zu erreichen bzw. diese (potentiell) erst in Anspruch genommen werden können. Durch ein qualitativ besseres Angebot steigt zum einen die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und es erleichtert zum anderen die Erreichbarkeit der nächstgelegenen Infrastruktureinrichtungen (die mitunter auch innerhalb einer Gemeinde weit auseinander liegen können) für weniger mobile Personen. In den letzten Jahren werden auf Landes-, Regional- und Kommunalebene Verkehrskonzepte entwickelt, die für breite Teile der Bevölkerung ein Mindestmaß an Mobilität sicherstellen wollen. Es erscheint in diesem Zusammenhang wesentlich, jene für den Erfolg ausschlaggebenden Kriterien der „best-practice“ Beispiele herauszuarbeiten, damit sie auch von anderen Regionen übernommen werden können.

Multifunktionale Einrichtungen bieten die Möglichkeit durch vielfältige Kombinationen Infrastruktureinrichtungen vor Ort auf wirtschaftlicher Basis aufrecht zu erhalten. Sowohl die Versorgungsfunktion als auch die nicht-konsumorientierten Funktionen könnten damit gewährleistet bzw. sogar gestärkt werden.

Die Nahversorgung kann beispielsweise durch eine Postpartnerschaft gestärkt werden. Die Anrainer können dazu veranlasst werden vermehrt im Ort einzukaufen und gleichzeitig Post-Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen. Schulgebäude sollten stärker in Hinblick darauf konzipiert werden, dass sie auch als Bildungs- und Kulturzentrum, für Sport, Unterhaltung und Initiativen aller Art genutzt werden

können. Oder auch Arztpraxen könnten ihre Räumlichkeiten eventuell stärker für Komplementärmedizinische Angebote (z.B. Physiotherapie, Akupunktur oder Heilmassagen) bereitstellen.

Angebote in diese Richtung bedürfen unterstützender Rahmenbedingungen, da vielfältige Anfangsschwierigkeiten psychologischer wie finanzieller Natur überbrückt werden müssen (z.B. Beratungshilfe bei der Erstellung eines Konzepts, Anschubfinanzierung, um die Anfangskosten zu reduzieren). Es wird dabei notwendig sein, sowohl die Aufrechterhaltung einer Grundversorgung als auch die Entwicklung und Umsetzung von zukunftsfähigen und bedarfsorientierten Konzepten auf mehreren Ebenen (lokal, regional, national) voranzutreiben, damit der ländliche Raum auch in Zukunft ein lebenswerter Raum bleibt sowohl in wirtschaftlicher als auch sozialer Hinsicht.



## 6. Summary

### Neoliberal policies and the development of the social and economic infrastructure

Rural areas and the maintenance of social and economic infrastructures have been widely influenced by neoliberal tendencies and legal developments within the European Union. In the past, basic services were established and provided mainly by territorial authorities at different levels (federal, “Länder”, municipal), accompanied by private facilities. The main policy aims were full provision for all regions, equal chances for rural areas as well as improved opportunities of participation in rural areas. However, the governmental sphere of influence has been withdrawing more and more, and economic efficiency criteria now predominate in the provision of formerly public services. This has led to a situation where the regional distribution of infrastructure and services has become increasingly uneven. Peripheral rural areas are especially vulnerable to these developments because their price-to-performance ratio proves to be relatively unsatisfactory, particularly compared with urban areas with higher population density and demand.

### Project issues and method of analysis

Living conditions and quality of life depend substantially on local and regional provision of infrastructure such as every-day needs and public-private services, education facilities, health care and public transport. This research project, “The development of infrastructure in rural areas”, aims to analyse the importance of basic infrastructure for the attractiveness of rural areas. The report is divided in three parts:

- ◆ In the theoretical approach the concept of infrastructure is examined and a working definition for the research project is formulated. In a second step, the regional, national and international developments in the area of infrastructure provision are analysed and discussed.
- ◆ Changes in the regional distribution of the social and economic infrastructure in Austria as well as regional differences are analysed based on secondary data. The computations were carried out at the level of political districts. They reflect district averages that make it possible to differentiate between well-supplied and less well-supplied districts. The following fields were part of the project: education, child care, health care, care of the elderly, local shops, post offices, and mobility and public transport.
- ◆ The municipality case-studies of “Radmer” and “Weißbach an der Enns” illustrate the actual situation and development of infrastructure in two small municipalities (around 700 inhabitants) in a mountain region of Styria. In 34 qualitative interviews with local inhabitants, the interviewees analyse the importance of infrastructure for their daily lives and their neighbourhood.

### The development of infrastructure in rural peripheral regions

In general, the status and development of provision with infrastructure facilities differ between the various fields studied. In a few, there have been improvements in the provision of infrastructure while in others it has deteriorated. And in those fields where infrastructure is in decline, the retrenchment is

most extensive in rural peripheral areas. Infrastructure facilities are increasingly concentrated in urban areas, but the retrenchment does not automatically entail negative results for the inhabitants. The social and economic infrastructure develops dynamically and innovative facilities may arise, for example in the field of childcare and elderly care, and/or cooperation between municipalities may lead to more efficient structures and full use of capacity.

In the field of **care of the elderly**, a restructuring and an increase in facilities is predominant. The care of the elderly is developing in the direction of more and smaller as well as more differentiated institutions which are able to respond more directly to the needs of different groups of users. The classical provision of old people's homes is declining while there has been a big increase in mobile services. The interviews also show that there is a need for facilities at regional, inter-municipal and municipal level where older and increasingly frail people have the opportunity to remain in their familiar surroundings.

Some quantitative improvements have also been achieved in the field of **childcare**. Though, there are still large qualitative and regional differences, and in cities especially there is a much larger and more differentiated provision, the rates of three-, four- and five-year-olds in childcare have risen. However, compared to other European countries, Austria particularly lacks childcare provision for the under-threes and there is also a need for more facilities for children aged over six.

**Educational institutions** are distributed in a differentiated way: the more qualified the education, the more concentrated in specific school and central locations are the institutions. Principally, the provision for compulsory schooling is still quite good in all regions, but because these schools are directly affected by the decline in pupil numbers, small schools have already been closed and will increasingly be closing in the near future. The provision of general and vocational secondary schools is generally concentrated in central locations so the accessibility of schools for students in peripheral regions is of major importance. Since the 1990, the number of non-daily commuters has declined but at the same time the ratio of pupils commuting daily over 30 or 45 minutes (one way) has increased substantially. On the one hand, higher participation rates in higher education as well as an increased tolerance towards longer commuting hours explains this change, on the other the situation points to the decreasing accessibility of schools by public transport.

**Health-care facilities** are relatively balanced though there are also some gaps in rural peripheral regions. On the whole, doctors and especially specialists are concentrated more in urban areas, while rural areas have an inferior density of doctors and in some sparsely populated regions emergency hospitals cannot be reached within a 30-minute car drive.

While in some fields the infrastructure provision is relatively stable or has even improved (with regional differences), the provision of post offices, public transport, and food-supply has fallen substantially over the whole of Austria in recent years. Since the 1980s, the number of **grocers** have fallen by half and there is a continuing 3-4 % annual reduction, mainly of small shops. The main reasons are changed consumption habits, high price-consciousness and motorisation of consumers, as well the absence of perspectives for small grocers. At the same time, the number of large supermarkets in or near towns has increased and added to the separation of living, working and buying locations, while the accessibility of shops on foot has decreased. Some alternatives which may offer more profit for classical small gro-

cers are “multifunctional services”, a combination of pub and grocers, delivery services, mobile grocers or specialisation on regional products.

The number of **post offices** has also experienced a very extensive retrenchment. Around 700 post offices were closed between 2002 – 2004, and another 357 post offices are planned to be closed by spring 2005. Smaller communities in rural areas are especially affected by these closures. Between 2002 – 2004 the post office set up different services (“Post-Servicestellen”, “Landzustellung” (extended tasks for delivery workers), and “post-partner” – sub-post offices) to replace the services of the main post offices. But only the sub-post-offices provide a more or less equivalent compensation for post offices, while the other two alternatives cannot offer services of a similar quality. With regard to future closures it is therefore of major importance to extend the multifunctional services such as the sub-post-offices, which are best able to compensate for the loss of the former post-office services.

One of the key infrastructures is private and **public transport**. Transport systems are often a precondition for the use of other infrastructures and services. At the moment, most mobility is based on private transport, while on the other hand accessibility with public transport has deteriorated significantly in recent years. The main reasons are the reduction and closure of train lines, the specialised and time-restricted offers for students and commuters (while withdrawing other offers), the lack of links to high-speed connections, and increasing urban sprawl. The facts are well known and particular “Bundesländer” (e.g. Vorarlberg, Upper Austria) have developed transport concepts that are seeking to establish public-transport opportunities with adequate quality for all consumer groups.

### Perception of infrastructure and services

Generally speaking, the perception of the infrastructure by the people it affects differs according to their usage of it. If people do not use certain facilities themselves, they tend to regard them as being less important for their daily lives. However, less mobile people are much more sensitive to changes in infrastructure than car-owners are. There are some contradictions with regard to the availability of infrastructure in rural areas: on the one hand equal opportunities in rural areas are very important for local inhabitants, on the other hand there is an understanding for the demands of profitability and economic calculations.

### Multifunctionality of infrastructure

Providing local inhabitants with daily goods and services is the most important function of infrastructure. But besides the provision of necessities, social and economic infrastructure has additional functions which were highlighted by the interviewees. Infrastructure facilities may create and secure local employment opportunities. Small service facilities may offer (part-time) employment opportunities, which are particularly interesting for women, who are mostly responsible for childcare and elderly care and who cannot afford to commuting long distances. Infrastructure facilities are also important informal meeting points and places of communication where local people can exchange news and may gossip over village issues. Particularly for older, less mobile people, the daily shopping is a well-accepted opportunity to meet other people, but younger, mobile inhabitants also use a shopping trip into the village to maintain their social contacts. Infrastructure facilities also have an effect on public space. Without infrastructure, most of the traffic only rolls through the community, but with shops, a post office,

a bank etc., people may stop on their way to do their shopping in the community. With the loss of these facilities the community tends to be hollowed out, not only in the sense of losing infrastructure but also in the sense of the emptying of public space.

### Some future perspectives

A basic provision with social and economic infrastructure is of major importance for equal living conditions also in rural areas. If infrastructure and services are only assessed by their economic profitability, this will lead to continuous retrenchment. Consequently, non-consumer-oriented side-effects of infrastructure relevant for social cohesion will be ignored. Policy criteria for minimum standards of basic provision are therefore increasingly necessary. The balanced provision of public transport plays a relevant part because, particularly for less mobile people, it is a means of reaching other infrastructure facilities. Examples of good practice already carried out in various regional and communal traffic concepts should be supported and transferred to other regions. Multifunctional facilities offer the opportunity to combine different local infrastructure facilities, which may enhance the economic cost-benefit ratio. Basic provision as well as non-consumer functions can be maintained and even strengthened. However, such restructuring and development of alternative facilities needs a supportive framework, because various psychological and financial difficulties will probably emerge initially, and special counselling and financial help from public authorities will be needed. A multilevel strategy (at local, regional, national level) will be necessary to maintain basic infrastructures as well as to develop and put creative and innovative concepts of infrastructure provision into action.



## 7. Literaturverzeichnis

AC Nielsen: Statistisches Jahrbuch Lebensmittelhandel 2004. Wien 2004.

AC Nielsen (Ifd. Jg.) Pressedienst zu Trends im Lebensmitteleinzelhandel: <http://www.acnielsen.at/at/news/press/> (Zugriff am 6. September 2004).

Amt der Burgenländischen Landesregierung: Gesundheitsbericht 2002: [http://www.burgenland.at/gesundheits\\_soiales/Images/BGLD-Gesundheitsbericht\\_2002\\_KF\\_tcm30-42245.pdf](http://www.burgenland.at/gesundheits_soiales/Images/BGLD-Gesundheitsbericht_2002_KF_tcm30-42245.pdf) (Zugriff am 6. Dezember 2004).

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: Gesundheitsbericht Niederösterreich: [http://www.noel.gv.at/service/gs/gsl/Downloads/Gesundheitsbericht\\_NOE.pdf](http://www.noel.gv.at/service/gs/gsl/Downloads/Gesundheitsbericht_NOE.pdf) (Zugriff am 6. Dezember 2004).

Amt der Oberösterreichischen Landesregierung: Nahversorgungsbetriebe 1999 in Oberösterreich. Linz 1999.

Amt der Oberösterreichischen Landesregierung: Regionalverkehrskonzepte für attraktiven öffentlichen Verkehr in Oberösterreich: [http://www.ooe.gv.at/verkehr/konzepte/reg\\_konzepte/](http://www.ooe.gv.at/verkehr/konzepte/reg_konzepte/) (Zugriff am 20. Dezember 2004).

Amt der Steirischen Landesregierung: Richtlinien für die Gewährung von Bedarfszuweisungsmitteln an Gemeinden gemäß Beschluss der Steirischen Landesregierung vom 10.12.2001: <http://www.service.steiermark.at/cms/dokumente/10023748/f1afe76c/BZ-Richtlinien.doc> (Zugriff vom 7. Dezember 2004).

Amt der steirischen Landesregierung: [http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/dokumente/10003179/520edc0f/5559\\_03\\_stmk\\_datei.pdf](http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/dokumente/10003179/520edc0f/5559_03_stmk_datei.pdf) (Zugriff am 24. November 2004), Graz 2004.

Amt der Tiroler Landesregierung: Gesundheitsbericht: [http://www.tirol.gv.at/themen/gesundheits/grp\\_gesundheit\\_soiales/downloads/TLGB.PDF](http://www.tirol.gv.at/themen/gesundheits/grp_gesundheit_soiales/downloads/TLGB.PDF) (Zugriff am 6. Dezember 2004).

Amt der Vorarlberger Landesregierung: Gesundheitsbericht 2002 <http://www.vorarlberg.at/pdf/gesundheitsbericht2002.pdf> (Zugriff am 6. Dezember 2004).

Amt der Vorarlberger Landesregierung: Eisenbahnkonzept BODAN-RAIL 2020: [http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft\\_verkehr/verkehr/verkehrspolitik/weitereinformationen/eisenbahnkonzeptbodan-rai.htm](http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft_verkehr/verkehr/verkehrspolitik/weitereinformationen/eisenbahnkonzeptbodan-rai.htm) (Zugriff am 8. November 2004).

Amt der Vorarlberger Landesregierung: Öffentlicher Personennahverkehr: [http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft\\_verkehr/verkehr/verkehrspolitik/weitereinformationen/oefentlicherpersonennahv.htm](http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft_verkehr/verkehr/verkehrspolitik/weitereinformationen/oefentlicherpersonennahv.htm) (Zugriff am 8. November 2004).

Arbeiterkammer Wien: Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen: <http://wien.arbeiterkammer.at/pictures/d10/Liberalisierung-Band1.pdf> (Zugriff am 18. November 2004), Wien 2004a.

Arbeiterkammer Wien: Öffentliche Dienstleistungen in den laufenden GATS 2000 Verhandlungen: <http://www.arbeiterkammer.at/www-192-IP-17165-AD-17161.html> (Zugriff am 5. Dezember 2004), Wien 2004b.

- Attac Austria: GATS. Von den Kernaufgaben zur Selbstaufgabe des Staates: Wie aus Staatszielen Handelswaren werden: <http://www.attac-austria.org/aktuell/linz/gats.php/> (Zugriff am 5. September 2003).
- Austrian Council of Shopping Centers – ACSC: Einkaufszentren in Österreich: [www.acsc.at](http://www.acsc.at) Baden 2003, 2004.
- Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur – BMBWK: Bildungswesen in Österreich: [www.bmbwk.gv.at/schulen/bw/index.xml](http://www.bmbwk.gv.at/schulen/bw/index.xml) (Zugriff am 22. September 2004), Wien 2004.
- Bundesministerium für Gesundheit und Frauen – BMGF (Hg.): Gesundheit und Krankheit in Österreich. Gesundheitsbericht Österreich 2004, Wien 2004a.
- Bundesministerium für Gesundheit und Frauen – BMGF (Hg.): Gesundheitsbericht an den Nationalrat 2003. Berichtszeitraum 1999-2001, Wien 2004b.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft - BMLF: Die Entwicklung des Lebensmittelsektors nach dem EU-Beitritt 1995. Wien 1997.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasser – BMLFUW: 2. Lebensmittelbericht Österreich. Die Entwicklung des Lebensmittelsektors von 1995 bis 2002. Wien 2003.
- Bundesministerium für Soziale Sicherheit und Generationen – BMSG (Hg.): Das Gesundheitswesen in Österreich, Broschüre, Wien 2001a.
- Bundesministerium für Soziale Sicherheit und Generationen - BMSG: Pflegevorsorge in Österreich: <http://broschuerenservice.bmsg.gv.at:8080/PubAttachments/pfleged.pdf> (Zugriff am 22. November 2004) Wien 2001b.
- Bundesministerium für Soziale Sicherheit und Generationen - BMSG: Bericht des Arbeitskreises für Pflegevorsorge 2002, Sachleistungen: [http://broschuerenservice.bmsg.gv.at:8080/PubAttachments/akrbericht\\_2002\\_teil\\_1.pdf](http://broschuerenservice.bmsg.gv.at:8080/PubAttachments/akrbericht_2002_teil_1.pdf) (Zugriff am 23. November 2004), Wien 2002a.
- Bundesministerium für Soziale Sicherheit und Generationen - BMSG: Bericht über die soziale Lage 2001-2002. Wien 2002b.
- Bundesministerium für soziale Sicherheit und Generationen – BMSG: Geschlechtsspezifische Disparitäten, Wien 2002c.
- Bundesministerium für Soziale Sicherheit und Generationen - BMSG: Haushaltsführung, Kinderbetreuung, Pflege. Ergebnisse des Mikrozensus September 2002, Wien 2003.
- Bundesministerium für Soziale Sicherheit und Generationen - BMSG: Kinderbetreuung, rechtliche Grundlage: <http://www.bmsg.gv.at/cms/site/detail.htm?channel=CH0092&doc=CMS1079085072329> (Zugriff am 11. November 2004), Wien 2004a.
- Bundesministerium für Soziale Sicherheit und Generationen - BMSG: Formen der Kinderbetreuung: <http://www.bmsg.gv.at/cms/site/detail.htm?channel=CH0092&doc=CMS1079084179164> (Zugriff am 10. November 2004), Wien 2004b.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT: Generalverkehrsplan Österreich 2002. Verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm. Wien 2002.

- Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich Nr. 787/1996 vom 30. Dezember 1996: Verordnung des Bundesministers für Finanzen, mit der Form und Gliederung der Voranschläge und Rechnungsabschlüsse der Länder, der Gemeinden und von Gemeindeverbänden geregelt werden (Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung – VRV), Wien 1996.
- Debelius, R.: Der Erhaltungszustand der kommunalen Infrastruktur. Schriften zur angewandten Umweltforschung, Band 1, Berlin 1994.
- Der Standard: Rängelei um Kinderplätze. Wien 20.4.2004.
- Der Standard: Zwei Drittel aller Postämter defizitär. Wien 21./22.11.2004.
- Die Presse: Bildung: Rechnen zum Schulbeginn: 2000 Schüler weniger: [www.diepresse.com](http://www.diepresse.com) (Zugriff am 20. September 2004), Wien 11.9.2004.
- Die Presse: Schulen: Kinderschwund und Lehrersorgen: [www.diepresse.com](http://www.diepresse.com) (Zugriff am 20. September 2004), Wien 19.9.2004.
- Die Presse: Kinderbetreuung: Statt 80.000 nur 8.000 Plätze zu wenig: [http://www.diepresse.at/textversion\\_article.aspx?id=445713](http://www.diepresse.at/textversion_article.aspx?id=445713) (Zugriff am 6. Oktober 2004), Wien 5.10.2004.
- Dornauer, E.: Räumliche Situation der Nahversorgung in Tirol. In: ro-Info, H. 13, Juni 1997, S. 23-27.
- Europäische Kommission (Hg.): EUREK. Europäisches Raumentwicklungskonzept. Angenommen beim Informellen Rat der für Raumordnung zuständigen Minister in Potsdam, Mai 1999, Luxemburg 1999.
- Europäische Kommission – EK: Grünbuch zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse. KOM (2003)270 endgültig: [http://europa.eu.int/eur-lex/de/com/gpr/2003/com2003\\_0270de01.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/de/com/gpr/2003/com2003_0270de01.pdf) (Zugriff am 4.3.2004), Brüssel 2003.
- Europäische Kommission – EK: Impulse für das transeuropäische Verkehrsnetz: Loyola de Palacio begrüßt die heute angenommenen neuen Leitlinien: [www.europa.eu.int/rapid/searchAction.do](http://www.europa.eu.int/rapid/searchAction.do) Referenznr.: IP/04/515 (Zugriff am 14. Oktober 2004), Brüssel 2004.
- Europäische Kommission – EK: Weißbuch zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse. Mitteilung der Kommission an das europäische Parlament, den Rat, den europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen KOM (2004)374 endgültig: [http://europa.eu.int/eur-lex/de/com/wpr/2004/com2004\\_0374de01.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/de/com/wpr/2004/com2004_0374de01.pdf) (Zugriff am 12.12.2004), Brüssel 2004.
- Europäisches Observatorium für Gesundheitssysteme: Gesundheitssysteme im Wandel. Österreich, Copenhagen 2000.
- Fassmann, H.: Räumliche Disparitäten im österreichischen Schulsystem. Strukturen, Trends und politische Implikationen. Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK), Schriftenreihe Nr. 162, Wien 2002.



- Fercher, P.: Einkaufszentren – Nahversorgung: Konkurrenz oder Ergänzung? Die Problemsicht der Landesplanung, Beispiel Kärnten. Vortrag im Rahmen des ÖROK-Workshops: Einkaufszentren – Nahversorgung: Konkurrenz oder Ergänzung, am 22. Juni 2004, Wien 2004.
- Frey, R.L.: Infrastruktur, Grundlagen der Planung öffentlicher Investitionen. Tübingen/Zürich 1970.
- Frey, R.L.: Die Infrastruktur als Mittel der Regionalpolitik. Bern/Stuttgart 1980.
- Franzen, N.: Nachbarschaftsläden: [www.dorfplanerin.de/nachbarschaftsladen.htm](http://www.dorfplanerin.de/nachbarschaftsladen.htm) (Zugriff am 13. September 2004), Mainz 2001.
- Fülöp, G.: Raumplanung und Gesundheitsfürsorge in Österreich. Analyse und Steuerung regionaler Ungleichheiten in der gesundheitlichen Vorsorge. Institut für Stadt und Regionalforschung der Technischen Universität Wien, Österreichisches Bundesinstitut für Gesundheitswesen, 157 Seiten, Wien 1999.
- Gemeinde Radmer: [http://www.radmer.at/index\\_g.html](http://www.radmer.at/index_g.html) (Zugriff 6. Dezember 2004).
- Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK): Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001. Wien 2002.
- Gatzweiler, H.P./ Irmen, E./ Janich, H.: Regionale Infrastruktur. Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Forschungen zur Raumentwicklung, Band 20, Bonn 1991.
- Grohall, G./ Grozea-Helmenstein, D./ Helmenstein, C./ Jung, J.: Kommunaler Wettbewerb um Einzelhandelsstandorte: In: Conturen 02/2003.
- Herry, M./ Russ, M./ Wolf, S.: Verkehr in Zahlen, im Auftrag gegeben und herausgegeben von Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien 2002.
- Hesina, W./ Gassler, H./ Rammer, C.: Rahmenkonzept zur Infrastrukturentwicklung in der EU-Region Niederösterreich. Österreichisches Forschungszentrum Seibersdorf GmbH, Wien 2001.
- Holzinger, E.: Reurbanisierung II, Abschied vom Raum? Österreichisches Institut für Raumplanung, Wien 1997.
- Holzinger, E.: Bildung und Ausbildung im ländlichen Raum. In: Agrarische Rundschau 4/98.
- Interreg-Projekt BODAN-RAIL 2020 (Hg.): Das Konzept BODAN-RAIL 2020. Per Bahn schnell und sicher mobil im Großraum Bodensee. Kurzfassung, 2001.
- Institut für Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik:  
[http://www.iemar.tuwien.ac.at/P2\\_1999/g03/Downloads/Soziale%20InfrastrukturSS.doc](http://www.iemar.tuwien.ac.at/P2_1999/g03/Downloads/Soziale%20InfrastrukturSS.doc)  
(Zugriff 3. Oktober 2004).
- Kment, E.: Einkaufszentren. In: Wagner, H. (Hg.) Segmente. Wirtschafts- und sozialgeographische Themenhefte: Raumentwicklung in Österreich, Wien 2004.
- Koch, H.: Autofreie Mobilität in kleineren Orten, in: VCÖ-Magazin 04/2004.
- Kodex Verfassungsrecht: 17. Auflage, Stand 1.10.2001.

- Kofler, T./ Zeiner, S.: Nahversorgung im Jahr 2015. In: Land und Raum, Zeitschrift des Österreichischen Kuratoriums für Landtechnik und Landentwicklung, Nr. 2/2002, Wien 2002.
- Kurier vom 10.11.2004: <http://www.kurier.at/wirtschaft/764021.php#print> (Zugriff am 10. November 2004).
- Lauber, W. (Hg.): Ausverkauf des Staates? Zur Privatisierung der gesellschaftlichen Infrastruktur. Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte, Informationen zur Umweltpolitik Nr. 155, Wien 2003.
- News ORF at: [http://orf.at/041009-79345/index.html?url=http%3A//orf.at/041009-79345/79347txt\\_story.html](http://orf.at/041009-79345/index.html?url=http%3A//orf.at/041009-79345/79347txt_story.html) (Zugriff am 8. November 2004).
- News Network, "Aufhebung des Einheitsportos beim Brief kein Thema": <http://www.network.at/index.html?/articles/0442/30/95157.shtml> (Zugriff am 8. November 2004).
- Obermann, G.: Die öffentliche Hand als privater Akteur im Infrastrukturbereich unter Binnenmarktbedingungen. In: Friedrich Schindegger (Hg.): Raumplanung unter marktwirtschaftlichen Bedingungen. Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR), Wien 1996.
- Österreich-Lexikon: <http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.p/p687116.htm> (Zugriff am 2. Dezember 2004).
- Österreichische Apothekerkammer: Die Österreichische Apotheke in Zahlen., Wien 2004.
- Österreichische Apotheker-Zeitung (ÖAZ): Pflege in Österreich: [http://www.oeaz.at/zeitung/3aktuell/2003/26/haupt/haupt26\\_2003mehr.html](http://www.oeaz.at/zeitung/3aktuell/2003/26/haupt/haupt26_2003mehr.html) (Zugriff am 24. September 2004).
- Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) (2004): Infrastruktur: [www.oebb.at](http://www.oebb.at) (Zugriff am 15. Oktober 2004).
- Österreichische Post AG: Geschäftsbericht 2001: [http://www.post.at/content/unternehmen/geschaeftsbericht/unternehmen\\_geschaeftsbericht01\\_1563.htm](http://www.post.at/content/unternehmen/geschaeftsbericht/unternehmen_geschaeftsbericht01_1563.htm) (Zugriff am 4. November 2004).
- Österreichische Post AG: Presseinfo 2001: Reorganisationsschritte werden gesetzt: [http://www.post.at/content/presseservice/presseinformationen/presseservice\\_presseinformationen\\_467.htm](http://www.post.at/content/presseservice/presseinformationen/presseservice_presseinformationen_467.htm) (Zugriff am 8. November 2004).
- Österreichische Post AG: Geschäftsbericht 2003: <http://app.post.at/geschaeftsbericht/content/index.php?n3=24&ca=1> (Zugriff am 8. November 2004).
- Österreichische Post AG: Presseinformationen 2004: [http://www.post.at/content/presseservice/presseinformationen/presseservice\\_presseinformationen\\_2004.htm](http://www.post.at/content/presseservice/presseinformationen/presseservice_presseinformationen_2004.htm) (Zugriff am 8. November 2004).
- Österreichische Post AG: Kurzdarstellung: [http://www.post.at/content/unternehmen/kurzdarstellung/unternehmen\\_kurzdarstellung.html](http://www.post.at/content/unternehmen/kurzdarstellung/unternehmen_kurzdarstellung.html) (Zugriff am 8. November 2004).
- Österreichisches Bundesinstitut für Gesundheitswesen - ÖBIG: Qualität der ärztlichen Versorgung in Österreich, im Auftrag des Bundesministeriums für soziale Sicherheit und Generationen, Wien 2000.

- Österreichischer Familienbund: Arten der Kinderbetreuung:  
<http://www.kinderbetreuung.at/betreuung.htm> (Zugriff am 10. November 2004).
- Österreichisches Institut für Raumplanung - ÖIR: Regionalbericht 2000. Wien 2001.
- Österreichisches Kuratorium für Landtechnik und Landentwicklung – ÖKL (Hg.): Mobilität und Nahversorgung im ländlichen Raum. In: Land und Raum 2/2002, Wien 2002.
- Österreichischer Städtebund: Aufgabenorientierte Gemeindefinanzierung in Österreich. Tagung der Arbeiterkammer Wien, 27. September 2004: [http://www.staedtebund.at/de/startseite/fag\\_ak-tagung\\_beilage.pdf](http://www.staedtebund.at/de/startseite/fag_ak-tagung_beilage.pdf) (Zugriff 23. September 2004).
- ORF [www.http://oe1.orf.at/inforadio/44796.html](http://oe1.orf.at/inforadio/44796.html)
- Poschacher, R.: Strukturen und Tendenzen des Lebensmittelhandels – Konsequenzen für die Landwirtschaft. In: Förderungsdienst Spezial, Sonderbeilage zu Folge 7/97 zum Thema Marktpolitik, Wien 1997, S. 1-14.
- Platzer, G. et al.: Erreichbarkeitsverhältnisse im öffentlichen Verkehr und im Individualverkehr in Österreich 1997/98. Schriftenreihe Nr. 155 der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK), Wien 2000.
- Public Services International: Die Ursachen der Privatisierung: <http://www.world-psi.org/> (Zugriff am 31. November 2003), 1997.
- Puwein, W.: Investitionen in die Bahn- und Straßeninfrastruktur. In: WIFO-Monatsberichte 8/1999, S. 577-587.
- Puwein, W.: Erfolge der ÖBB-Reform 1992. In: WIFO-Monatsberichte 9/2001, S.567-579.
- Radmer Aktuell: Gemeindezeitung der SPÖ, Jg. 18, Dezember 2003.
- Richter, B.: Einkaufszentren und Nahversorgung. Situation der Nahversorgung in Niederösterreich. In: Raumordnung Aktuell, Nr. 4/98, S. 17-20.
- Riedl, G. (Hg.): Entlang der Enns. Eine heimatgeschichtliche Sammlung mit Ansichtskarten der Jahrhundertwende. o.O, 1998.
- Sammer, G./ Weber, G./ Kofler, T./ Meschik, M./ Meth, D./ Zeiner, S.: MOVE – Mobilitäts – und Versorgungserfordernisse im strukturschwachen ländlichen Raum als Folge des Strukturwandels. Untersuchungsgebiet Südliches Marchfeld, Schlussbericht an das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Universität für Bodenkultur, Wien 2002.
- Scharfetter, H.: Die Radmer. Sonderdruck aus dem AV-Jahrbuch, 1970.
- Schenk, W.: Infrastrukturen in ländlichen Räumen – Beobachtungen zu deren Zustand und künftigen Entwicklung in Unterfranken. In: Schliephake, K. (Hg.): Infrastruktur im ländlichen Raum – Analysen und Beispiele aus Franken. Material zur angewandten Geographie, Band 18, Hamburg 1990.
- Schliephake, K. (Hg.): Infrastruktur im ländlichen Raum – Analysen und Beispiele aus Franken. Material zur angewandten Geographie, Band 18, Hamburg 1990.

- Schweizer Fernsehen DRS - SF DRS (2004): Endspurt für die Bahn 2000 vor dem großen Fahrplanwechsel: [www.sfdrs.ch](http://www.sfdrs.ch) (Zugriff am 11. November 2004), 12.10.2004.
- Statistik Austria: Tourismus in Österreich 2002, Wien 2003a.
- Statistik Austria: Schulwesen in Österreich 2002/2003. Wien 2003b.
- Statistik Austria: Kindertagesheimstatistik 2003/04. Wien 2004a.
- Statistik Austria: Österreichische Gemeindedaten. Volkszählung vom 15. Mai 2001, Gemeinde Radmer: <http://www.statistik.at/blickgem/vz1/g61112.pdf> (Zugriff 29. September 2004), Wien 2004b.
- Statistik Austria: Österreichische Gemeindedaten. Volkszählung vom 15. Mai 2001, Gemeinde Weibach: <http://www.statistik.at/blickgem/vz1/g61248.pdf> (Zugriff 4. Oktober 2004), Wien 2004c.
- Statistik Austria: Volkszählung 2001. Gesamtergebnisse Steiermark: <http://www.statistik.at/pub/neuerscheinungen/vzstmweb.pdf> (Zugriff 29. September 2004), Wien 2004d.
- Statistik Austria (Hg.): Zukünftige Inanspruchnahme von Kinderbetreuungseinrichtungen. Bericht im Auftrag des Bundesministerium für soziale Sicherheit und Generationen: [http://www.bmsg.gv.at/cms/site/attachments/2/7/2/CH0092/CMS1079081752797/endbericht\\_kinderbetreuung.pdf](http://www.bmsg.gv.at/cms/site/attachments/2/7/2/CH0092/CMS1079081752797/endbericht_kinderbetreuung.pdf) (Zugriff am 15. Oktober 2004), Wien 2004e.
- Statistik Austria: Hauptergebnisse VZ2001. Bildung: <http://www.statistik.at/gz/bildung.pdf> (Zugriff am 15. September 2004).
- Staudinger, M. (2004): „Bus, Bahn, Blues“ In: profil Nr. 44, 35. Jg., 25.10.2004.
- Steinböck, H.: Schülerzahlen in 40 Jahren halbiert, Kleinstschulen werden geprüft. In: OÖNachrichten: [www.nachrichten.at](http://www.nachrichten.at) (Zugriff am 22. September 2004), 13.7.2004.
- Steindl, H.: Der „Nahversorger neuen Typs“ aus wirtschaftsrechtlicher Sicht. In: Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten (Hg.): Ansätze zur Sicherung der Nahversorgung, Wien 1997.
- Stohler, J.: Zur rationalen Planung der Infrastruktur. In: Konjunkturpolitik, 11. Jg., Heft 5, 1965, S. 279-308
- Szemeliker, L.: Kammer will Flächenzuwachs bei Einkaufszentren eindämmen. In: Der Standard, Wien 5.9.2003.
- Urschitz, J.: Abgaben: Steuerschraube gegen Einkaufszentren. In: Die Presse, Wien 10.10.2003.
- Vandenhoeck/Ruprecht: Neuere Ansätze zu einer effizienten Infrastrukturpolitik. In: Hartwig, K.H. (Hg.): Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 148, Göttingen 1999.
- Verkehrsclub Österreich - VCÖ (Hg.): Wirtschaftsfaktor Verkehrsinfrastruktur – Chance und Risiko für Regionen. Wissenschaft & Verkehr 4/2003, Wien 2003.

- Verkehrsclub Österreich - VCÖ (Hg.): Österreich-Konvent. Großer Handlungsbedarf bei Verkehr. Verkehr aktuell 1/2004, Wien 2004a.
- Verkehrsclub Österreich - VCÖ (Hg.): Mobilität besser managen! Verkehr aktuell 2/2004, Wien 2004b.
- Verkehrsclub Österreich - VCÖ (Hg.): Was öffentlicher Verkehr und Schienen-Güterverkehr leisten. Wissenschaft & Verkehr 3/2004, Wien 2004c.
- Verein zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität in Pötsching: Autofreie Mobilität in kleineren Gemeinden. 3 Jahre GmoaBus Pötsching. Ein Erfolgsmodell und Vorbild. Gmunden-Wien 2004.
- Weber, G.: Rückzug der Nahversorgung – ein Problem mit vielen Gesichtern, in: Land und Raum, Zeitschrift des Österreichischen Kuratoriums für Landtechnik und Landentwicklung, Nr. 2/2002, Wien 2002.
- Weißbach a.d. Enns: <http://www.tiscover.at/at/guide/5,de,SCH1/objectId,RGN315778at,curr,EUR,season,at1,selectedEntry,home/home.html> (Zugriff 3. Oktober 2004).
- Wiener Zeitung: Prammer: 48.000 Betreuungsplätze fehlen: <http://www.wienerzeitung.at/frameless/suche.htm?ID=203198> (Zugriff am 20. August 2004), Wien 20.4.2004.
- Zimmermann, H./ Müller, W./ Döring, T./ Lasse, W./ Lapp, S.: Der Zustand der kommunalen Infrastruktur. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1993.
- [http://www.iemar.tuwien.ac.at/P2\\_1999/g07/dateien/rechtsbericht.doc](http://www.iemar.tuwien.ac.at/P2_1999/g07/dateien/rechtsbericht.doc)
- <http://www.bahn2000.ch> (Zugriff am 11. November 2004).
- <http://www.bahnfakten.at> (Zugriff am 20. Dezember 2004).

## 8. Publikationen der Bundesanstalt für Bergbauernfragen

### Forschungsberichte

#### **Wachsen und Weichen**

Rahmenbedingungen, Motivationen und Konsequenzen von Betriebsaufgaben in der österreichischen Landwirtschaft (von Michael Goier - 2004)

€22,00

Forschungsbericht Nr. 51

ISBN: 3-85311-067-3

#### **Das Brot der Zuversicht**

Über die Zusammenhänge von Esskultur und bäuerlicher Landwirtschaft (von Elisabeth Loibl - 2003)

€19,00

ohne Nummer

ISBN: 3-85311-064-9

#### **Voices of Rural Youth**

A break with traditional patterns (edited by T. Dax and I. Machold - 2002)

€8,00

ohne Nummer

ISBN: 3-85311-062-2

#### **Jung und niemals zu Hause**

Jugendliche auf der Suche nach Perspektiven im Ländlichen Raum. (von Thomas Dax und Ingrid Machold - 2002)

€7,70

Forschungsbericht Nr. 50

ISBN: 3-85311-059-2

#### **Beschäftigungseffekte agrar- und regionalpolitischer Maßnahmen -**

Landwirtschaft, Beschäftigung und die Entwicklung des ländlichen Raumes (von Oliver Tamme – 2002)

€12,40

Forschungsbericht Nr. 49

ISBN: 3-85311-057-6

#### **Biodiversität im Alpengebiet**

Evaluation und Bewertung – OECD Fallstudie ( BA f. Bergbauernfragen und Umweltbundesamt, von Josef Hoppichler – 2002)

€5,00

Forschungsbericht Nr. 48

ISBN: 3-85311-058-4

#### **Keine Berglandwirtschaft ohne Ausgleichszahlungen**

Evaluierung der Maßnahme Ausgleichszulage in benachteiligten Gebieten und Nationale Beihilfe (von Gerhard Hovorka – 2001)

€7,27

Forschungsbericht Nr. 47

ISBN: 3-85311-055-X

**Die vielen Gesichter der ländlichen Armut -**

Eine Situationsanalyse zur ländlichen Armut in Österreich

(von Georg Wiesinger – 2000)

€8,72

Forschungsbericht Nr. 46

ISBN: 3-85311-054-1

**Zukunft mit Aussicht** - Beiträge zur Agrar-, Regional-, Umwelt- und Sozialforschung im ländlichen Raum (von M. Asamer-Handler, Th. Dax, M. Groier, J. Hoppichler, G. Hovorka, I. Knöbl, M. Kogler, J. Krammer, E. Loibl, M. Markes, Ch. Meisinger, R. Neissl, R. Niessler, Th. Oedl-Wieser, K. Reiner, O. Tamme, St. Vogel, G. Wiesinger, M. Zoklits – 2000)

€9,08

Forschungsbericht Nr. 45

ISBN: 3-85311-52-5

**Mountain Farming and the Environment: Towards Integration** - Perspectives for mountain policies in Central and Eastern Alps (von Th. Dax/G. Wiesinger– 1998)

€5,81

Forschungsbericht Nr. 44

ISBN: 3-85311-049-5

**Die Kulturlandschaft im Berggebiet in Österreich** - Politiken zur Sicherung von Umwelt- und Kulturleistungen und ländliche Entwicklung. OECD-Fallstudie (von Gerhard Hovorka – 1998)

gratis  
www.berggebiete.at

Forschungsbericht Nr. 43

ISBN: 3-85311-048-7

**Landwirtschaft zwischen Tradition und Moderne**

Struktur- und Wertewandel in der österreichischen Landwirtschaft

(von I. Knöbl, G. Wiesinger, M. Kogler – 1999)

€7,99

Forschungsbericht Nr. 42

ISBN: 3-85311-046-0

**„Mit'n Biachl heign“ (Heuen nach dem Buch)** - Soziokulturelle und ökonomische Aspekte von Aussteigerlandwirtschaften in Österreich

(von Michael Groier – 1999)

€8,72

Forschungsbericht Nr. 41

ISBN: 3-85311-045-2

**Emanzipation der Frauen auf dem Land** - Eine explorative Studie über Ambivalenzen und Lebenszusammenhänge

(von Theresia Oedl-Wieser – 1997)

gratis  
www.berggebiete.at

Forschungsbericht Nr. 40

ISBN: 3-85311-044-4

<b>Der Weg entsteht im Gehen - Bäuerliche Initiativen im ländlichen Raum</b> (von Elisabeth Loibl – 1997)	gratis www.berggebiete.at
Forschungsbericht Nr. 39	ISBN: 3-85311-043-6
<b>Ist eine Agrar-Fachhochschule notwendig? -</b> Untersuchungen zur Akzeptanz und zum Bedarf einer Agrar-Fachhochschule (von J. Hoppichler/G. Wiesinger – 1996)	€6,90
Forschungsbericht Nr. 38	ISBN: 3-85311-042-8
<b>Das Direktzahlungssystem in Österreich nach dem EU-Beitritt</b> (von Gerhard Hovorka - 1996)	€10,17
Forschungsbericht Nr. 37	ISBN: 3-85311-037-1
<b>Betriebshilfe als sozialpolitische Einrichtung -</b> Ergebnisse einer empirischen Untersuchung über die Situation der Sozialen Betriebshilfe in Österreich (von Georg Wiesinger - 1995)	€11,99
Forschungsbericht Nr. 36	ISBN: 3-85311-035-5
<b>Aufbruch ins Ungewisse -</b> Perspektiven für Berggebiete und sonstige benachteiligte Gebiete in Slowenien mit einer Abgrenzung nach EU-Kriterien (von Marija Markeš – 1996)	€11,26
Forschungsbericht Nr. 35	ISBN: 3-85311-041-X
<b>Pluractivity and rural development/Erwerbskombination und regionale Entwicklung -</b> Theoretical framework/Theoretische Erklärungsversuche (von T. Dax/E. Loibl/Th. Oedl-Wieser - 1995)	gratis www.berggebiete.at
Forschungsbericht Nr. 34	ISBN: 3-85311-040-1
<b>Erwerbskombination und Agrarstruktur -</b> Entwicklung landwirtschaftlicher Haushalte im internationalen Vergleich (von Th. Dax/E. Loibl/Th. Oedl-Wieser - 1995)	€9,45
Forschungsbericht Nr. 33	ISBN: 3-85311-039-8



**Bäuerliche Welt im Umbruch** - Entwicklung landwirtschaftlicher Haushalte in Österreich (von Th. Dax/R. Niessler/E. Vitzthum - 1993) €5,45

Forschungsbericht Nr. 32 ISBN: 3-85311-028-2

**Bergraum in Bewegung: Almwirtschaft und Fremdenverkehr** – Chancen und Risiken (von Michael Groier – 1993) €8,36

Forschungsbericht Nr. 31 ISBN: 3-85311-027-4

**Das Prinzip Verantwortungslosigkeit** - Die Folgen der Gen- und Biotechnologie für die Landwirtschaft, 2. unveränderte Auflage, (von Josef Hoppichler - 1994), €16,71

Forschungsbericht Nr. 30 ISBN: 3-85311-000-2

**Lammwirtschaft** - Produktionsalternative Qualitätslammfleisch (von M. Groier/J. Hoppichler/E. Prettnner/ G. Ratschiller - 1991) €7,27

Forschungsbericht Nr. 29 ISBN: 3-85311-026-6

**Irrsinn und Landleben** - Modell einer Behindertenintegration in der Landwirtschaft (von Georg Wiesinger - 1991) gratis  
www.berggebiete.at

Forschungsbericht Nr. 28 ISBN: 3-85311-025-8

**Behinderte in der Landwirtschaft** - Zwischen Resignation und Behauptung (von Georg Wiesinger - 1991) €7,99

Forschungsbericht Nr. 27 ISBN: 3-85311-024-x

**Die 3-Stufenwirtschaft in Vorarlberg** - Entwicklung - Bedeutung - Perspektiven (von Michael Groier – 1990) €6,54

Forschungsbericht Nr. 26 ISBN: 3-85311-023-1

**Das Brot der Pessimisten** - Eine Befragung von Bio-Konsumenten (von Michael Zoklits - 1990)

Forschungsbericht Nr. 25 vergriffen

**EG-Direktzahlungen:** Auswirkung auf Österreich  
(von Th. Dax/I. Knöbl/J. Krammer/M. Zoklits - 1989) €5,09

Forschungsbericht Nr. 24 ISBN: 3-85311-022-3

**Produktionsalternative Qualitätsrindfleisch am Beispiel "Styria-beef"**  
(von Michael Groier/Josef Hoppichler - 1988) €6,90

Forschungsbericht Nr. 23 ISBN: 3-85311-021-5

**Agrarpolitik 4, Ein Prognose und Simulationsmodell,**  
2. Version (von Josef Perktold - 1989) €5,81

Forschungsbericht Nr. 22 ISBN: 3-85311-020-7

**Agrarpolitik 3, Szenarien**  
(von Rudolf Niessler/Josef Perktold/Michael Zoklits - 1989) €7,99

Forschungsbericht Nr. 21 ISBN: 3-85311-019-3

**Agrarpolitik 2, Österreich-EG - Strukturen und Instrumente,**  
2. Auflage (von Michael Zoklits - 1988)

Forschungsbericht Nr. 20 vergriffen

**Agrarpolitik 1, Theoretischer Diskurs,**  
2., überarbeitete und erweiterte Auflage  
(von Rudolf Niessler/Michael Zoklits - 1989) €9,08

Forschungsbericht Nr. 19 ISBN: 3-85311-017-7

**Rinderrassen im Wirtschaftlichkeitsvergleich**  
Betriebswirtschaftliche Analyse und gesamtwirtschaftliches Produktionsmodell  
(von Josef Hoppichler - 1988)

Forschungsbericht Nr. 18 vergriffen

**Richtmengenregelung - Entwicklung, Auswirkungen, Reformvorschläge** (von Thomas  
Dax - 1992 (2. erweiterte und aktualisierte Auflage) €11,26

Forschungsbericht Nr. 17 ISBN: 3-85311-015-0

**Güterwegebau in Österreich** - rechtsgrundlagen, Geschichte, Förderungen  
(von Ignaz Knöbl - 1987)

Forschungsbericht Nr. 16 vergriffen

**Faserflachsanzbau in Österreich** - Betriebs- und Volkswirtschaftliche Analyse  
(von Robert Schnattinger - 1995)

Forschungsbericht Nr. 15 vergriffen

**Produktionskosten der Milch nach Bestandesgröße und Bewirtschaftungerschwernis** (von Maria Asamer - 1984)

€2,91

Forschungsbericht Nr. 14

**Einkommenspolitische Strategien**  
(von Rudolf Niessler - 1984)

€3,63

Forschungsbericht Nr. 13

**Agrarpolitik in Norwegen**  
(von Josef Krammer - 1983)

€2,91

Forschungsbericht Nr. 12

**Struktur- und Einkommensentwicklung in der Schweinehaltung**  
(von Robert Schnattinger - 1983)

Forschungsbericht Nr. 11 vergriffen

**Bergbauernförderung in Österreich** - Direktzahlungen von Bund und Ländern  
(von Ignaz Knöbl - 1987)

Forschungsbericht Nr. 10 vergriffen

**Die Einkommensentwicklung in der österreichischen Landwirtschaft 1975 bis 1990**  
(Trendanalyse) 5., erweiterte und aktualisierte Auflage  
(von Gerhard Hovorka/Rudolf Niessler - 1991)

€3,71

Forschungsbericht Nr. 09 ISBN: 3-85 311-013-4

**Der Maschinen- und Betriebshilfering aus der Sicht der Mitglieder** (von Ignaz Knöbl - 1981)

Forschungsbericht Nr. 08 vergriffen

**Die Einkommensverteilung in der österreichischen Landwirtschaft** (von Rudolf Niessler und Josef Krammer - 1982)

Forschungsbericht Nr. 07 vergriffen

**Die Entwicklung der Bergbauerneinkommen**  
(von Rudolf Niessler - 1981)

Forschungsbericht Nr. 06 vergriffen

**Der Einkommensbegriff in der Landwirtschaft**  
(von Rudolf Niessler - 1981)

Forschungsbericht Nr. 05 vergriffen

**Strukturentwicklung und Einkommenssituation der Milchproduktionsbetriebe**  
(von Josef Krammer - 1981)

Forschungsbericht Nr. 04 vergriffen

**Analyse der Buchführungsergebnisse von Betrieben mit negativen landwirtschaftlichen Einkommen**

(von Josef Krammer und Rudolf Niessler - 1980)

Forschungsbericht Nr. 03 vergriffen

**Theoretische und methodische Überlegungen zur Messung und Darstellung von Einkommensverhältnissen**

(von Rudolf Niessler - 1980)

Forschungsbericht Nr. 02 vergriffen

**Landwirtschaftliche Entwicklungs- und Strukturdaten des Waldviertels**  
(von Josef Krammer - 1980)

Forschungsbericht Nr. 01 vergriffen

Die Forschungsberichte Nr. 19 bis 22 sind Teilberichte des Projektes: "Entwicklungschancen der Landwirtschaft unter Bedingungen begrenzten Wachstums".

## Facts & Features

<b>Auswirkungen des Österreichischen Programms für die Entwicklung des Ländlichen Raumes auf die Bevölkerungsstruktur</b> (Mid Term Evaluierung 2003) (O. Tamme - 2004)	gratis www.berggebiete.at €13,00
Facts&Features Nr. 31	ISBN: 3-85311-072-x
<b>Beschäftigungswirkungen im Rahmen des Österreichischen Programms für die Entwicklung des Ländlichen Raumes</b> (Mid Term Evaluierung 2003) (O. Tamme - 2004)	gratis www.berggebiete.at €15,00
Facts&Features Nr. 30	ISBN: 3-85311-071-1
<b>Einkommenswirkung im Rahmen des Österreichischen Programms für die Entwicklung des Ländlichen Raumes</b> (Mid Term Evaluierung 2003) (G. Hovorka - 2004)	gratis www.berggebiete.at €14,00
Facts&Features Nr. 29	ISBN: 3-85311-070-3
<b>Chancengleichheit im Rahmen des Österreichischen Programms für die Entwicklung des Ländlichen Raumes</b> (Mid Term Evaluierung 2003) (Th. Oedl-Wieser - 2004)	gratis www.berggebiete.at €18,00
Facts&Features Nr. 28	ISBN: 3-85311-069-x
<b>Sozioökonomische Effekte des Österreichischen Agrarumweltprogramms</b> (Mid term Evaluierung 2003) (M. Groier - 2004)	gratis www.berggebiete.at €16,00
Facts&Features Nr. 27	ISBN: 3-85311-068-1
<b>The Role of Austrian Farm Women in On-Farm Activities</b> (R. Boenink - 2004)	gratis www.berggebiete.at €15,-
Facts&Features Nr. 26	ISBN: 3-85311-066-5
<b>Regionalentwicklung im Berggebiet und institutioneller Wandel</b> (T.Dax/G. Hovorka - 2003)	gratis www.berggebiete.at €11,-
Facts&Features Nr. 25	ISBN: 3-85311-065-7
<b>Perspektiven für die Politik zur Entwicklung des ländlichen Raumes - Der GAP Reformbedarf aus österreichischer Sicht</b> (T. Dax/G. Hovorka/G. Wiesinger - 2003)	gratis www.berggebiete.at €14,-
Facts&Features Nr. 24	ISBN: 3-85311-063-0

<b>Der neue Berghöfekataster</b> - ein betriebsindividuelles Erschwernisfeststellungssystem in Österreich. (O. Tamme - 2002)	gratis www.berggebiete.at €9,-
Facts&Features Nr. 23	ISBN: 3-85311-061-4
<b>Die EU - Ausgleichzulage für benachteiligte Gebiete</b> - Analysen und Bewertungen für den Zeitraum 1995 - 2002 (G. Hovorka - 2002)	gratis www.berggebiete.at €6,-
Facts&Features Nr. 22	ISBN: 3-85311-060-6
<b>Bewertung der regionalen Lage.</b> – Ein Kriterium im Rahmen der Analyse der Erschwernis von Bergbauernbetrieben (von Thomas Dax – 2001)	gratis www.berggebiete.at € 8,36
Facts&Features Nr. 21	ISBN: 3-85311-056-8
<b>Entwicklung der Agrar- und Regionalpolitik der Europäischen Union</b> – Ein Überblick in Zahlen (von Christine Meisinger – 2000)	gratis www.berggebiete.at € 12,35
Facts&Features Nr. 20	ISBN: 3-85311-051-7
<b>Entwicklung und Bedeutung des biologischen Landbaues in Österreich im internationalen Kontext</b> (von Michael Groier - August 1998)	gratis www.berggebiete.at € 4,72
Facts&Features Nr. 19	ISBN: 3-85311-050-9
<b>Räumliche Entwicklung des Berggebietes und des benachteiligten Gebietes in Österreich</b> (von Thomas Dax - Februar 1998)	gratis www.berggebiete.at € 4,72
Facts&Features Nr. 18	ISBN: 3-85311-047-9
<b>EU-Förderung IV</b> Die Erzeugergemeinschaften und ihre Vereinigungen von Berthold Pohl - September 1995	gratis www.berggebiete.at € 6,54
Facts&Features Nr. 17	ISBN: 3-85311-036-3
<b>EU - Förderung III</b> Maßnahmen zur Entwicklung des ländlichen Raumes (Ziel 5b) von Berthold Pohl, 2. Auflage - Mai 1995	gratis www.berggebiete.at € 6,91
Facts&Features Nr. 16	ISBN: 3-85311-034-7

<b>EU - Förderung II</b> Maßnahmen für den Verarbeitungs- und Vermarktungssektor von Berthold Pohl, 2. Auflage - Mai 1995	gratis www.berggebiete.at € 5,45
Facts&Features Nr. 15	ISBN: 3-85311-033-9
<b>EU - Förderung I</b> Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz der Agrarstrukturen (Ziel 5a) von Berthold Pohl, 2. Auflage - Mai 1995	gratis www.berggebiete.at € 6,54
Facts&Features Nr. 14	ISBN: 3-85311-032-0
<b>Die Bergbauern in der österreichischen Landwirtschaft</b> - Entwicklung, Einkommen und Direktförderungen (von Gerhard Hovorka - Juni 1994)	gratis www.berggebiete.at € 2,18
Facts&Features Nr. 13	ISBN: 3-85311-0012-6
<b>Agrar- und Regionalpolitik der EU</b> Foliensammlung (von Josef Krammer, 32. überarbeitete und neu konzipierte Auflage - 2000 Auflage - Mai 1995)	gratis www.berggebiete.at € 8,72
Facts&Features Nr. 12	ISBN: 3-85311-053-3
<b>Die Almwirtschaft in Österreich</b> - Bedeutung und Struktur (von Michael Groier - November 1993)	gratis www.berggebiete.at € 2,18
Facts&Features Nr. 11	ISBN: 3-85311-010-x
<b>Vorbereitung auf den EG-Beitritt Österreichs</b> - Ein Projektmanagement besonderer Art (B. Phol - 1993)	gratis www.berggebiete.at € 2,18
Facts&Features Nr. 10	ISBN: 3-85311-009-6

(Die Facts & Features Nr. 1 bis 9 sind vergriffen)

# BESTELLSCHEIN

Tel.: +43-1-504 88 69-0 Fax: DW-39  
e-mail: office@babf.bmlfuw.gv.at  
internet: <http://www.babf.bmlfuw.gv.at>

**Bundesanstalt für Bergbauernfragen**  
A-1030 WIEN, MARXERGASSE 2

Hiermit bestelle(n) ich (wir) die nachfolgend angegebenen Broschüren

<b>Forschungsbericht Nr.</b>	<b>Stück</b>	<b>Preis €</b>	<b>Facts &amp; Features Nr.</b>	<b>Stück</b>	<b>Preis €</b>

zum Preis laut Liste zuzüglich Versandkosten,  
Lieferungen ins Ausland erfolgen nur gegen Vorausbezahlung.

<b>Absender</b>		<b>Datum, Unterschrift</b>



Ingrid Machold, Oliver Tamme

## Versorgung gefährdet?

### Soziale und wirtschaftliche Infrastrukturentwicklung im ländlichen Raum

Die Infrastruktur im ländlichen Raum ist in Gefahr. In den letzten Jahren gab es in einigen Bereichen (z.B. Post, Nebenbahnen) Rückbautendenzen. Lebensbedingungen und Lebensqualität im ländlichen Raum hängen jedoch wesentlich von der lokalen und regionalen „infrastrukturellen Grundversorgung“ ab. Unter dem Vorzeichen von Deregulierung und Privatisierung werden in den letzten Jahren mehr und mehr betriebswirtschaftliche Effizienzkriterien bestimmend. Ein ungünstiges Kosten- Leistungsverhältnis im ländlichen Raum erfordert daher begleitend politische Kriterien für Mindeststandards der Grundversorgung.

Im Forschungsprojekt wurde eine gesamtösterreichische Bestandsaufnahme der Bereiche Nahversorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Gebrauchs, Post, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, gesundheitliche Infrastruktur und öffentlicher Personennahverkehr vorgenommen und die regionale Verteilung dargestellt und analysiert. Mit Hilfe qualitativer Interviews in zwei steirischen Gemeinden (Weißbach/Enns, Radmer) wurde die Auswirkung der Infrastrukturentwicklung auf den Lebensalltag der Bevölkerung untersucht.

Medieninhaber (Verleger) und Herausgeber  
Bundesanstalt für Bergbauernfragen

A-1030 Wien, Marxergasse 2  
<http://www.babf.bmlfuw.gv.at>

Tel.: +43/1/504 88 69 - 0; Fax: +43/1/504 88 69 – 39  
[office@babf.bmlfuw.gv.at](mailto:office@babf.bmlfuw.gv.at)

Layout: R. Neissl, M. Hager, D. Rosenbichler  
Lektorat: H. Pflögger, M. Hager, I. Stiasny  
Druck: Druckerei Robitschek & Co. Ges.m.b.H.

ISBN: 3-85311-074-6

