

Mag. Ingrid Machold - Mag. Oliver Tamme

Versorgung gefährdet?

Soziale und wirtschaftliche Infrastrukturentwicklung im ländlichen Raum



Kirchenplatz Radmer

Zusammenfassung

Die Infrastruktur im ländlichen Raum ist in Gefahr. In den letzten Jahren gab es in wesentlichen Bereichen (z.B. Post, Nebenbahnen, Nahversorgung) Rückbau- und Zentralisierungstendenzen. Der Forschungsbericht „Versorgung gefährdet? - Infrastrukturentwicklung im ländlichen Raum“ der Bundesanstalt für Bergbauernfragen untersucht dieses Phänomen. Mittels Interviews in zwei steirischen Gemeinden wurden die Auswirkungen auf den Lebensalltag der OrtsbewohnerInnen untersucht.

1. Problemstellung/ Vorgehensweise/ Methodik

Der ländliche Raum und das Berggebiet sind in den letzten Jahrzehnten von einer steigenden Entwicklungsdynamik erfasst worden. Dies war bis in die 1980er Jahre 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.

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 626 Postämtern im Jahr 2002 stehen 2005 weitere 357 Postämter wiederum primär in ländlichen Regionen vor dem „Aus“. Neben dem Rückbau bei den Postämtern werden zum Beispiel auch Gendarmerieposten und Bezirksgerichte in den Bezirkshauptstädten zusammengelegt, Regionalbahnen eingestellt und die kleinen Nahversorger verschwinden zusehends aus den Ortschaften (vgl. Kurier vom 5. Dezember 2004: „Ohne Post, Pfarrer und Arzt – ein Ort stirbt“).

Das Forschungsprojekt „Infrastrukturentwicklung im ländlichen Raum“ hatte zum Ziel, die Bedeutung der infrastrukturellen Grundversorgung für die Attraktivität des ländlichen Raums herauszuarbeiten und zu analysieren. Dazu zählt die kommunale und überregionale, soziale und wirtschaftliche Infrastruktur, wie beispielsweise eine ausreichende Nahversorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Gebrauchs (Lebensmittelhandel, Post etc.), Bildungs- und Betreuungseinrichtungen (Schulen, Kinder- und Altenbetreuung), gesundheitliche Infrastruktur (niedergelassene Ärzte etc.), sowie der öffentliche Personenverkehr (Bus und Bahn). In wesentlichen Bereichen waren in den letzten Jahren eindeutig Rückbautendenzen zu erkennen, die negative Auswirkungen auf die ländlichen Gebiete mit sich bringen.

Neben einer gesamtösterreichischen Bestandsaufnahme dieser Bereiche sowie deren regionaler Verteilung und Entwicklungsdynamik wurde die Entwicklung beispielhaft anhand von Interviews in zwei steirischen Gemeinden (Weißbach/Enns, Radmer) untersucht. Es wurde dabei sowohl die wirtschaftliche und demographische Entwicklung der Untersuchungsgemeinden sowie Stand und Entwicklung der relevanten sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktur erhoben, als auch qualitative Interviews mit AnbieterInnen von Infrastruktur (z.B. Kindergarten, Volksschule, Hauptschule, Kaufhaus, Gasthaus, Arzt) und

GemeindegewohnerInnen in verschiedenen Lebenslagen (Hausfrauen und Mütter, Beschäftigte, ältere Menschen) geführt, um die Bedeutung von Infrastruktureinrichtungen für die lokale Bevölkerung herauszuarbeiten.

2. Theorie und internationaler Kontext

Der Begriff „Infrastruktur“ stammt ursprünglich aus dem Lateinischen, wo „infra“ unten und „struktura“ Zusammenfügung, also das Bauwerk heißen. Sprachlich bedeutet Infrastruktur also „Unterbau“. Neben der dinglichen Grundausstattung (Straßen, Schienen und leitungsgebundenen Infrastrukturen wie Strom- und Gasversorgung etc.) wurden im Lauf der Zeit noch die klassischen Entsorgungssysteme (Abwasser, Müllentsorgung etc.) sowie das Nachrichtenwesen (Telekommunikation) unter Infrastruktur subsumiert. Im Zuge des Ausbaues des Sozialstaates in der Nachkriegszeit bis in die 1980er Jahre wurden auch die sozial-medizinische Infrastruktur und das Bildungswesen hinzugezählt. Die Summe der verschiedensten Infrastrukturen bildet damit einen großen und dementsprechend heterogenen Bereich der so genannten „Daseinsvorsorge“.

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 (Hesina et al 2001). 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 darstellt und nicht auf betriebswirtschaftliche Effizienz-, bzw. Rentabilitätskriterien reduziert werden kann. 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.

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. Für den ländlichen Raum besteht die Gefahr, dass aufgrund des ungünstigen Verhältnisses zwischen Zahl der NutzerInnen und Aufwand der Betreibung der jeweiligen Infrastruktur, Kosten auf die KonsumentInnen übergewälzt werden oder ein Angebot überhaupt nicht zustande kommt bzw. eingestellt wird.

Die österreichische Raumordnungskonferenz sieht damit die Funktionsfähigkeit der ländlichen Räume bedroht: *„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: 35).

Aus der Sicht der Raumordnung kommt den kleinen und mittleren „Städten“ bzw. der Aufrechterhaltung der Infrastruktur eine Schlüsselstellung zu, da nur sie in der Lage sind mit einem sinnvollen Auslastungsgrad Infrastruktur zu betreiben und damit wirtschaftliche Aktivitäten an sich zu ziehen („kritische Masse“). Theoretisch wird diese Forderung aus der Zielvorstellung einer dezentralen, polyzentrischen Siedlungsstruktur abgeleitet wie sie im Europäischen Raumentwicklungskonzept (EUREK) und im Österreichischen Raumentwicklungskonzept beschrieben wird (EU-Kommission 1999a, ÖROK 2002a).

Die Ursachen für den Rückbau der Infrastruktureinrichtungen liegen jedoch auch in Veränderungen des wirtschaftspolitischen Umfeldes auf internationaler und EU-Ebene. Die neoliberale Wirtschaftspolitik, die sich auch auf Ebene des EU-Primärrechts manifestiert, zielt auf den Rückzug der Gebietskörperschaften bzw. auf die Privatisierung der Infrastruktureinrichtungen ab.

Die Umsetzung und Weiterentwicklung des Binnenmarktes hat in allen Mitgliedstaaten 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 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 (Obermann 1996).

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)¹. 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. Subventionen der öffentlichen Hand für Errichtung und Betrieb von Infrastruktureinrichtungen würden dann eine Wettbewerbsverzerrung darstellen und könnten vor dem EUGH eingeklagt werden. Dem Staat bliebe dann letztlich nur die Gewährleistung von Mindestanforderungen (z.B. Basisversorgung durch Universaldienste) vorbehalten. Entscheidend dabei ist, dass die Grundbedürfnisse in diesem Sinne nur als Existenzsicherung definiert und nicht als Sicherung der bestehenden Versorgungsstandards verstanden werden.

3. Regionale Verteilung sozialer und wirtschaftlicher Infrastruktur

Generell ist festzustellen, dass die ländlich-peripheren Regionen in unterschiedlichem Ausmaß mit 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

¹ 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.

Infrastruktureinrichtungen ziehen sich aus der Fläche, das heißt den ländlichen Kleingemeinden² (unter 1.000 Einwohner) zurück und konzentrieren sich stärker in den höherrangigen und zentralen Orten (z.B. Bezirkshauptorte). 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.

Alten- und Pflegebetreuung

Im Bereich der Alten- und Pflegebetreuung ist insgesamt ein besseres Angebot bzw. eine 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 (das sind reine Wohnplätze ohne Pflegemöglichkeit) ist rückläufig, die Pflegeplätze (meist ab Stufe 3), die vermehrt dezentralisiert ausgebaut wurden blieben konstant, während die mobilen Dienste in den Bezirken und Gemeinden stark ausgeweitet wurden (Fülöp 1999). In den kommenden Jahren ist aufgrund der demographischen Tendenzen und soziokulturellen Entwicklungen, Pflege und Betreuung von älteren Personen erfolgt immer weniger im Familienverband, von einer steigenden Nachfrage auszugehen.

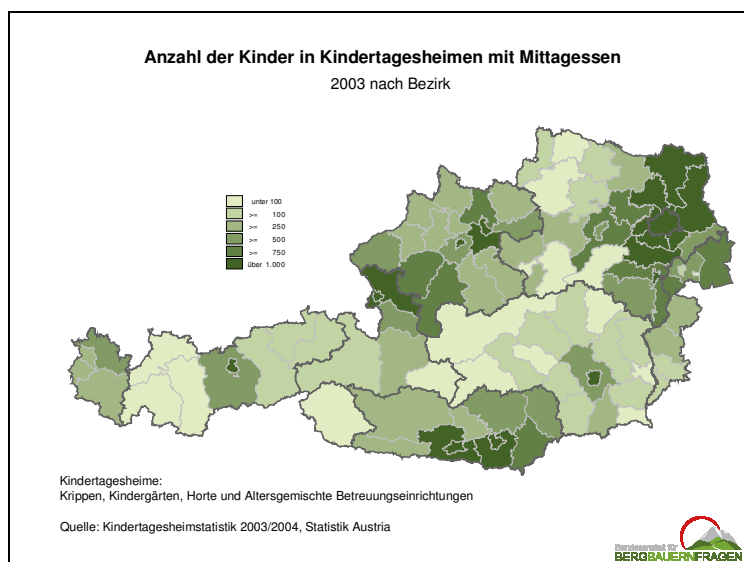
Kinderbetreuung

In den letzten Jahren sind auch im Bereich der Kinderbetreuung quantitative Verbesserungen festzustellen. Gemessen an den Kinderbetreuungsquoten (dem Anteil der in Kindertagesheimen betreuten Kinder, bezogen auf die gleichaltrige Wohnbevölkerung) der 3-, 4- und 5-jährigen Kinder hat sich die Betreuung verbessert (Statistik Austria 2004a). Trotzdem sind nach wie vor große qualitative und regionale Unterschiede vorhanden und vor allem die Städte bieten ein deutlich größeres und differenzierteres Betreuungsangebot an.

² Hiess et al. quantifizieren die betroffenen AnwohnerInnen mit 25 % der Bevölkerung im ländlichen Raum und 18 % der österreichischen Bevölkerung insgesamt, die in solchen Ortschaften oder Kleingemeinden leben. Die Problemgemeinden sind relativ gleichmäßig über Österreich verteilt. Neben den Kleingemeinden und den Gemeinden ohne zentrale Funktion sind vor allem Gemeinden mit hohen Pendleranteilen, Gemeinden mit Bevölkerungsrückgang und/oder Abwanderung betroffen (Hiess et al. 2005).

Die qualitativen Unterschiede der verschiedenen Betreuungseinrichtungen sind groß und nicht immer den Bedürfnissen der Eltern angemessen (Tagesöffnungszeiten, Betreuungszeiten in den Ferien). Es besteht auch noch weiterhin Bedarf an zusätzlichen Kinderbetreuungseinrichtungen, besonders für Kleinkinder und die Altersgruppe der über 6-jährigen. Abbildung 1 zeigt die Anzahl der Kinder in Kindertagesheimen mit Mittagessen. Die Städte und Stadtumlandbezirke weisen die höchsten Werte auf. Ländliche Bezirke im Tiroler Oberland, Osttirol, der Weststeiermark, im Waldviertel sowie im niederösterreichischen Voralpengebiet sind schlecht versorgt. Tendenziell ist das Angebot eines Mittagessens auch ein Indikator dafür, dass die Möglichkeit der Nachmittagsbetreuung in der betreffenden Einrichtung besteht.

Abbildung 1: Tagesheime mit Mittagstisch



Bildungseinrichtungen

Bis zu Beginn der 1960er Jahre war in den ländlichen Regionen eine sehr zentrale Versorgung mit Volksschulen vorhanden. Zwischen 1960 und 1980 wurden knapp 15% der Volksschulen auf Grund rückläufiger Schülerzahlen geschlossen. Trotzdem sind sämtliche Bezirke noch weitestgehend gut ausgestattet (Fassmann 2002). Nur 4% aller Volksschüler müssen eine längere Pendeldistanz als 30 Minuten vom Wohn- zum Schulstandort zurücklegen. Da ein weiterer Rückgang der Schülerzahlen aufgrund der demographischen Entwicklung bevorsteht, ist künftig vermehrt mit der Schließung von Volksschulstandorten zu rechnen.

Im Gegensatz zu den Volksschulstandorten wurde die Zahl der Hauptschulstandorte zwischen 1960 und 1980 deutlich erhöht. Seither ist wieder ein leichter Rückgang festzustellen, dessen Ursache in der Abnahme der Schülerzahlen und der verstärkten Konkurrenz zu Gymnasien zu suchen ist (Fassmann 2002). Das Schulwesen im Bereich der Allgemeinbildenden höheren und der berufsbildenden Schulen wurde ausgebaut. Letzteres Angebot konzentriert sich auf zentrale Orte bzw. Schulstandorte.

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. Im Hinblick auf die Erreichbarkeit von Akutkrankenanstalten gibt es einige Problemgebiete (z.B. auch den Bezirk Liezen) vor allem in extrem dünn besiedelten Regionen, in denen man über 30 Auto-Minuten zur nächsten Akutkrankenanstalt fährt.

Lebensmittelhandel

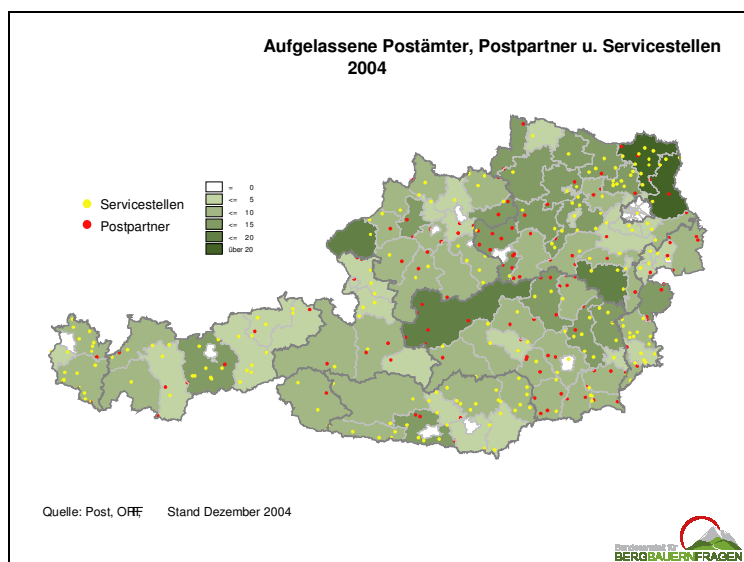
Im Bereich des kleinstrukturierten Lebensmittelhandels in den Gemeinden und Ortschaften hat es massiven Rückbau gegeben. Seit den 80er Jahren hat sich beispielsweise die Anzahl der Lebensmittelgeschäfte halbiert und nach wie vor sind jährliche Rückgänge von 3–4% zu vermerken. Waren 1997 noch 237 Gemeinden ohne Lebensmittelhändler, stieg diese Zahl 2001 bereits auf 299 Gemeinden. Es sind dabei hauptsächlich die kleinen und kleinsten Händler, die ihr Geschäft im Zuge der Pensionierung der Betriebsinhaber schließen. Im Gegenzug zum Niedergang der örtlichen Nahversorgung nahmen die Einkaufs-, Verbraucher- und Supermärkte an zentralen Orten (Bezirkshauptstädte) stark zu. Diese sind auch primär mit dem PKW zugänglich und verstärken die aus raumplanerischer Sicht unverwünschte räumliche Entmischung (Trennung von Wohn-, Arbeits- und Einkaufsort).

Post

Das Filialnetz der Post in den ländlichen Regionen wurde in den letzten Jahren deutlich eingeschränkt. Die erste Schließungswelle im Zeitraum 2002-2004 betraf rund 700 Postfilialen vor allem in Ostösterreich (vgl. Abbildung 2: aufgelassene Postfilialen +

Ersatzlösungen). Die für 2005 angekündigte Schließungswelle wird voraussichtlich weitere 357 Standorte betreffen - diesmal auch vermehrt in Westösterreich. Mit Stand 1. November 2004 gab es als Ersatzlösung 122 Post-Partner und 241 Post-Servicestellen (Österreichische Post AG, 2004). In Niederösterreich und der Steiermark gibt es die meisten davon – gleichzeitig gab es in diesen Bundesländern auch die meisten Schließungen. In einigen Bezirken (z.B. Liezen), in denen es zu besonders vielen Auflösungen kam, wurden jedoch nur vereinzelt Post-Partner eingerichtet. Mittels Postservicestellen und Landzustellung können zwar einige wesentliche Dienstleistungen trotz Schließung von Postämtern aufrecht erhalten werden, einen qualitativ gleichwertiger Ersatz zum Postamt (wie es die Postpartner sind) stellen sie jedoch nicht dar.

Abbildung 2: aufgelassene Postfilialen + Ersatzlösungen



Verkehr

Eine Schlüssel-Infrastruktur ist der Verkehr. Die Nutzung eines Pkw oder eines öffentlichen Massenverkehrsmittels wird immer stärker die Voraussetzung für die Nutzung anderer Infrastrukturen. Zur Zeit wird der überwiegende Anteil von Wegen im ländlichen Raum mit dem Pkw zurückgelegt. Hingegen ist es zwischen 1984 und 1997 zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr gekommen. Besonders betroffen von der verminderten Erreichbarkeit sind vor allem periphere Regionen, in denen das Angebot schon vorher relativ gering war (z.B. Wald- und Mühlviertel, niederösterreichisches Alpenvorland, Südburgenland, Ost- und Weststeiermark). Eine flächendeckende ÖV-Bedienung außerhalb der zentralen Räume gibt es im ländlichen Raum praktisch nicht. In diesen Teilen des ländlichen Raumes beschränkt sich der öffentliche Verkehr auf den SchülerInnenverkehr

(Hiess et al 2005). Die Ausrichtung auf gut bediente Hauptverkehrsachsen der ÖBB (z.B. West- und Südbahn) kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass die flächendeckende Bedienung in ländlich-peripheren Regionen weiter eingeschränkt wurde. Allein seit 1995 hat die ÖBB die Verkehrsbedienung auf 14 „Neben“-Bahnen eingestellt (Auskunft der ÖBB vom 17.9.2003). Die Ausdünnung der Intervalle macht sich generell in einer verstärkten Ausrichtung des Angebots auf die Bedürfnisse spezifischer Gruppen (Berufs- und SchülerInnenverkehr) bemerkbar. Buslinien können die Bahn nicht vollwertig ersetzen, da sie häufig keine Direktverbindungen aufweisen (Wartezeit durch Umsteigen!) und in „Schwachzeiten“ (Wochenenden, abends) schlecht bedient werden.

4. Fallstudien und Auswertung der Interviews

Radmer und Weißenbach sind zwei kleine Gemeinden in der Obersteiermark. Radmer hat 794 Einwohner, Weißenbach 566 Einwohner. Die Bevölkerungsstruktur ist von Bevölkerungsabwanderung und Überalterung geprägt. Die Wirtschaftsstruktur zeigt ein Übergewicht des Primär- und Sekundärsektors. Dienstleistungen sind unterdurchschnittlich vertreten. Die Beschäftigung ist in den 1990er Jahren in Radmer stark rückläufig gewesen, während in Weißenbach eher ein konstanter Trend bestand (Tabelle 1).

Tabelle 1: Gemeinde-Profil Radmer/Weißenbach a.d.Enns

	Radmer	Weißenbach a.d.Enns
Bezirk	Leoben	Liezen
Zentrale Orte	Hiefrau (10km), Eisenerz (20km) Leoben (45km)	Altenmarkt (3km), St.Gallen (3km), Liezen (42km), Waidhofen (37km)
Lage	Talschluss-inneralpin,	Durchgangsort
Fläche	82,42km ²	68,58km ²
Ortsteile	Radmer an der Stube, Radmer an der Hasel	Weißenbach, Bichl, Breitau, Ober- und Unterlaussa, Wolfsbauchau
Einwohner	794	566
Bevölkerungsdichte ¹⁾	10 EinwohnerInnen/km ²	8 EinwohnerInnen/km ²
Geburtenbilanz ²⁾	-2,8% (25 Personen)	+0,3% (2 Personen)
Wanderungsbilanz ²⁾	-9,3% (84 Personen)	-12,7% (82 Personen)
unter 15 Jahre in % ³⁾	14,6 (13,5)	17,8 (17,1)

	Radmer	Weißbach a.d.Enns
über 60 Jahre in % ³⁾	29,5 (27,6)	28,3 (22,4)
Primärsektor	7,1	15,1
Sekundärsektor	40,8	42,9
Tertiärsektor	51,2	41,9
Beschäftigte ⁴⁾	80 (-33,3% bzw. 40 Beschäftigte)	172 (-1,1% bzw. 2 Beschäftigte)

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

¹⁾ Steirischer Durchschnitt 72 EinwohnerInnen/km²

²⁾ Periode 1991-2001

³⁾ Bevölkerung unter 15 Jahren bzw. über 60 Jahren nach Volkszählung 2001, Klammerausdrücke Bezirk Leoben bzw. Liezen;

⁴⁾ Statistik Austria: Arbeitsstättenzählung 2001;

Abbildung 3: Lage der Untersuchungsorte



Radmer und Weißbach sind unterschiedlich mit den verschiedenen Einrichtungen der sozialen- und wirtschaftlichen Infrastrukturen versorgt. Beide Gemeinden haben ein relativ großes Orts- bzw. Siedlungsgebiet mit rund 80km² (Radmer) und 70km² (Weißbach).

Die Lage der beiden Gemeinden ist topographisch sehr unterschiedlich. Radmer liegt von Bergen umschlossen am Talschluss des Radmerbaches. Der nächst größere zentrale Ort – Hieflau ist 10km entfernt. Dieser isolierten Lage entsprechend ist die Auswirkung eines nicht adäquaten Angebotes an Infrastrukturen in Radmer potentiell gravierender als in Weißbach. Weißbach ist ein durch Straßen gut erschlossener Durchgangsort an der B 117, die das Ennstal (Admont, Liezen) mit dem Voralpengebiet (Amstetten, Steyr, Raum

Linz) verbindet. Jeweils 3km entfernt liegen die beiden Nachbargemeinden Altenmarkt und St. Gallen. Die Infrastrukturen dieser drei Gemeinden haben sich bereits in der Vergangenheit ergänzt. In Weißenbach gibt es eine Volks- und Hauptschule, die auch von SchülerInnen aus St. Gallen und Altenmarkt besucht wird. Umgekehrt kann beispielsweise das Fehlen der Lebensmittel-Nahversorgung in Weißenbach durch das Angebot in den Nachbargemeinden teilweise ausgeglichen werden, zumindest für Personen mit Pkw.

Tabelle 2: Soziale- und wirtschaftliche Infrastrukturen in Radmer/Weißenbach a.d.Enns

	Radmer	Weißenbach a.d.Enns
Lebensmittelhandel	2 Lebensmittelhändler (inkl. Bäckerei, Zweigstelle in Hinterradmer) div. mobile Zusteller (Fleisch, TK-Kost etc.)	Bäckerei (mit angeschlossener Imbissstube) Spar 1999 geschlossen,
Gasthäuser	4 Gasthäuser,	1 Cafe, 3 Wirtshäuser wurden bereits vor 20 Jahren geschlossen
Kinderbetreuung	Halbtages-Pfarrkindergarten ab 3 Jahre, 12 Kinder, 2 Tagesmütter (kein Bedarf ?)	Halbtageskindergarten ab 3 Jahre, 15 Kinder, keine Tagesmutter (kein Bedarf?)
Altenbetreuung	Altenheim (Eisenerz) mobile Dienste (Rotes Kreuz, Volkshilfe)	Pensionistenhaus (St.Gallen), Alten- und Pflegeheim (Weyer) mobile Dienste (Rotes Kreuz, Volkshilfe)
Volksschule	27 Kinder, zweiklassig	25 Kinder, zweiklassig
Hauptschule/weiterf. Schulen	Hauptschule, allgemeinbild.- und berufsbildende Schulen in Eisenerz	Hauptschule + Polytechnikum im Ort (110 SchülerInnen), höhere Schulen in Admont, Liezen, Waidhofen,
Postamt	2002 aufgelassen, Zustellung von Hieflau, kein Postpartner aber Landzustellung,	2002 aufgelassen, Zustellung von Landl, kein Postpartner aber Landzustellung
Öffentliche Verkehrsanbindung	Bus nach Eisenerz (für Schülertransport) 3x täglich,	Ennstalbahn (mehrmals täglich), Busverbindung nach Admont,

	Radmer	Weißbach a.d.Enns
	Samstag + Sonntag ohne Bedienung	Liezen, Weyer und zurück, Taxi für Schulkinder, Regionaltaxi zwischen Mai u. Okt.,
Gendarmerie	1967 aufgelassen	im Nachbarort St. Gallen
Arzt	praktischer Arzt (inkl. Hausapotheke), FachärztInnen in Eisenerz, Leoben, Liezen, Landeskrankenhaus (Eisenerz)	praktischer Arzt (inkl. Hausapotheke), Zahnarzt in St. Gallen, FachärztInnen in Waidhofen, Liezen, Landeskrankenhaus (Waidhofen, Rottenmann)
Sonstiges	Gemeindeamt, Trafik, Forstverwaltung, Raiffeisenbank mit Bankomat, Friseurin	Gemeindeamt, Bank vor 15 Jahren geschlossen, Forstverwaltung vor 4 Jahren aufgelassen,

Quelle: eigene Recherchen, Gemeindeamt Radmer, Weißbach;

Die **örtliche Nahversorgung** ist in beiden Gemeinden unterschiedlich. Während in Radmer noch zwei Lebensmittelhändler vorhanden sind, steht in Weißbach nur eine Bäckerei für die örtliche Bevölkerung zur Verfügung. Vor allem für Personen ohne Pkw erschwert dies die Organisation des Lebensalltages. Die AuspendlerInnen erledigen die Lebensmitteleinkäufe oft am Arbeitsort. Großeinkäufe (Lebensmittel, Textilien, Baufachmärkte) werden in Eisenerz, Leoben, Liezen und Waidhofen/Ybbs getätigt. Für Gelegenheits- und Spontankäufe wird das örtliche Angebot aber geschätzt.

„Aber es ist so, dass man dort nur die Sachen des täglichen Bedarfs bekommt. Für andere Sachen, ist man gezwungen sich auswärts umzusehen...wir müssen für, um Schrauben zu kaufen nach Liezen fahren oder nach Leoben. Leoben sind ungefähr hin und retour 100km, Liezen sind ungefähr 120km.“ (Int. 15/3 Radmer, 44 Jahre)

In beiden Gemeinden steht ein Halbtages-**Kindergarten** zur Verfügung. Der Bedarf an ganztägiger Betreuung wird von der Kindergartenleitung nicht gesehen. Von einzelnen vor allem berufstätigen Müttern wird der Bedarf an einer ganztägigen Betreuung aber angemeldet. Die Kindergärten werden durch Mittel des Landes Steiermark, der Gemeinden,

sowie durch die Unterstützung der Pfarre (Radmer) unterhalten. Ab dem 3. Lebensjahr ist der Besuch des Kindergartens möglich. Das Angebot an Tagesmüttern dürfte vorhanden sein, wird aber aus unterschiedlichen Gründen nicht in Anspruch genommen. Bei weiter sinkender Kinderzahl besteht in Weißenbach aber auch in Radmer die Gefahr, dass der Fortbestand des Kindergartens nicht mehr gewährleistet werden kann. Kritik wurde vereinzelt seitens der interviewten Personen bezüglich der Flexibilität der Öffnungszeiten geäußert.

„Wie der Kindergarten, da hat´s ja heuer so eine Krise gegeben, weil´s an den Zwickeltagen eigentlich immer mehr zu gehabt haben.“ (Int. 9/22 Weißenbach, 29 Jahre)

„Und ich glaube, es sind bei (uns) sehr viele Tagesmütter, also in der Umgebung, was ich weiß, die alle wieder aufgehört haben. Weil einfach die Kostenrechnung, die geht nicht auf... Wennst nur ein oder zwei Kinder hast, verdienst so wenig und bist immer zeitgebunden.“ (Int. 8/2 Weißenbach, 28 Jahre)

Der Bezirk Leoben und Liezen werden durch die Volkshilfe und das Rote Kreuz versorgt. Das Angebot an **Altenbetreuung** wurde in den letzten Jahren in der Steiermark flächendeckend ausgebaut (Beispiel Volkshilfe). Im unmittelbaren Umkreis von Weißenbach gibt es auch ein Pensionistenhaus, dessen Kapazität aber unzureichend sein soll.

„Ja, die Heimhilfe, die da ist, ist sehr wichtig und auch das Essen auf Rädern.“ (Int. 3/18 Weißenbach, 80 Jahre)

Beide Gemeinden haben eine zweiklassige **Volksschule**. In Weißenbach besteht auch eine **Hauptschule** mit angeschlossenem **Polytechnikum**. Nachmittagsbetreuung wird nicht angeboten. Der Geburtenrückgang und die Einsparungen im Schulbereich (z.B. Hinaufsetzen der Klassenschülerhöchstzahlen) gefährden die Standorte. Durch die Ausdünnung der Bahn- und Buskurse wird es für die Kinder vor allem nach der Schule immer schwieriger nach Hause zu gelangen. **Allgemeinbildende höhere und berufsbildende höhere Schulen** befinden sich in Eisenerz, Leoben, Liezen und Waidhofen/Ybbs.

„Wir haben früher immer drei Parallelklassen gehabt und halten momentan bei ein maximal zwei Klassen...jetzt sind wir bei ca. zwischen 100 und 110 Schülern (in der Hauptschule). Auf der einen Seite Geburtenrückgang...und auf der anderen Seite sehr große Abwanderung.“ (Int. 6/1 Weißenbach, 52 Jahre)

Abbildung 4: Volksschule in Weißenbach



Die **Postämter** in Radmer und Weißenbach wurden im Zuge der ersten Schließungswelle der Post 2002 aufgelassen. Die Besitzer des Kaufhauses in Radmer waren im Zuge der Auffassung des örtlichen Postamtes an einer Post-Partnerschaft interessiert. Dieses Ansinnen wurde von der Post aber abschlägig beurteilt. Beim Briefträger als „Landzusteller“ kann man Briefe und Pakete aufgeben sowie ein beschränktes Angebot an Finanzdienstleistungen in Anspruch nehmen.

„Die Post geht allen ab.“ (Int. 18/1 Radmer, 30 Jahre)

„Der Briefträger kommt einmal um 11.00, einmal kommt er um 12.00, also wenn ich irgendwas brauche (Anm. aufgeben will), muss ich mich auf die Straße stellen, dass er mir´s mitnimmt.“ (Int. 26/4 Radmer, 50 Jahre)

Die meisten Ortsbewohner nützen einen Pkw bzw. sind auf die Verfügbarkeit eines Autos angewiesen um an den Arbeitsplatz zu gelangen oder die täglichen Wege bzw. Besorgungen erledigen zu können. Dagegen ist die Erreichbarkeit mit **öffentlichen Verkehrsmitteln** unbefriedigend. Von der Bevölkerung wird eine kontinuierliche Ausdünnung der Bus- und Bahnkurse wahrgenommen. Beide Gemeinden sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln wochentags täglich zu erreichen, wobei Radmer eine deutlich schlechtere Anbindung hat. Besorgungen in den Bezirkshauptstädten sind durchwegs mit ganztägigen Aufenthalten

verbunden, weil die Busse nur morgens und abends verkehren. In Weißenbach verkehrt ein Regionaltaxi zwischen Enns und Salza. Die zeitlich gebundenen Fahrzeiten sowie die fixen Routen entsprechen aber nicht dem Bedürfnis der örtlichen Bevölkerung. Die ÖBB Nebenbahn im Ennstal (Steyr-Hieflau), die auch Weißenbach bedient (Haltestelle Weißenbach-St. Gallen), steht überdies in Diskussion eingestellt zu werden.

„Die öffentliche Hand kürzt immer mehr und es werden immer weniger Busse geführt.Vor allem die ÖBB orientieren sich nur nach Admont und Liezen, wo die größeren Schulen sind... Das heißt es gibt in der Früh die Möglichkeit, dass die Kinder herkommen, aber dann den ganzen Tag nichts mehr, dass sie retour kommen.“ (Int. 6/4 Weißenbach, 52 Jahre)

Abbildung 5: Bushaltestelle Hinterradmer



Beide Gemeinden haben einen praktischen, niedergelassenen **Arzt** (mit Kassenvertrag). Dieses Angebot wird von der Bevölkerung sehr geschätzt. In den Ordinationen besteht die Möglichkeit auch kleinere Operationen durchzuführen. Neben den Ordinationszeiten werden Hausbesuche, sowie Wochenenddienste und (unbezahlte) Bereitschaftsdienste absolviert.

Fachärzte (Leoben, Liezen) müssen auswärts aufgesucht werden. Dies ist häufig mit ganztägigen Fahrten bzw. Aufhalten verbunden. Landeskrankenhäuser befinden sich in Eisenerz, Waidhofen/Ybbs und Rottenmann.

„Also ich muss sagen, ich fahre seit 3 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, von da herinnen mit dem Autobus und bis ich in Leoben

bin, die Untersuchung und wieder zurück, wieder rein, ist sicher schon vier.“ (Int. 14/8 Radmer, 50 Jahre)

Neben der unmittelbaren Versorgungsfunktion wirkt sich das (Nicht)-Vorhandensein von Infrastruktureinrichtungen auch massiv auf den öffentlichen Raum aus. Infrastruktureinrichtungen in der Gemeinde stärken den sozialen Zusammenhalt und die individuelle Lebensqualität. Sie stellen wichtige Treffpunkte und Kommunikationsorte dar. Hier trifft sich die lokale Bevölkerung und tauscht Neuigkeiten aus. Dies gilt besonders für ältere, und weniger mobile Personen aber auch die DorfbewohnerInnen mit Pkw nützen diese Gelegenheiten.

„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)

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 zum Durchzugsort, eine Entleerung bezieht sich damit nicht nur auf den Rückbau vorhandener Infrastrukturen sondern auch auf eine Entleerung der öffentlichen Plätze der Gemeinde.

Erledigt man seine täglichen Wege in den Gemeinden belebt dies auch das Ortsleben. Darüber hinaus bieten lokale Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe Beschäftigungsmöglichkeiten.

Die befragten Personen bewerten die Bedeutung der Infrastrukturen durchwegs als wichtig. Das Lebensalter, die Mobilität, und der Familienstatus beeinflussen die Wahrnehmung. Werden bestimmte Infrastrukturen nicht genutzt, so wird deren Bedeutung geringer eingeschätzt. Weniger mobile Personengruppen sind sensibler gegenüber Rückbautendenzen als Personen mit Pkw. Die Einstellung gegenüber den IS-Einrichtungen ist widersprüchlich: Einerseits werden gleiche Lebenschancen für Stadt und Land eingefordert, andererseits akzeptieren die Interviewten den ökonomischen Sachzwang („das

Postamt ist unrentabel und rechnet sich halt nicht mehr“) und finden sich mit dem Rückbau ab.

*„Ja, das sind halt die Gegebenheiten und mit dem muss man eben leben dann.“ (Int. 2/20
Weißenbach, 56 Jahre)*

5. Schlussfolgerungen

Ein ausgewogenes Angebot im Öffentlichen Nahverkehr stellt für die Entwicklung der sozialen- und wirtschaftliche Infrastrukturen 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. Im Hinblick auf die Lebensmittel-Nahversorgung kann durch das Angebot von multifunktionalen Einrichtungen (z.B. Postpartner) das Qualitäts- und Angebotsspektrum erweitert, die örtliche Kaufkraftbindung gestärkt und damit die Herstellung einer kritischen Masse unterstützt werden. Schulgebäude sollten stärker im 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.

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 werden 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 einzufordern, wobei sowohl die Schaffung einer kritischen Masse, und damit die Stärkung der Unternehmensstandorte, als auch ein räumlicher Ausgleich angestrebt werden sollte.

Literaturverweise:

- Fassmann H.: Räumliche Disparitäten im österreichischen Schulsystem. In: ÖROK Schriftenreihe Nr. 162, Wien 2002.
- 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 (Zugriff am 4.3.2004), Brüssel 2003.
- 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 (Zugriff am 12.12.2004), Brüssel 2004.
- Österreichische Post AG: Presseinformationen 2004: http://www.post.at/content/presseservice/presseinformationen/presseservice_presseinformationen_2004.htm
- Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK): Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001. Wien 2002a.
- Hesina, W./ Gassler, H./ Rammer, C.: Rahmenkonzept zur Infrastrukturentwicklung in der EU-Region Niederösterreich. Österreichisches Forschungszentrum Seibersdorf GmbH, Wien 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.

- Hiess, H./Musovic, Z/ Weninger A.: Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit ländlicher Räume. Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH im Auftrag der ÖROK. Wien 2005.
- Obermann, G.: Die öffentliche Hand als privater Akteur im Infrastrukturbereich unter Binnenmarktbedingungen. In: Friedrich Schindegger (Hg.): Raumplanung unter markt
- 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 Weißenbach: <http://www.statistik.at/blickgem/vz1/g61248.pdf> (Zugriff 4. Oktober 2004), Wien 2004c.

Autoren:

Mag. Ingrid Machold, Mag. Oliver Tammé

Bundesanstalt für Bergbauernfragen

A-1030 Wien

www.babf.bmlfuw.gv.at