

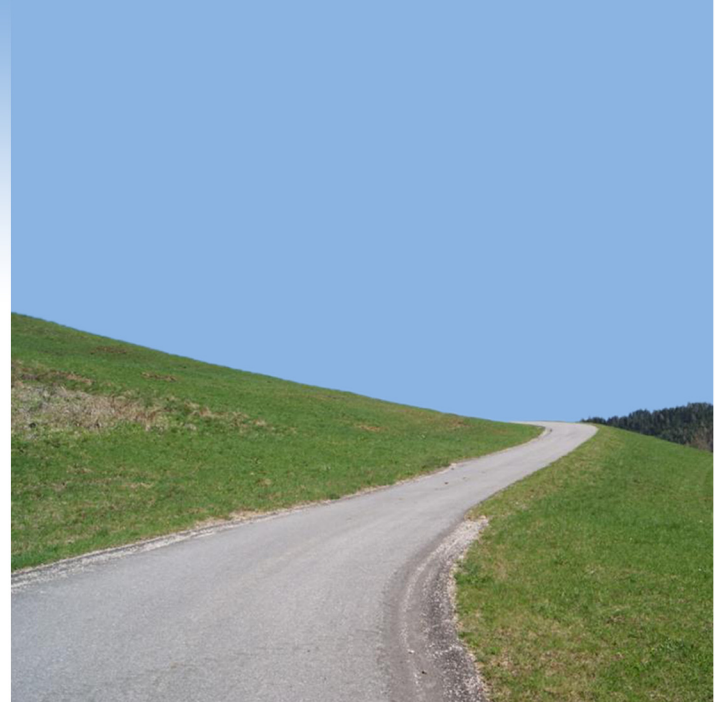


# Ganzheitliche Wirkung der Fördermaßnahme 321a *Verkehrerschließung ländlicher Gebiete*

Studie im Auftrag des  
Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft,  
Umwelt und Wasserwirtschaft  
Abteilung II/5

Stubenring 1  
1010 Wien

Endbericht  
Dezember 2013



# **Ganzheitliche Wirkung der Fördermaßnahme 321a Verkehrerschließung ländlicher Gebiete**

*Klagenfurt, Dezember 2013*

Auftraggeber: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,  
Umwelt und Wasserwirtschaft  
Abteilung II/5  
Stubenring 1  
1010 Wien

Projektkoordination: DI Otto Hofer  
Dr. Wolfgang Schwaiger  
DI Margarethe Schima-Tripolt

Auftragnehmer: Berchtold land.plan  
Benediktinerplatz 3  
9020 Klagenfurt

Projektleiter: DI Andreas Berchtold

Mitarbeit: DI Norbert Kerschbaumer (berchtold land.plan)  
DI Wolfgang Pfefferkorn (Rosinak&Partner)  
DI Helmut Hiess (Rosinak&Partner)  
Mag. Oliver Tamme (Bundesanstalt für Bergbauernfragen)

Deckblatt: Fallbeispiel 12 vor und nach Umsetzung des Wegeprojektes,  
Fotos: Besser, Kerschbaumer

# Inhalt

<b>Kurzfassung.....</b>	<b>2</b>
<b>1. Hintergrund und Aufgabenstellung.....</b>	<b>4</b>
1.1 Ausgangslage und Projektziel .....	4
1.2 Programmziele und Ziele der Maßnahme 321a „Verkehrerschließung“ .....	4
1.3 Halbzeitevaluierung .....	5
1.4 Begriffsdefinitionen .....	5
<b>2. Methoden und Methodik .....</b>	<b>6</b>
2.1 Evaluierungseinheiten .....	6
2.2 Evaluierungsphasen .....	6
2.2.1 Strukturieren.....	8
2.2.2 Beobachten .....	16
2.2.3 Analysieren .....	18
2.2.4 Beurteilen .....	19
<b>3. Ergebnisse - Darstellung und Beschreibung der Evaluierungseinheiten.....</b>	<b>20</b>
3.1 Beschreibung der Fallbeispiele.....	20
3.2 Indikatorenblätter und Bewertungsmatrix .....	36
3.3 Ergebnisse auf Ebene der Indikatorenbündel.....	53
3.3.1 Indikatorenbündel des Wirkungsbereiches „Wirtschaft“ .....	53
3.3.2 Indikatorenbündel des Wirkungsbereiches „Regionalentwicklung“ .....	55
3.3.3 Indikatorenbündel des Wirkungsbereiches „Soziales“ .....	56
3.3.4 Indikatorenbündel des Wirkungsbereiches „Ökologie“ .....	57
<b>4. Gesamtauswertung – bzw. zusammenfassende Interpretation der Ergebnisse .....</b>	<b>59</b>
4.1 Evaluierungsfragen.....	59
4.2 Zusammenfassende Interpretation der Ergebnisse.....	60
4.2.1 Wirtschaft .....	60
4.2.2 Aktive Regionalentwicklung .....	60
4.2.3 Sozialer Wirkungsbereich .....	61
4.2.4 Ökologie .....	62
<b>5. Empfehlungen .....</b>	<b>63</b>
5.1 Finanzierung .....	63
5.2 Begleitung und Konfliktvermittlung (z.B. Mediation) .....	63
5.3 Rechtssicherheit .....	64
5.4 Förderbare Maßnahmen.....	64
5.5 Eingaben in die AMA-Datenbank.....	64
<b>6. Gesamtresümee .....</b>	<b>67</b>
<b>7. Literatur.....</b>	<b>68</b>

---

## Kurzfassung

### Aufgabenstellung

Die Förderungsmaßnahme 321a „Verkehrerschließung ländlicher Gebiete“ als Teil des Österreichischen Programms für die Entwicklung des Ländlichen Raums (LE 07-13) beinhaltet den Bau von Kleinstraßen und Güterwegen. Erklärtes Ziel der Förderungsmaßnahme 321a ist die Unterstützung des Netzes der Kleinstraßen und Güterwege, letztlich abgestellt auf die soziale, gesellschaftliche und wirtschaftliche Wohlfahrt, die Sicherung der Siedlungsstrukturen und den Erhalt der Kulturlandschaft vor allem auch der peripheren Lagen.

Im Zentrum der Studie steht die repräsentative Untersuchung der ganzheitlichen Wirkung der Maßnahme 321a „Verkehrerschließung“ im Rahmen der Evaluierung der Förderungsmaßnahmen des Programms LE.

Die ganzheitliche Wirkung wurde nach ökologischen, wirtschaftlichen, sozialen und regionalen Aspekten untersucht. Darüber hinaus bringt die Studie ergänzende Erkenntnisse zu den von der Europäischen Kommission vorgegebenen Evaluierungsfragen und Wirkungsindikatoren des CMEF (Gemeinsamer Fragenbestand zur Evaluierung des Programms LE07-13), die bei der Weiterentwicklung der Maßnahme herangezogen werden können. Daher werden auch Schlussfolgerungen und Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Maßnahme im Hinblick auf die neue Programmperiode LE 14-20 angeführt.

### Material und Methode

Als Basis für die Evaluierung wurden als kleinste Untersuchungseinheiten Fallbeispiele bzw. Einzelprojekte aus der Gesamtheit der Wegebauprojekte der LE 07-13 im Hinblick auf repräsentative Untersuchungsergebnisse ausgewählt. Der Auswahl der Fallbeispiele bzw. Wegebauprojekte wurden verwaltungstechnische, geographische und projektbezogene Kriterien im Hinblick auf repräsentative Untersuchungsergebnisse zu Grunde gelegt. Mit Ausnahme von Wien – weil nicht an der Maßnahme 321a beteiligt - wurden Beispiele aus allen Bundesländern gewählt.

Im Rahmen der Erhebungsarbeiten wurden zunächst die Projektunterlagen gesichtet. Daran schlossen Vor-Ort-Besichtigungen und qualitative Interviews mit Vertretern von Projektträgern, Landesdienststellen und Gemeinden an.



Zur ganzheitlichen Bewertung der Fallbeispiele wurde ein auf dem CMEF basierendes, hierarchisch aufgebautes, aber maßgeblich verfeinertes Indikatorensystem speziell für die M321a „Verkehrerschließung“ erarbeitet. Den Wirkungsbereichen Wirtschaft, Regionalentwicklung, Soziales und Ökologie wurden jeweils sogenannte Indikatorenbündel zugeordnet (z. B. Indikatorenbündel *Nutzbarkeit und Sicherheit*), die sich aus jeweils mehreren Einzelindikatoren zusammensetzen (z. B. Indikator *Beseitigung Steilstücke*).

Die Bewertung der Fallbeispiele erfolgte zunächst auf der Ebene der Indikatoren. Die Einzelbewertungen wurden in einem nächsten Verfahrensschritt nach definierten Aggregationsregeln auf die Ebene der Indikatorenbündel zusammengeführt. Ein methodisch analoger Schritt auf der nächsten Hierarchieebene führte schließlich zur aggregierten Bewertung der einzelnen Wirkungsbereiche. Die Bewertungen der Indikatorenbündel und der Wirkungsbereiche wurden in einer Bewertungsmatrix zusammengefasst. Diese Bewertungsmatrix stellt die Grundlage für die Beurteilung der Fallbeispiele dar. Zur objektivierten Bewertung dieser Förderungsmaßnahme wurde eine 5-stufige Bewertungsskala herangezogen, beginnend von der besten Stufe 1 „äußerst positive Wirkung“ bis hin zur schlechtesten Stufe 5 „äußerst negative Wirkung.“

## Ergebnisse und Empfehlungen

Das Ergebnis der Bewertung der Förderungsmaßnahme 321a „Verkehrerschließung ländlicher Gebiete“ hat im Rahmen der Studie folgendes Gesamtergebnis erbracht:

In den Wirkungsbereichen „Wirtschaft“ und „Soziales“ besteht die Bewertungsstufe 2 „überwiegend positive Wirkung“.

In den Wirkungsbereichen „Regionalentwicklung“ und „Ökologie“ besteht die Bewertungsstufe 3 „indifferente Wirkung“ bzw. „einander aufhebende positive und negative Wirkungen“.

Auf die Ergebnisse aufbauend wurden auf Realisierbarkeit zu prüfende Empfehlungen formuliert, die vor allem die Vorfinanzierung der Interessenten, die Erweiterung des Kataloges förderbarer Maßnahmen und Optimierung der AMA-Datenbank betreffen.

# 1. Hintergrund und Aufgabenstellung

## 1.1 Ausgangslage und Projektziel

Die Förderungsmaßnahme 321a „Verkehrerschließung ländlicher Gebiete“ als Teil des Österreichischen Programms für die Entwicklung des Ländlichen Raums (LE 07-13) beinhaltet den Bau von Kleinstraßen und Güterwegen.

Die zentrale Aufgabe der vorliegenden Studie ist die repräsentative Untersuchung der ganzheitlichen Wirkung der Maßnahme 321a im Rahmen der Evaluierung der Förderungsmaßnahmen des Programms LE.

Die ganzheitliche Wirkung soll nach ökologischen, wirtschaftlichen, sozialen und regionalen Aspekten untersucht werden. Darüber hinaus soll die Studie zu den von der Europäischen Kommission vorgegebenen Evaluierungsfragen und Wirkungsindikatoren des CMEF (Gemeinsamer Fragenbestand zur Evaluierung des Programms LE07-13) ergänzende Erkenntnisse bringen, die bei der Weiterentwicklung der Maßnahme herangezogen werden können.

Daher werden auch Schlussfolgerungen und Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Maßnahme im Hinblick auf die neue Programmperiode LE 14-20 angeführt.

## 1.2 Programmziele und Ziele der Maßnahme 321a „Verkehrerschließung“

Das Österreichische Programm für die Entwicklung des ländlichen Raums (LE 07-13) beinhaltet drei Schwerpunkte:

1. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Land- und Forstwirtschaft
2. Verbesserung der Umwelt und der Landschaft
3. Lebensqualität im ländlichen Raum und Diversifizierung der ländlichen Wirtschaft

Die dem Schwerpunkt 3 zugeordnete Teilmaßnahme 321a „Verkehrerschließung ländlicher Gebiete“ hat die „Verbesserung der Lebens- und Wirtschaftsbedingungen durch eine landschaftsschonende Erschließung von Siedlungs-, Wirtschafts-, Erholungs-, und Kulturlandschaften“ zum Ziel. Unterstützt soll das Netz der Kleinstraßen und Güterwege werden, wobei die Förderungsmaßnahme dabei letztlich auf die soziale, gesellschaftliche und wirtschaftliche Wohlfahrt, die Sicherung der Siedlungsstrukturen und den Erhalt der Kulturlandschaft vor allem auch der peripheren Lagen abstellen soll. Förderungsgegenstand

sind die Errichtung und der Umbau von Wegen bis max. 3,5 m Fahrbahnbreite, sowie die Instandsetzung von Wegen, jeweils zur äußeren Erschließung (also zur Anbindung an das höherrangige Straßennetz und nicht zur inneren Grundstücksaufschließung).

### 1.3 Halbzeitevaluierung

In der Halbzeitevaluierung 2010 wurde der Zeitraum 2007 – 2009 betrachtet. Dabei wurde festgestellt, dass in der Teilmaßnahme 321a österreichweit 400 Projekte mit einer Gesamtinvestitionssumme von 48,78 Mio. Euro und ausbezahlten Förderungsbeträgen von 32,66 Mio. Euro abgewickelt wurden. Es wurden 5.426 Förderungsbeteiligte (davon 2.703 Landwirte) ausgewiesen. Im Berichtszeitraum wurden 583 km Wege errichtet oder umgebaut und damit 52.544 ha Fläche erschlossen.

### 1.4 Begriffsdefinitionen

Unter **Evaluierung** wird die Bewertung des Fortschritts, der Effizienz und der Wirksamkeit einer Maßnahme oder eines Programms mittels Indikatoren verstanden.

**Indikatoren** werden als Instrumente verwendet, um zu beurteilen, inwieweit die angestrebten Ziele erreicht wurden. Indikatoren sollten spezifisch, messbar, kostenwirksam erreichbar, für die Maßnahme oder das Programm relevant und in einem zeitlich vertretbaren Rahmen verfügbar sein. Nicht immer können Indikatoren mit quantitativen statistischen Daten ausgefüllt werden; sie können auch qualitative Einschätzungen oder logische Annahmen enthalten.

**Inputindikatoren** betreffen das Budget oder andere Ressourcen für die Maßnahme oder das Programm.

Mittels **Outputindikatoren** werden die direkt im Rahmen von Maßnahmen oder Programmen durchgeführten Aktivitäten gemessen.

**Ergebnisindikatoren** messen die direkten, unmittelbaren Wirkungen der Intervention.

**Wirkungsindikatoren** beziehen sich auf den Nutzen der Maßnahme oder des Programms über die unmittelbaren Wirkungen auf die direkt Begünstigten hinaus.

Die **Ex-ante-Bewertung** bildet die Grundlage für ein Bewertungssystem. Darin werden Ziele, Ziellinien und die Ausgangsbasis für die Maßnahme oder das Programm festgestellt.

Die **Ex-post-Bewertung** fasst die kontinuierlichen Bewertungsaktivitäten auf Maßnahmen- und Programmebene mit jährlicher Berichterstattung über diese Aktivitäten am Ende der Programmperiode zusammen.

Im **CMEF** (Common Monitoring and Evaluation Framework) wird das von der Europäischen Union vorgegebene umfangreiche Indikatorensystem detailliert dargestellt. Anzumerken ist, dass im Rahmen der vorliegenden Studie über CMEF hinaus weitere Indikatoren spezifisch für die M321a „Verkehrerschließung“ entwickelt wurden.

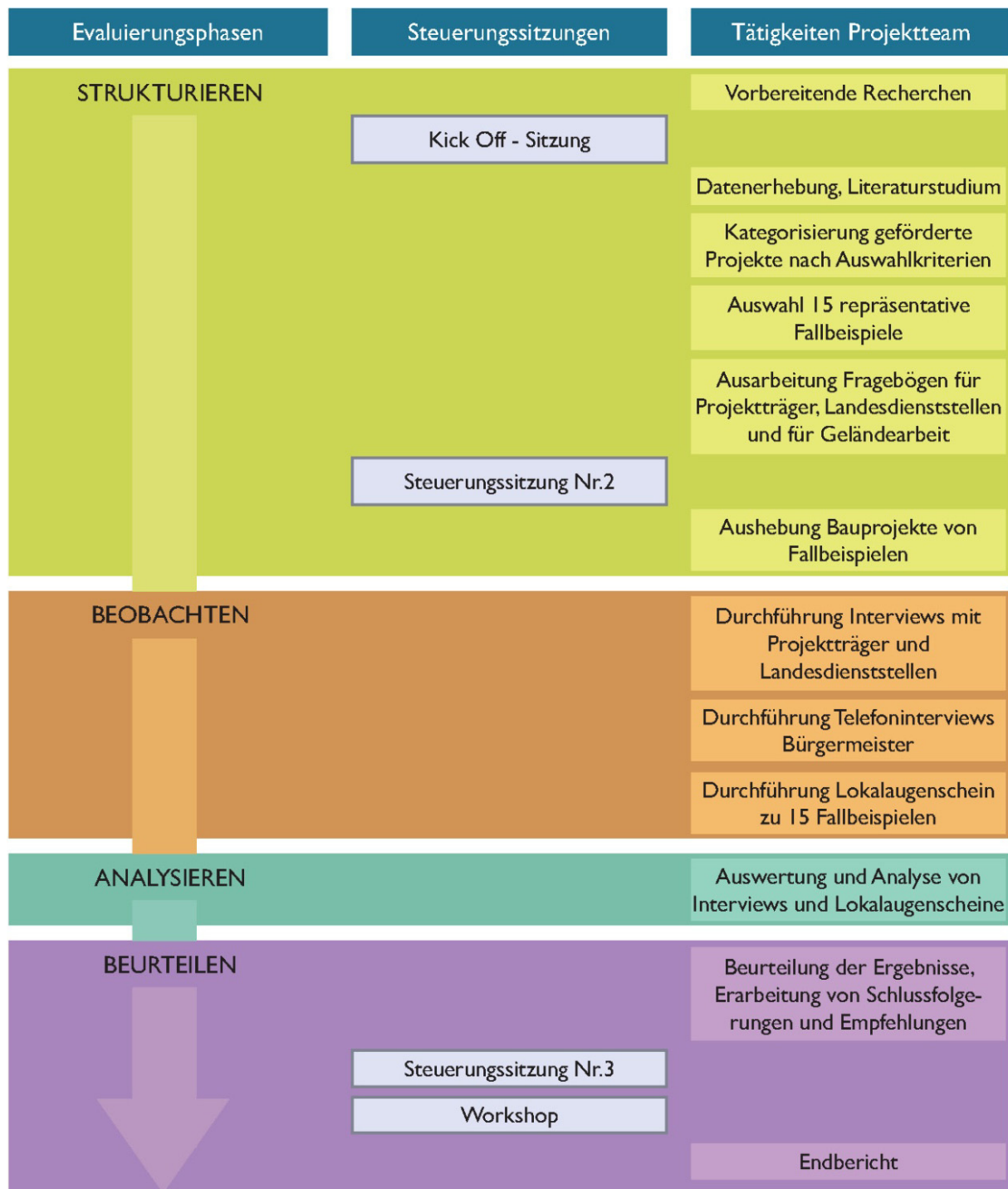
## 2. Methoden und Methodik

### 2.1 Evaluierungseinheiten

Als Basis für die Evaluierung wurden als kleinste Untersuchungseinheiten Fallbeispiele bzw. Einzelprojekte aus der Gesamtheit der Wegebauprojekte der LE 07-13 im Hinblick auf repräsentative Untersuchungsergebnisse ausgewählt. Mittels Sichtung der Projektunterlagen der Fallbeispiele, Vor-Ort-Besichtigung und Interviews wurden die Grundlagen für die gesamtheitliche Beurteilung nach ökologischen, wirtschaftlichen, sozialen und regionalen Aspekten erarbeitet. Die Auswahlkriterien für die Fallbeispiele sind im Kap. 2.2.1.1 angeführt.

### 2.2 Evaluierungsphasen

Die Phasen der Evaluierung gliederten sich in Strukturieren, Beobachten, Analysieren und Beurteilen und wurden in Abstimmung mit der Steuerungsgruppe (Vertreter des BMLFUW und des BABF) im Zeitraum Jänner bis November 2013 abgewickelt. (s. Ablaufschema) Vor Abschluss der Evaluierung wurde ein Workshop zur Diskussion der Ergebnisse durchgeführt.



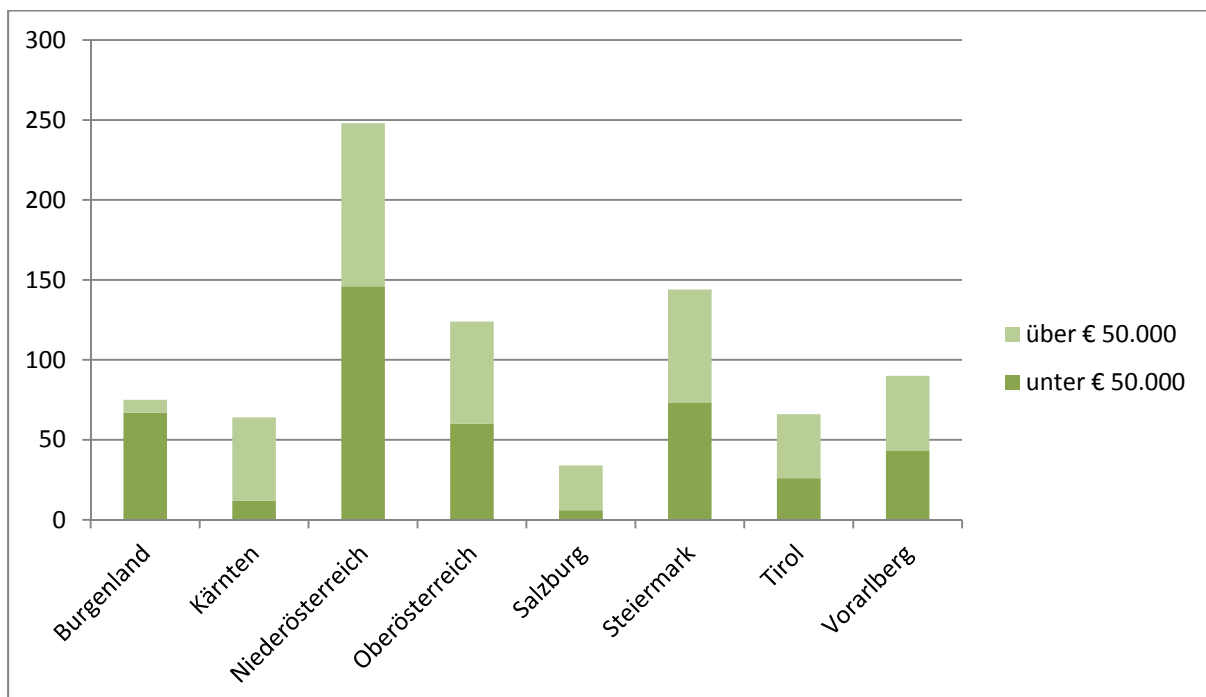
**Abb. 1:** Ablaufschema

## 2.2.1 Strukturieren

### 2.2.1.1 Auswahl der Fallbeispiele

Der Auswahl der Fallbeispiele bzw. Wegebauprojekte wurden verwaltungstechnische, geographische und projektbezogene Kriterien im Hinblick auf repräsentative Untersuchungsergebnisse zu Grunde gelegt. Mit Ausnahme von Wien – weil nicht an der M321a beteiligt - wurden Beispiele aus allen Bundesländern gewählt (siehe Planeinlage 1.1)

Burgenland:	1 Fallbeispiel
Kärnten:	2 Fallbeispiele
Niederösterreich:	3 Fallbeispiele
Oberösterreich:	2 Fallbeispiele
Salzburg:	1 Fallbeispiel
Steiermark:	3 Fallbeispiele
Tirol:	2 Fallbeispiele
Vorarlberg:	1 Fallbeispiel



**Abb. 2:** Anzahl aller Wegebauprojekte der LE07-13 nach Bundesland und Kostengruppe



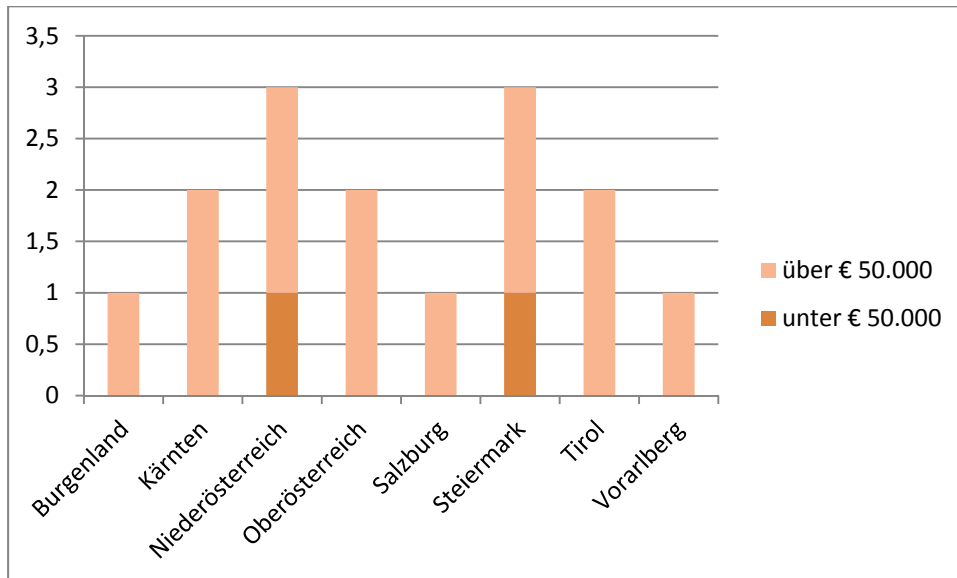


Abb. 3: Anzahl der Fallbeispiele nach Bundesland und Kostengruppe

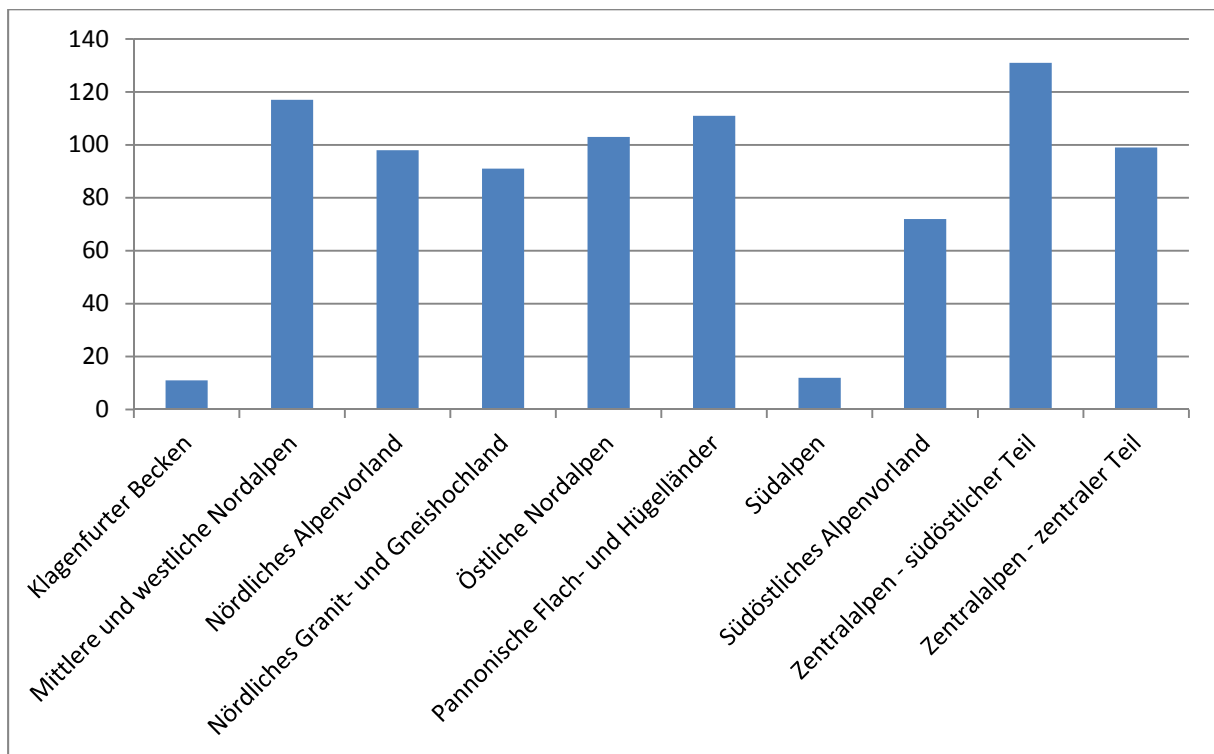
















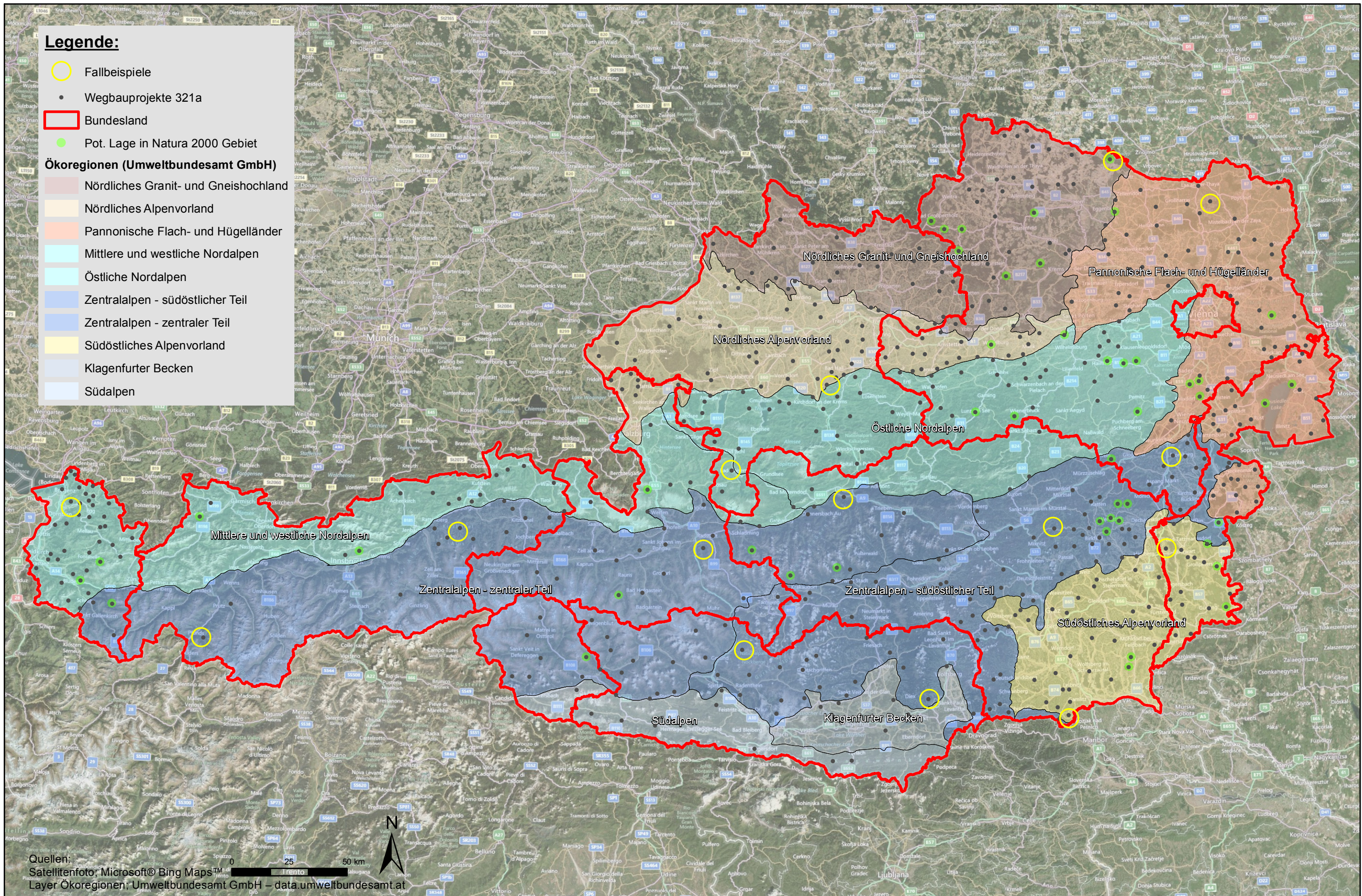
Abb. 4: Anzahl aller Wegebauprojekte der LE07-13 nach Bundesland und Ökoregion

Darüber hinaus wurde bei der Auswahl der Fallbeispiele darauf geachtet, dass in jeder Ökoregion Österreichs (vgl. Umweltbundesamt) mindestens 1 Fallbeispiel zu liegen kommt (siehe Abbildung 5). Schließlich wurde je ein Fallbeispiel im Bereich eines Europaschutzgebietes und im Bereich einer Alm ausgewählt. Zur Auswahl gelangten zudem zwei Kleinprojekte (Investitionskosten kleiner 50.000 Euro).





**Legende:**

-  Fallbeispiele
  -  Wegbauprojekte 321a
  -  Bundesland
  -  Pot. Lage in Natura 2000 Gebiet
- Ökoregionen (Umweltbundesamt GmbH)**
-  Nördliches Granit- und Gneishochland
  -  Nördliches Alpenvorland
  -  Pannonische Flach- und Hügelländer
  -  Mittlere und westliche Nordalpen
  -  Östliche Nordalpen
  -  Zentralalpen - südöstlicher Teil
  -  Zentralalpen - zentraler Teil
  -  Südöstliches Alpenvorland
  -  Klagenfurter Becken
  -  Südalpen



Quellen:  
 Satellitenfoto; Microsoft® Bing Maps™  
 Layer Ökoregionen; Umweltbundesamt GmbH – data.umweltbundesamt.at

 <b>Dipl. Ing. Andreas Berchtold</b> Ingenieurkonsulent für Landschaftsplanung und -pflege A-9020 Klagenfurt, Benediktinerplatz 3, Tel. 0463/513192, Fax: DW-55, office@berchtold-ip.at	GEZEICHNET: O.J.	MASSTAB: <b>1:1.500.000</b>	PROJEKT <b>Evaluierung Fördermaßnahme 321a</b>	
	GZL: 12.098	AUSFERTIGUNG:	PLANTITEL <b>Lageplan 845 Projektstandorte</b>	
	DATUM: 18.12.2013	Abbildung 5	AUFTRAGGEBER <b>BMLFUW, Abteilung II/5, 1010, Stubenring 1</b>	



### 2.2.1.2 Indikatorensystem

Zur ganzheitlichen Bewertung der Fallbeispiele wurde ein auf dem CMEF basierendes, hierarchisch aufgebautes, aber maßgeblich verfeinertes Indikatorensystem speziell für die M321a „Verkehrerschließung“ erarbeitet (siehe Abbildung 6). Den Wirkungsbereichen Wirtschaft, Regionalentwicklung, Soziales und Ökologie wurden jeweils sogenannte Indikatorenbündel zugeordnet (z. B. Indikatorenbündel *Nutzbarkeit und Sicherheit*), die sich aus jeweils mehreren Einzelindikatoren zusammensetzen (z. B. Indikator *Beseitigung Steilstücke*). Die Palette möglicher Wirkungsindikatoren wurde in der Startphase mit VertreterInnen des BMLFUW und der BABF konkretisiert. Wenn die Relevanz der Indikatoren sich nicht auf einen Wirkungsbereich beschränkte, wurden sowohl Einzelindikatoren, als auch Indikatorenbündel mehreren Wirkungsbereichen zugeordnet. So ist z. B. das Indikatorenbündel *Nutzbarkeit und Sicherheit* sowohl dem Wirkungsbereich „Wirtschaft“, als auch (geringfügig adaptiert) dem Sozialen Wirkungsbereich zugeordnet.

Die Bewertung der Fallbeispiele erfolgte zunächst auf der Ebene der Indikatoren. Die Einzelbewertungen wurden in einem nächsten Verfahrensschritt nach definierten Aggregationsregeln auf die Ebene der Indikatorenbündel zusammengeführt. Ein methodisch analoger Schritt auf der nächsten Hierarchieebene führte schließlich zur aggregierten Bewertung der einzelnen Wirkungsbereiche.

#### 2.2.1.2.1 Indikatorensystem im Wirkungsbereich „Wirtschaft“

Im Wirkungsbereich „Wirtschaft“ sind die Indikatorenbündel *Kosten*, *Beschäftigungseffekte*, *Nutzbarkeit und Sicherheit*, *Verbesserung Erreichbarkeit*, *Neuinvestitionen* und *Wirkung auf die Betriebsstruktur* zusammengefasst. Die *Kosten* sind auf der Ebene der Indikatoren in *Errichtungskosten je Laufmeter* und *Instandhaltungskosten nach Fertigstellung* weiter differenziert, wobei die *Errichtungskosten* in Euro dem Projektakt entnommen und die *Instandhaltungskosten* nach Realisierung der Maßnahme im Interview nachgefragt wurden. Die *Instandhaltungskosten* wurden dabei nicht quantitativ erfasst, sondern relativ im Vergleich zu den *Kosten* für die laufende Instandhaltung vor dem Bau der Maßnahme. Das Indikatorenbündel *Kosten* ist nur in den einzelnen Projektblättern angeführt, fehlt aber in der Bewertungsmatrix, weil eine Bewertung dieser Indikatoren nicht möglich ist.

**Wirkindikatoren (basierend auf CMEF) und Bewertung der Fallbeispiele**

**Abb. 6: Übersicht Indikatorensystem**

Wirkungsbereich	Indikatorenbündel	Indikator	Fallbeispiel (Nr.) Kurzbeschreibung	Bewertung <sup>1</sup>
Wirtschaft	Kosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtungskosten pro lfm (€)</li> <li>• Erhaltungskosten nach Fertigstellung</li> </ul>		
	Beschäftigungseffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mannmonate Errichtungsphase</li> <li>• Betriebsphase (direkt/Indirekt)</li> </ul>		
	Nutzbarkeit und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• erhöhte Gesamtgewichte/Achslasten, Transportbreiten und -längen möglich (ja/nein)</li> <li>• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall) (ja/nein)</li> <li>• Beseitigung Steilstücke (ja/nein)</li> <li>• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert (ja/nein)</li> <li>• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung (ja/nein)</li> <li>• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz) (ja/nein)</li> </ul>		
	Verbesserung Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit gewerblicher Betrieb</li> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Betrieb</li> </ul>	(ja/nein) (ja/nein)	
	Neuinvestitionen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohngebäude</li> <li>• Betriebsgebäude</li> </ul>	(ja/nein) (ja/nein)	
	Wirkung auf die lokale Betriebsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhaltung der lw. Betriebsstruktur</li> <li>• Schaffung bzw. Erhaltung betrieblicher Funktionen und Erwerbsmöglichkeiten</li> <li>• Anzahl der lw. Betriebe mit Vorteilen</li> <li>• Anzahl der gewerbl. Betriebe mit Vorteilen</li> </ul>	(ja/nein) (ja/nein) (ja/nein) (ja/nein)	
	Regionale Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeitverkürzungen zum höherrangigen Straßennetz</li> <li>• Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen oder Gemeinden</li> </ul>	(ja/nein) (ja/nein)	
	Ortsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ausgelöste Änderung von örtlichen Planungsdokumenten</li> <li>• ausgelöste Bauvorhaben</li> <li>• unerwünschte Folgewirkungen (z.B. Zweitwohnsitze)</li> <li>• finanzielle Belastung der Gemeinde</li> <li>• Bevölkerungsentwicklung</li> </ul>	(ja/nein) (ja/nein) (ja/nein) (ja/nein) (ja/nein)	
Regionalwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionale Wertschöpfung</li> <li>• Erhaltung oder Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region</li> </ul>	(ja/nein) (ja/nein)		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhaltung oder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen</li> </ul>	(ja/nein)		
Sozial	Verbesserung Daseinsgrundvorsorge	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit soziale und kulturelle Einrichtungen</li> </ul>	(ja/nein)	
	Nutzbarkeit und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit Arbeitsplatz</li> <li>• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)</li> <li>• Beseitigung Steilstücke</li> <li>• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert</li> <li>• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung</li> <li>• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)</li> </ul>	(ja/nein) (ja/nein) (ja/nein) (ja/nein) (ja/nein)	
	Akzeptanz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• soziale Akzeptanz des Projektes in der Gemeinde</li> </ul>	(ja/nein)	
	Lebensräume <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebensräume Beeinträchtigung</li> <li>• Lebensräume Kompensation</li> <li>• Lebensräume Verbesserung</li> <li>• Intensivierung oder Extensivierung lw. Lebensräume</li> </ul>	(ja/nein) (ja/nein) (ja/nein) (ja/nein)	
Landschaftsbild	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fremdkörperwirkung</li> <li>• Blickfeldstörung</li> <li>• Standortgerechte Böschungsbegrünung</li> <li>• Schaffung von extensiver Kulturlandschaft</li> </ul>	(ja/nein) (ja/nein) (ja/nein) (ja/nein)		
	Schutzgebiete	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutzgebiete betroffen</li> <li>• Beeinträchtigte Schutzgüter</li> </ul>	(ja/nein) (ja/nein)	

**1: Bewertung Indikatoren:**

- (1) Äußerst positive Wirkung
- (2) Überwiegend positive Wirkung
- (3) Indifferente Wirkung
- (3\*) positive und negative Wirkungen heben einander auf
- (4) Überwiegend negative Wirkung
- (5) Äußerst negative Wirkung

**2: Lebensräume:** Feuchtflächen, Landschaftselemente, Sonderstandorte, Fließgewässer

Das Indikatorenbündel *Beschäftigungseffekte* setzt sich aus den Indikatoren *Mannmonate Errichtungsphase* und *Effekte während der Betriebsphase* zusammen. Die Beschäftigungseffekte in der Betriebsphase wurden gleich wie diejenigen der Bauphase im Rahmen der Interviews mit Projektträgern und zuständigen Vertretern der Landesdienststellen erfragt und letztere in Zusammenschau mit den Angaben zu den gewerblichen und landwirtschaftlichen Erschließungseffekten auf Plausibilität geprüft.

Im dritten Indikatorenbündel *Nutzbarkeit und Sicherheit*, werden fünf Einzelindikatoren aggregiert, wobei der Indikator *Erhöhte Gesamtgewichte/ Achslasten, Transportbreiten und –längen möglich* vor allem Aussagen zu (verbesserter) Nutzbarkeit ermöglicht, während die Indikatoren *Verbesserung der Wegbenutzbarkeit nach extremen Witterungsereignissen (Starkregen/Schneefall)*, *Beseitigung Steilstücke, Querneigung von tal- zu bergseitig geändert* und *Verbesserung Oberflächenmanagement – Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung* den Themenschwerpunkt Sicherheit betreffen. Anzumerken ist, dass die Beseitigung von Steilstücken nicht nur durch Umtrassierungen erreicht wurde, sondern auch durch Vergleichmäßigung der Längsneigung. Alle Informationen zu den Indikatoren dieses Bündels wurden anhand der Sichtung der Projektunterlagen, der Besichtigung der Wegeprojekte und der Interviews gewonnen bzw. geprüft.

Basis für die Bewertung des Indikatorenbündels *Verbesserung Erreichbarkeit* sind die Einzelindikatoren *Verbesserung Erreichbarkeit gewerblicher Betrieb*, sowie *Verbesserung Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Betrieb*, wobei sich positive Effekte sowohl durch die Verbesserung der Anlieferung von Betriebsmitteln bzw. Anreise von Gästen/KonsumentInnen, als auch durch verbesserten Abtransport von Produkten ergeben. Quellengrundlagen waren die Besichtigung der Projekte und die Interviews mit Projektträgern und Gemeinden.

*Neuinvestitionen an Gebäuden* im von den Wegeprojekten erschlossenen Raum wurden getrennt nach Wohn- und Betriebsgebäuden erfasst. Die Erfassung erfolgte im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung und wurde im Interview präzisiert, wobei zur Herstellung eines allfälligen Zusammenhangs mit dem Wegebau vor allem die Chronologie (Investition vor oder nach Umsetzung des Wegeprojektes) nachgefragt wurde.

Innerhalb des Indikatorenbündels *Wirkung auf die Betriebsstruktur* wurde der Gesamtheit der Betriebe im erschlossenen Teilraum verstärkte Aufmerksamkeit gewidmet, weil sich durch die informelle, nachbarschaftliche Gemeinschaft auch für einzelne Betriebe Synergieeffekte ergeben können (z. B. Anfahrt von abgelegenen Höfen durch den Milchwagen bei Vorhandensein mehrerer milchliefernder Betriebe). Dementsprechend sind im Indikatorenbündel mit der *Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe mit Vorteilen*, sowie

*Anzahl der gewerblichen Betriebe mit Vorteilen* zwei quantitative Indikatoren enthalten, ergänzt durch die qualitativ erhobenen Indikatoren *Erhaltung der landwirtschaftlichen Betriebsstruktur* und *Schaffung bzw. Erhaltung betrieblicher Funktionen und Erwerbsmöglichkeiten*. Die Informationen stammen aus den Interviews bzw. aus der Vor-Ort-Besichtigung.

#### 2.2.1.2.2 Indikatorensystem im Wirkungsbereich „Regionalentwicklung“

Der Wirkungsbereich „Regionalentwicklung“ wurde anhand der Indikatorenbündel *Regionale Erreichbarkeit*, *Ortsentwicklung* und *Regionalwirtschaft* bearbeitet und bewertet. Die *Regionale Erreichbarkeit* wird durch die *Fahrzeitverkürzung zum höherrangigen Straßennetz*, sowie durch die *Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen oder Gemeinden* indiziert. Hinter dem Indikatorenbündel *Ortsentwicklung* stehen die Indikatoren *ausgelöste Änderung von örtlichen Plandokumenten* (Bebauungsplan, Flächenwidmungsplan, örtliches Entwicklungskonzept u. dgl.), *ausgelöste Bauvorhaben, unerwünschte Folgewirkungen* (z. B. Zweitwohnsitze), *finanzielle Belastung für die Gemeinde* und *Bevölkerungsentwicklung*. Die hier genannten Indikatoren sind teilweise „Negative Indikatoren“, d. h. eine Beantwortung mit „Ja“ zieht eine negative Beurteilung nach sich (z. B. Zweitwohnsitze als für Gemeinde und Landschaftsbild negatives Merkmal). Der *Indikator finanzielle Belastung für die Gemeinde* wurde in Zusammenschau mit dem Indikator *Erhaltungskosten nach Fertigstellung* und einer diesbezüglichen Kostenbeteiligung der Gemeinde unter Berücksichtigung des Vergleichs mit den Kosten vor der Umsetzung des geförderten Projektes bewertet.

Das Indikatorenbündel *Regionalwirtschaft* erfährt Konkretisierung durch die Indikatoren *Regionale Wertschöpfung, Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region* und *Erhaltung oder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen*. Innerhalb letztgenannten Indikators wird auch überbetriebliche Infrastruktur und deren rechtliche Verankerung (z. B. vertragliche Absicherung eines Radweges als Folge eines Wegeprojektes) berücksichtigt. Alle Indikatoren des Indikatorenbündels *Regionalwirtschaft* nehmen Bezug sowohl auf die Bau-, als auch auf die Betriebsphase der Projekte. Informationsquellen im Wirkungsbereich „Regionalentwicklung“ waren Interviews, insbesondere auch mit Vertretern der Gemeinden und Projektunterlagen.

#### 2.2.1.2.3 Indikatorensystem im Wirkungsbereich „Soziales“

*Verbesserung der Daseinsgrundvorsorge, Nutzbarkeit und Sicherheit* und *Akzeptanz des Projektes* sind die Indikatorenbündel innerhalb des Wirkungsbereichs „Soziales“. Für die *Verbesserung der Daseinsgrundvorsorge* steht auf der Ebene der Indikatoren die



*Verbesserung der Erreichbarkeit sozialer und kultureller Einrichtungen* (z. B. Arzt, Schule, Kirche, Kulturgebäude und Veranstaltungsorte), wobei insbesondere auch die Möglichkeit einer kontinuierlichen Erreichbarkeit der genannten Einrichtungen bewertet wurde.

Auch das schon innerhalb des Wirkungsbereichs „Wirtschaft“ zur Anwendung gelangte Indikatorenbündel *Nutzbarkeit und Sicherheit* ist Teil des Wirkfaktors „Soziales“, allerdings wurde hier der Indikator *erhöhte Gesamtgewichte/Achslasten, Transportbreiten und –längen* durch den Indikator *Verbesserung Erreichbarkeit Arbeitsplatz* ersetzt.

Der Indikator *soziale Akzeptanz des Projektes in der Gemeinde* komplettiert die Bewertungsgrundlage des sozialen Wirkungsbereiches, dessen Informationen vorwiegend durch Interviews, ergänzt durch die Vor-Ort-Besichtigungen, gewonnen wurden.

#### 2.2.1.2.4 Indikatorensystem im Wirkungsbereich „Ökologie“

Zur Beschreibung und Bewertung des Wirkungsbereiches „Ökologie“ wurden die Indikatorenbündel *Lebensräume*, *Landschaftsbild* und *Schutzgebiete* gebildet. Bis auf wenige Ausnahmen sind den Bündeln „negative Indikatoren“ zugeordnet, die sich größtenteils auf den eigentlichen Wegkörper beziehen. Innerhalb der Lebensräume ermöglichen die Indikatoren *Lebensräume Beeinträchtigung*, *Lebensräume Kompensation*, *Lebensräume Verbesserung* sowie *Intensivierung und Extensivierung landwirtschaftlicher Lebensräume* eine differenzierte Abbildung der Projektfolgen, wobei letztgenannter Indikator auf vom Projekt erschlossene Flächen Bezug nimmt und indirekte Projektauswirkungen auf Lebensräume zeigt, während die anderen Indikatoren sich auf die unmittelbar vom Bau betroffenen Flächen beziehen.

Die Kompensation von (wertvollen) Lebensräumen bedeutet eine behördlich vorgeschriebene Schaffung von Ersatzlebensräumen infolge einer Beeinträchtigung wertvoller Biotope durch den Bau. Eine allfällige Verbesserung innerhalb des Indikatorenbündels tritt auf, wenn durch freiwillige und unbeabsichtigte Schaffung von wertvollen Lebensräumen diesbezüglich eine positive Flächenbilanz entsteht (Feuchtflecken, Trockensteinmauern).

Innerhalb des Landschaftsbildes steht neben den Negativindikatoren *Fremdkörperwirkung* und *Blickfeldstörung* der positive Indikator *Standortgerechte Böschungsbegrünung*, weil bei Kleinstwegen in Hanglagen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes stärker von Böschungen ausgehen als von der Fahrbahn selbst, wenn man beim Betrachtungsort von terrestrischen Standorten ausgeht.

Die Indikatoren *Schutzgebiete betroffen* und *Beeinträchtigung Schutzgüter* dienen der Erkennung von Projektwirkungen in Europaschutzgebieten, zusammengefasst im Indikatorenbündel *Schutzgebiete*.

Als Informationsquellen dienten Projektunterlagen, insbesondere naturschutzrechtliche Bewilligungsbescheide, Interviews und die Vor-Ort-Besichtigung. Auf die insgesamt hohe Bedeutung des Kleinwegenetzes bis 3,5m Fahrbahnbreite für die Erhaltung der Kulturlandschaft und gegen eine Verwaldung, vor allem auch in peripheren Lagen samt den entsprechenden ökologische Aspekten, kann hier nur allgemein hingewiesen werden, weil die einzelprojektspezifische Zuordnung von Wirkungen auf erschlossenen Flächen nicht immer möglich ist. So wurden im Indikatorensystem nur jene Wirkungen ausgewiesen, die dem jeweiligen Projekt eindeutig zuordenbar waren.

## 2.2.2 Beobachten

### 2.2.2.1 Sichtung der Projektunterlagen

Im Zuge der Recherchen wurden die von den Landesdienststellen zur Verfügung gestellten Projektunterlagen der einzelnen Beispiele gesichtet. Neben den technischen Projekten wurden auch relevante Bewilligungsbescheide durchgesehen.

### 2.2.2.2 Vor Ort Besichtigung

Alle Fallbeispiele wurden vor Ort besichtigt. Der Lokalausweis wurde in der Regel vor den Interviews durchgeführt, um das Interview verständiger führen und dabei auch auf eine Prüfebene zurückgreifen zu können.

Nach Möglichkeit wurde die gesamte Trasse begangen, längere Wege wurden mit dem PKW befahren. Die Erhebung gliederte sich in:

- Das Wegeprojekt: Technische Ausführung, Fahrbahnbeläge, Begrünungsmaßnahmen, Ausgleichsmaßnahmen, Betriebs- und Verkehrssicherheit
- Verkehrssituation vor Bau des Wegeprojektes: Bauliche Standards, Fahrbahnbeläge, Betriebs- und Verkehrssicherheit, Entfernungen (Umwege)
- Die erschlossenen Flächen: der Landschaftstyp und die Nutzung der erschlossenen Flächen vor und nach der Wegeerschließung wurden abgeschätzt. Dabei war zu berücksichtigen, dass Wechsel von Nutzungen und Landschaftstypen sich über Jahre oder Jahrzehnte hinziehen können und daher auch Tendenzen erfasst werden mussten.

(z.B. aufgelassene Bergbauernhöfe führen tendenziell zur Verwaldung) Diese Veränderung der Nutzung bzw. des Landschaftstyps wurde auch hinsichtlich der Auswirkung auf die biologische Vielfalt bewertet.

Im Rahmen der Vor-Ort-Besichtigung wurde eine Fotodokumentation des Wegeprojektes erstellt.

Die Begehung fand in der Regel im Beisein von Vertretungsbefugten der Wegegemeinschaften, den verantwortlichen Beamten der Landesdienststellen und Vertretern der Gemeinde statt.

### 2.2.2.3 Qualitative Interviews mit Vertretern von Projektträgern, Landesdienststellen und Gemeinden

Im Anschluss an die Vor-Ort-Besichtigung wurden die Interviews mit Vertretern von Projektträgern, Landesdienststellen und Gemeinden durchgeführt. Die ursprüngliche Konzeption der Telefoninterviews mit Vertretern der Gemeinden wurde nicht aufrecht erhalten, weil die Gemeindevertretung mit einer Ausnahme bei allen Besichtigungs- und Gesprächsterminen anwesend war (und häufig auch die Räumlichkeiten für die Interviews zur Verfügung stellte).

Die Interviews wurden mittels eines strukturierten Gesprächsleitfadens geführt. Dieser Gesprächsleitfaden deckt ökologische, wirtschaftliche, soziale und regionale Aspekte der Projekte ab und beinhaltet die in der Tabelle „System der Wirkindikatoren“ (s. Anhang) angeführten Kriterien.

Diese teilstandardisierte Interviewform ohne Antwortvorgabe wurde gewählt, um einerseits den Befragten weitgehende Artikulationsmöglichkeiten einzuräumen, und um andererseits über die Teilstandardisierung eine Vergleichbarkeit der Interviews der einzelnen Fallspiele und damit eine entsprechende Basis für die Bewertung der Beispiele bereitzustellen. Die Sichtung der Projektunterlagen und die Vor-Ort-Besichtigung ermöglichten es dem Interviewer, vertiefend nachzufragen.

Die Aussagen der Interviewpartner wurden schon während des Interviews protokolliert und im Anschluss ergänzt.

Die Dauer der Interviews betrug zwischen 120 und 150 Minuten.

## 2.2.3 Analysieren

Im Mittelpunkt der Studie steht die Auswertung der Fallbeispiele (Bauprojekte, Geländearbeit und Interviews). Dabei wäre im Hinblick auf das Untersuchungsziel, die ganzheitliche Wirkung der M321a „Verkehrerschließung“ nach den ökologischen, wirtschaftlichen, sozialen und regionalen Aspekten festzustellen, eine rein statistische Auswertung nicht geeignet, abgesehen von der relativ kleinen Stichprobe im Hinblick auf die Grundgesamtheit. Demgegenüber war zur Zielerreichung neben einer repräsentativen Auswahl der Fallbeispiele insbesondere auch die qualitative Interpretation der Auswertung der Wirkungsfaktoren erforderlich.

### 2.2.3.1 Auswertung Fallbeispiele

Zur Auswertung der Fallbeispiele wurden zunächst die Inhalte der Interviewprotokolle jeweils in einzelne, fallbeispielbezogene Indikatorenblätter übertragen. Dabei wurde im Wesentlichen analysiert, ob die durch die Einzelindikatoren nachgefragten Sachverhalte als inhaltlich erfüllt oder nicht erfüllt angesehen werden konnten (z. B. *Querneigung von talseitig auf bergseitig geändert: JA*). In einem nächsten Schritt wurden die Ja/Nein-Angaben zu den Einzelindikatoren auf der Ebene der Indikatorenbündel zusammengeführt und bewertet. Die Bewertung erfolgte in Bewertungsklassen auf Basis der Anteile positiver oder negativer Beurteilungen der Einzelindikatoren.

Die Bewertungsklassen bedeuten:

- 1 äußerst positive Wirkung
- 2 überwiegend positive Wirkung
- 3 indifferente Wirkung
- 4 überwiegend negative Wirkung
- 5 äußerst negative Wirkung

Die Bewertung kann vom rechnerisch-formalen Ergebnis abweichen, wenn ein Einzelindikator das Ergebnis der Bewertung überdurchschnittlich beeinflusst (modifizierte Gewichtung der Indikatoren). Solche abweichende Bewertungen sind im Indikatorenblatt und in der zusammenfassenden Bewertungsmatrix **rot** dargestellt. Die abweichende Bewertung ist im Text verbal begründet.

Die Bewertungen der Indikatorenbündel wurden schließlich aggregiert und so auf die Ebene der Wirkungsbereiche bzw. deren Bewertung gebracht.

Bewertungen der Indikatorenbündel und der Wirkungsbereiche wurden in einer Bewertungsmatrix zusammengefasst. Diese Bewertungsmatrix stellt die Grundlage für die Beurteilung der Fallbeispiele dar.

Als Referenzfall für die Beurteilung der Auswirkungen dient jeweils die Null-Variante, d.h. der Fall, dass die Verkehrserschließungs-Maßnahme nicht durchgeführt worden wäre.

## 2.2.4 Beurteilen

Die vorläufige Beurteilung der Schlussfolgerungen aus der Evaluierung der Fallbeispiele erfolgte durch das Projektteam und wurde im Rahmen eines Workshops zur Diskussion gestellt.

### 2.2.4.1 Workshop

Der Workshop wurde im Anschluss an die Auswertung und Analyse, vor der Erstellung des Berichtsentwurfs durchgeführt. Die vorläufigen Ergebnisse der Studie wurden in Form von 4 Thesen präsentiert und diskutiert. Das Hauptaugenmerk lag dabei auf der Frage der Verbesserungsmöglichkeiten und des Resümees der Gesamtwirkung der Förderungsmaßnahme 321a. Zu diesem Workshop waren neben dem Projektteam Vertreter des Auftraggebers, der Landesdienststellen und der Projektträger geladen. Die Abwicklung erfolgte nach der Methode des „World Cafes“. Die Fragestellungen wurden vier, jeweils von einem Moderator betreuten Tischen zugewiesen. Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen teilten sich auf die vier Tische auf, wechselten die Tische mehrmals nach einer bestimmten Zeit, sodass jeder Teilnehmer die Gelegenheit hatte, an jedem Tisch in wechselnder Zusammensetzung mitzudiskutieren. Das Ergebnis der Tische wurde anschließend von den Moderatoren präsentiert.

### 2.2.4.2 Ganzheitliche Beurteilung der Ergebnisse

Die aus dem Workshop gewonnenen Informationen und Beurteilungen flossen in die endgültige Gesamtbeurteilung durch das Projektteam bzw. in den Endbericht ein.

### **3. Ergebnisse - Darstellung und Beschreibung der Evaluierungseinheiten**

#### **3.1 Beschreibung der Fallbeispiele**



## Fallbeispiel 1 (Vorarlberg)

Fallbeispiel 1 mit einer Wegstrecke von 737m und 20 Interessenten erschließt 3 landwirtschaftliche Betriebe (Milchwirtschaft) und einen Gewerbebetrieb (Installateur) in fast ebener Lage in der Flyschzone der Ökoregion „Mittlere und westliche Nordalpen“.

Vor der Umsetzung des geförderten Wegeprojektes der LE 07-13 war der Weg aufgrund der unzureichenden Tragfähigkeit, der zu schmalen Fahrbahn, fehlender Ausweichen und Umkehrplätze nicht auf eine Befahrbarkeit mit zeitgemäßen Maschinen und Geräten, LKW etc. ausgelegt. Weitere Mankos waren die nicht funktionierende Entwässerung und die erschwerte Schneeräumung im Winter. Auch rechtliche Grundlagen, wie etwa eine Genossenschaft mit verbindlichen Satzungen, gesicherte Hofzufahrt und ein mit der Natur übereinstimmender Grundbuchsstand fehlten.

Durch die Umsetzung des Wegeprojektes konnte die Wegstrecke grundlegend ertüchtigt und eine ausreichende Befahrbarkeit mit LKW und landwirtschaftlichen Geräten und die Winter-Tauglichkeit hergestellt werden. Damit einher geht auch eine deutliche Reduzierung der Instandhaltungskosten.

Durch Gründung einer Genossenschaft und die komplette Mappenberichtigung konnte die Investition auch rechtlich abgesichert werden.



Fallbeispiel 1



Rechtlich gesicherte Hofzufahrt



Befahrbarkeit mit zeitgemäßen Maschinen wurde hergestellt



3 Höfe wurden erschlossen

## Fallbeispiel 2 (Steiermark)

Fallbeispiel 2 mit einer Wegstrecke von 460m und 5 Interessenten erschließt einen Weinbaubetrieb (samt Weinverkostung und -verkauf), sowie Flächen von 2 weiteren land- und forstwirtschaftlichen Betrieben im hügeligen Streusiedlungsgebiet des Südöstlichen Alpenvorlandes.

Vor der Umsetzung des geförderten Wegebauprojektes erschwerte die spitzwinkelige Einbindung des Weges in das höherrangige Wegenetz die Wegebenützung für gängige größere Fahrzeuge. Die talseitige Wegeböschung war teilweise bis zum Rand der Asphaltfahrbahn abgerutscht und Steilstücke erschwerten die Benützung vor allem im Winter.

Durch die Umsetzung des Wegebauprojektes konnte die Einbindung des Weges in das höherrangige Wegenetz zeitgemäß und sicher ausgeführt werden, Steilstücke wurden durch Vergleichmäßigung des Längsprofils beseitigt und der Böschungsbruch behoben.

### Kommentar des Vertreters der Wegegenossenschaft:

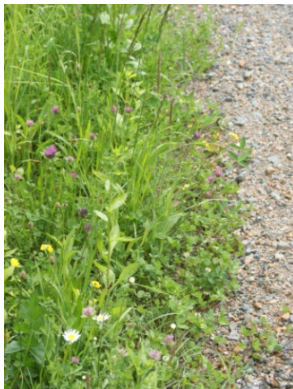
*„Durch das Projekt sind wir wieder in den Straßenzug eingebunden. Wir sind glücklich und froh, dass unser Betrieb jetzt eine zeitgemäße und besucherfreundliche Erschließung hat.“*



Fallbeispiel 2



Zeitgemäße Einbindung



Blumenreiche Böschungsbegrünung



Erschlossener Weinbetrieb



### Fallbeispiel 3 (Steiermark)

Fallbeispiel 3 mit einer Wegstrecke von 440m und 24 Interessenten erschließt 9 landwirtschaftliche Betriebe (Milch- und Mutterkuhbetriebe) und 10 sonstige Objekte, sowie die Flächen der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe im steilen Streusiedlungsgebiet der „Zentralalpen – südöstlicher Teil“.

Vor der Umsetzung des geförderten Wegebauprojektes erschwerten bis zu 20cm tiefe Schlaglöcher und insbesondere vereiste Teilstücke (als Folge defekter Drainagen) die Wegbenutzung, sodass es zu Unfällen kam und der Milchwagen im Winterhalbjahr die Hangsiedelung nicht anfuhr.

Durch das Wegebauprojekt wurde die Tragfähigkeit erhöht, eine geeignete Fahrbahn hergestellt. Drainagen sowie Oberflächenentwässerung konnten dem Stand der Technik entsprechend ausgebildet werden, sodass die Befahrbarkeit an Frostwechseltagen und im Winter wesentlich verbessert wurde und der Milchwagen die Betriebe ganzjährig anfährt.



Fallbeispiel 3



Bergseitige Entwässerungsrinne



Erneuerte Drainagen



Detail Oberflächenentwässerung

### Fallbeispiel 4 (Steiermark)

Fallbeispiel 4 mit einer Wegstrecke von 5.220m und 9 Interessenten erschließt 7 landwirtschaftliche Betriebe (Milch- und Mutterkuhbetriebe sowie 1 Spezialbetrieb) und 2 sonstige Objekte, sowie die Flächen der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe im steilen Streusiedlungsgebiet der „Zentralalpen – zentraler Teil“. Ein landwirtschaftlicher Betrieb hat sich jüngst auf Produktion und Vermarktung (Jausenstation) von Straußenprodukten spezialisiert.

Vor der Umsetzung des geförderten Wegeprojektes erschwerten der schlechte Fahrbahnzustand und enge Kurvenradien die Wegebenutzung.

Durch die Umsetzung des Wegebauprojektes konnten die Kurvenradien vergrößert werden, die Entwässerung verbessert und die Fahrbahn erneuert werden, sodass eine sichere Wegebenutzung ganz generell, aber insbesondere auch für die nunmehr teilweise in Kleinbussen anreisenden Besucher des gastronomischen Betriebes gewährleistet ist.



Fallbeispiel 4



Jüngst thermisch sanierter, nicht-landwirtschaftlicher Hauptwohnsitz



Blumenreiche Böschungsbegrünung



Erschlossene Jausenstation



## Fallbeispiel 5 (Salzburg)

Fallbeispiel 5 mit einer Wegstrecke von 3.500m und 23 Interessenten erschließt 9 landwirtschaftliche Betriebe (Milch- und Mutterkuhbetriebe), 5 gewerbliche Betriebe (Gastronomie und die Mittelstation einer Seilbahn für Tourismus) und 6 Hauptwohnsitze, sowie die Flächen der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe im steilen Streusiedlungsgebiet der „Zentralalpen – zentraler Teil“.

Vor der Umsetzung des geförderten Wegeprojektes erschwerten Steilstücke und der schlechte Zustand des Schotterweges vor allem im Winter und während der Tauwetterperiode die Benutzung des Weges. Das hohe Sicherheitsrisiko bei der Wegebenutzung bewog die Gemeinde zur teilweisen Einstellung des Schülertransportes.

Durch die Umsetzung des Wegebauprojektes konnten die Steilstücke entfernt (Maximalneigung von 17 auf 12% verringert), die Entwässerung verbessert und die Fahrbahn asphaltiert werden, sodass auch in Folge des nunmehr besser durchzuführenden Winterdienstes eine sichere Wegebenutzung ganz generell, aber insbesondere auch für den Seilbahnbetrieb und die Besucher der gastronomischen Betriebe gewährleistet ist.



Fallbeispiel 5



Mittelstation Seilbahn, direkt am Weg



Berggasthaus, direkt am Weg



Zur Erhaltung dieses Bergahorns wurde die Trasse im Zuge der Bauarbeiten geringfügig verlegt

## Fallbeispiel 6 (Niederösterreich)

Fallbeispiel 6 mit einem Wirtschaftswegenetz von 15.400m und 53 Interessenten erschließt die Flächen von 20 land- und forstwirtschaftlichen Betrieben (häufigster Betriebsschwerpunkt: Pflanzenbau) in der gering geneigten landwirtschaftlichen Flur des „Nördlichen Granit- und Gneishochlandes“. Das Fallbeispiel liegt teilweise in einem Europaschutzgebiet (Natura 2000-Gebiet).

Vor der Umsetzung des in einem Grundzusammenlegungsverfahren geförderten Wegebauprojektes erschwerte der schlechte Zustand der Erd- und Schotterwege die Bewirtschaftung der angrenzenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen. Teilweise verursachte die unmittelbare Einbindung von Erdwegen in das höherrangige Straßennetz (Landesstraße) ein verschmutzungsbedingtes Gefährdungspotential.

Durch die Umsetzung des Wegebauprojektes konnte über die erhöhte Tragfähigkeit und verbesserte Befahrbarkeit der errichteten Schotterwege die Bewirtschaftung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen erleichtert werden. Neben wegbegleitenden Bodenschutzanlagen wurde als Ausgleichsmaßnahme ein Feuchtlebensraum geschaffen. Durch Asphaltierung der Wegeeinbindungen in das höherrangige Straßennetz konnte das Sicherheitsrisiko für die Benutzer der Landesstraße verringert werden. Das Projekt wird auch multifunktional für einen regionalen Radweg genutzt.



Fallbeispiel 6



Wegbegleitende Bodenschutzanlage



Feuchtfäche samt Pufferzone als ökologische Maßnahme



Asphaltbelag im Bereich der Einmündung in die Landesstraße



## Fallbeispiel 7 (Niederösterreich)

Fallbeispiel 7 (Kleinprojekt) mit einer Wegstrecke von 193m und 22 Interessenten erschließt die einzelnen Keller entlang einer Kellergasse am Rand einer geschlossenen Siedlung der „Pannonischen Flach- und Hügelländer“.

Vor der Umsetzung des geförderten Wegebauprojektes bestanden bezüglich Oberflächenentwässerung des Erdweges erhebliche Mängel. Teilweise bestand für die Keller ein Sicherheitsrisiko, weil angrenzende, tiefer liegende Gebäude den statischen Erfordernissen nicht entsprachen.

Durch die Umsetzung des Wegebauprojektes konnte eine funktionierende Oberflächenentwässerung des nunmehrigen Asphaltweges realisiert werden und das statische Sicherheitsrisiko durch die Einbringung von Stahlbetonelementen minimiert werden. Durch das Wegprojekt wurden zahlreiche, privat finanzierte Neuinvestitionen an den unmittelbar angrenzenden Kellern ausgelöst. Mit dem Ankauf eines Kellers durch die Gemeinde wurde der Dorfjugend ein Gemeinschaftsraum zur Verfügung gestellt, dessen Renovierung größtenteils von der Dorfjugend durchgeführt wurde.



Fallbeispiel 7



Oberflächenentwässerung



Privatinvestition in der Kellergasse



Innenansicht renovierter Keller

### Fallbeispiel 8 (Niederösterreich)

Fallbeispiel 8 mit einer Wegstrecke von 915m und 4 Interessenten erschließt 3 landwirtschaftliche Betriebe (Mutterkuhbetriebe), sowie die Flächen der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe im steilen Streusiedlungsgebiet der „Zentralalpen – südöstlicher Teil“.

Vor der Umsetzung des geförderten Wegebauprojektes war der Schotterweg nach Starkregenereignissen infolge starker Auswaschungen nicht benutzbar. Im Winter stellte ein Steilstück (18% Neigung) eine Gefahrenquelle dar.

Durch die Umsetzung des Wegebauprojektes wurde eine ausreichende Tragfähigkeit durch Asphaltierung der Fahrbahn erreicht. Weiters wurde die Oberflächenentwässerung und Drainagen dem Stand der Technik entsprechend ausgebildet. Ein Steilstück wurde umfahren, sodass vor allem die Befahrbarkeit im Winter wesentlich verbessert wurde. Dazu trägt auch der nunmehr besser mögliche Winterdienst bei.

**Kommentar der Ehefrau des Obmannes der Beitragsgemeinschaft:**

*„Ich bin für den Weg sehr dankbar, jetzt ist es bei uns heroben wieder wie im Paradies“*



Fallbeispiel 8



Erschlossenes Objekt



Umfahrung Steilstück



Funktionierende Oberflächenentwässerung



### Fallbeispiel 9 (Burgenland)

Fallbeispiel 9 mit einer Wegstrecke von 2.004m und 65 Interessenten erschließt 2 landwirtschaftliche Betriebe (Mastbetrieb und Milchbetrieb) und die Flächen von 3 land- und forstwirtschaftlichen Betrieben in der gering geneigten landwirtschaftlichen Flur des „Südöstlichen Alpenvorlandes“.

Vor der Umsetzung des Wegebauprojektes erschwerte der schlechte Zustand der Erd- und Schotterwege die Bewirtschaftung der angrenzenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen.

Durch die Umsetzung des Wegebauprojektes konnte über die verbesserte Befahrbarkeit der errichteten Wege die Bewirtschaftung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen erleichtert werden. Dem Wegebau ging die Errichtung zweier landwirtschaftlicher Betriebe unmittelbar voraus. Die Aussicht auf die Umsetzung des Wegebaus war für die Betreibergesellschaften wesentlich für die Standortwahl.



Fallbeispiel 9



Asphaltierte Fahrbahn



Erschlossener Betrieb



Betriebseinfahrt

## Fallbeispiel 10 (Oberösterreich)

Fallbeispiel 10 mit einer Wegstrecke von 970m und 14 Interessenten erschließt 3 landwirtschaftliche Betriebe (Mutterkuh- und Schafbetriebe), ein Lokal eines örtlichen Vereins und 10 weitere Hauptwohnsitze, sowie die Flächen der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe im steilen Streusiedlungsgebiet der „Mittleren Nordalpen“.

Vor der Umsetzung des geförderten Wegebauprojektes war der Weg nur teilweise asphaltiert und ein Steilstück (Neigung über 20%) barg vor allem im Winter hohes Gefahrenpotential. Die nur 2m breite Fahrbahn erlaubte keine Benutzung durch größere Fahrzeuge.

Durch die Umsetzung des Wegebauprojektes wurde eine ausreichende Tragfähigkeit hergestellt. Die Fahrbahn wurde asphaltiert und Drainagen sowie Oberflächenentwässerung konnten dem Stand der Technik entsprechend ausgebildet werden. Ein Steilstück wurde umfahren, sodass vor allem die Befahrbarkeit im Winter wesentlich verbessert wurde. Nunmehr werden die erschlossenen Hauptwohnsitze auch vom LKW des Müllentsorgungsdienstes angefahren. Ein Lokal eines örtlichen Vereins wurde nach Umsetzung des Weges revitalisiert. Im unmittelbaren Bereich des Wegeprojektes wurde im Zuge der Bautätigkeiten eine privat finanzierte Feuchthfläche geschaffen.



Fallbeispiel 10



Rechts: alte Trasse (Steilstück), links neuer Weg (Umfahrung)



Revitalisiertes Vereinslokal



Privat finanzierter und errichteter Rastplatz mit Feuchthfläche und Trockensteinmauer



## Fallbeispiel 11 (Oberösterreich)

Fallbeispiel 11 mit einer Wegstrecke von 4.210m und 90 Interessenten erschließt 12 landwirtschaftliche Betriebe (Schwerpunkte Schweinemast, Milch, Pflanzenbau), einen gewerblichen Betrieb und 13 weitere Hauptwohnsitze, sowie die Flächen der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe im hügeligen Streusiedlungsgebiet des „Nördlichen Alpenvorlandes“.

Vor der Umsetzung des geförderten Wegebauprojektes war der Weg nur teilweise asphaltiert und ein Steilstück barg vor allem im Winter hohes Gefahrenpotential. Die nur geschotterten Teilstücke wiesen nach Starkregenereignissen häufig schwere Schäden auf und machten ein Befahren zeitweise unmöglich.

Durch die Umsetzung des Wegebauprojektes wurde die Strecke ertüchtigt und die Fahrbahn asphaltiert. Drainagen sowie Oberflächenentwässerung konnten dem Stand der Technik entsprechend ausgebildet werden. Durch die Errichtung eines kurzen Verbindungsstücks ist eine benachbarte Ortschaft nun schneller zu erreichen, was den Milchtransport wesentlich erleichtert. Zudem wurde so für einen Teil der Anrainer der Weg in die Bezirkshauptstadt verkürzt. Zahlreiche Investitionen an Wohn- und Betriebsgebäuden wurden nach Abschluss des Wegebaus getätigt.



Fallbeispiel 11



Gebäudeinvestition 1



Gebäudeinvestition 2



Verbindungsstück

## Fallbeispiel 12 (Kärnten)

Fallbeispiel 12 mit einer Wegstrecke von 2.520m und 11 Interessenten erschließt 3 landwirtschaftliche Betriebe (Milch- und Mutterkuhbetriebe), 3 weitere Hauptwohnsitze, sowie die Flächen der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe im steilen Streusiedlungsgebiet der „Zentralalpen – südöstlicher Teil“.

Vor der Umsetzung des geförderten Wegebauprojektes war der Schotterweg nach Starkregenereignissen infolge starker Auswaschungen zeitweise nicht benutzbar, wodurch beispielsweise der Pendlerverkehr, aber auch die An- und Abreise des mobilen Pflegedienstes verunmöglicht wurde. Die häufigen Wegesanierungen verursachten hohe finanzielle Belastungen.

Durch die Umsetzung des Wegebauprojektes wurde eine ausreichende Tragfähigkeit sichergestellt. Die Fahrbahn wurde asphaltiert und Drainagen sowie Oberflächenentwässerung konnten dem Stand der Technik entsprechend ausgebildet werden. Der Winterdienst ist dadurch besser möglich. Der permanenten und grundlegend verbesserten Benutzbarkeit des Weges wird von den Interessenten zentrale Bedeutung beigemessen und hat zudem für Pendler, Familien, die mobile Pflegedienste in Anspruch nehmen, sowie für Familien mit Schulkindern und milchliefernde Betriebe besondere Relevanz.

### Kommentar der Obfrau der Beitragsgemeinschaft:

*„Der Weg vermittelt uns ein neues Lebensgefühl. Wir haben jetzt wieder das Gefühl, zum Rest der Welt dazuzugehören.“*



Fallbeispiel 12



Vor Realisierung des Wegeprojektes: Zerstörter Schotterweg nach Starkregen (Foto: Besser)



Nach Realisierung des Projektes:  
Asphaltfahrbahn mit Oberflächenentwässerung



Nach Realisierung des Projektes:  
Asphaltfahrbahn mit Oberflächenentwässerung



### Fallbeispiel 13 (Kärnten)

Fallbeispiel 13 mit einer Wegstrecke von 15.450m und 21 Interessenten erschließt die almwirtschaftlich genutzten Flächen der landwirtschaftlichen Betriebe (Milch- und Mutterkuhbetriebe) im steilen Streusiedlungsgebiet der „Zentralalpen – südöstlicher Teil“.

Vor der Umsetzung des geförderten Wegebauprojektes waren die Almflächen nur über einen alten Hohlweg zu erreichen, der nur mit geländetauglichen Motorrädern befahrbar war. Dementsprechend schwer waren die Almflächen zu bewirtschaften (Viehbeaufsichtigung, Instandhaltung von Almgebäuden, Freihaltung der Flächen von Bäumen).

Durch die Umsetzung des Wegebauprojektes wurde ein ausreichend tragfähiger, mit PKW- und LKW-einwandfrei befahrbarer Schotterweg errichtet, der eine zeitgemäße Bewirtschaftung der Almen ermöglicht. Dementsprechend wurden an zahlreichen Almgebäuden Investitionen getätigt und verwaldete Almflächen revitalisiert (Schaffung von baumbestandenen Magerweiden). Zum Ausgleich des wegbedingten Eingriffs wurden ökologische Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt (Errichtung von Feuchtflächen).



Fallbeispiel 13



Vor Realisierung des Wegeprojektes: Hohlweg nur mit geländetauglichen Motorrädern befahrbar



Der Weg erschließt zahlreiche Magerwiesen und -weiden und sichert deren Bewirtschaftung



Ökologische Ausgleichsmaßnahme Feuchtfläche

## Fallbeispiel 14 (Tirol)

Fallbeispiel 14 mit einer Wegstrecke von 500m und 5 Interessenten erschließt 3 landwirtschaftliche Betriebe (Milchbetriebe) mit touristischem Zuerwerb und einen Gewerbebetrieb im steilen Streusiedlungsgebiet in den „Zentralalpen – zentraler Teil“ im Tiroler Unterland.

Vor der Umsetzung des geförderten Wegebauprojektes war der Weg aufgrund des sehr schlechten Unterbaus und der schmalen Fahrbahn nicht LKW-tauglich. Zudem war im Winter aufgrund der schwierigen Schneeräumung die Sicherheitssituation sehr kritisch.

Durch die Umsetzung des Wegebauprojektes (Herstellung des Unterbaus mit zeitgemäßer Tragfähigkeit, breitere Fahrbahn, Umkehrplatz, Ausweiche, Umgestaltung der Einmündung) konnte die Befahrbarkeit mit allen erforderlichen Fahrzeugen einschließlich LKW hergestellt werden. Im Winter sind die Objekte jetzt jederzeit sicher erreichbar, sodass die Teilnahme der Bewohner am wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Leben erleichtert wurde und auch die touristische und gewerbliche Nutzung intensiviert werden konnte.

### Kommentar eines Anrainers:

*„Durch die sichere Zufahrt im Winter konnten wir unseren ‚Urlaub am Bauernhof‘ absichern, da die Gäste jederzeit sicher zu ihrem Quartier kommen“*



Fallbeispiel 14



LKW-taugliche Einmündung



Leitschiene und Ausweiche erhöhen Sicherheit



Intensivierung der touristischen Nutzung



## Fallbeispiel 15 (Tirol)

Fallbeispiel 15 mit einer Wegstrecke von 760m und 11 Interessenten erschließt 3 landwirtschaftliche Betriebe in steiler Hanglage im Streusiedlungsgebiet in den „Zentralalpen – zentraler Teil“ im Tiroler Oberland.

Vor der Umsetzung des geförderten Wegebauprojektes war der Weg aufgrund des fehlenden Frostkoffers und der schmalen Fahrbahn nicht mit LKW befahrbar. Aufgrund der erschwerten Schneeräumung und der fehlenden Leitschienen war die Situation im Winter oft gefährlich (z.B. für Schülertransporte).

Durch die Umsetzung des Wegebauprojektes wurden die Mängel beseitigt und die Befahrbarkeit auch für LKW hergestellt. Im Winter wurde die sichere Erreichbarkeit der Höfe durch die verbesserte Schneeräumung und das Anbringen von Leitschienen und Schneefangzäunen sicher gestellt.

### Kommentar eines Anrainers:

*„Früher konnten an manchen Wintertagen die Schüler nicht zur Schule gebracht werden, da für den Schülerbus die Benützung des Weges zu gefährlich war.“*



Fallbeispiel 15



Leitschiene als Absturzsicherung in steiler Hanglage



Schneefangzäune gegen Schneerutsche



Ganzjährig sicher erschlossener Hof

### 3.2 Indikatorenblätter und Bewertungsmatrix

Abb. 7: Fallbeispiel 1, Bezirk Bregenz

<b>Technisch-administrative Projektbeschreibung</b>	Eckdaten Projekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten förderbar (€)</li> <li>• Wegstrecke (m)</li> <li>• Interessenten (n)</li> <li>• Betriebe Landwirtschaft (n)</li> <li>• Betriebe Gewerbe (n)</li> <li>• Weitere Dauerwohnsitze (n)</li> </ul>	176.000 737 20 3 0 1
	Auftragsvergabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Externe Vergabe von Planungsleistungen</li> <li>• Ausschreibung externer Planungsleistungen</li> <li>• Ausschreibung Bauleistungen</li> </ul>	Ja, Vermessung Nein, Direktvergabe Ja
	Unerwartete Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektabweichungen</li> <li>• Sonstiges</li> </ul>	Nein Nein

Wirkungsbereich	Indikatorenbündel	Indikator	Fallbeispiel 1 Kurzbeschreibung	Bewertung <sup>1</sup>
<b>Wirtschaft</b>				<b>2</b>
	Kosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtungskosten pro lfm (€)</li> <li>• Erhaltungskosten nach Fertigstellung</li> </ul>	239 niedrig	
	Beschäftigungseffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mannmonate Errichtungsphase</li> <li>• Betriebsphase (direkt/indirekt)</li> </ul>	14 keine	2
	Nutzbarkeit und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• erhöhte Gesamtgewichte/Achslasten, Transportbreiten und -längen möglich</li> <li>• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)</li> <li>• Beseitigung Steilstücke</li> <li>• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert</li> <li>• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung</li> <li>• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)</li> </ul>	ja, LKW und lw. Geräte ja nein nein ja ja, Begegnung Fahrzeug-Fußgänger	2
	Verbesserung Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit gewerblicher Betrieb</li> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Betrieb</li> </ul>	ja, LKW-Befahrbarkeit ja, Hofzufahrt gesichert	2
	Neuinvestitionen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohngebäude</li> <li>• Betriebsgebäude</li> </ul>	2 thermische Haussanierungen Vorplatzverbesserungen	1
	Wirkung auf die lokale Betriebsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhaltung der lw. Betriebsstruktur</li> <li>• Schaffung bzw. Erhaltung betrieblicher Funktionen und Erwerbsmöglichkeiten</li> <li>• Anzahl der lw. Betriebe mit Vorteilen</li> <li>• Anzahl der gewerbl. Betriebe mit Vorteilen</li> </ul>	ja Installateur 8 1	1
<b>Regionalentwicklung</b>				<b>3</b>
	Regionale Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeitverkürzungen zum höherrangigen Straßennetz</li> <li>• Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen oder Gemeinden</li> </ul>	nein nein	3
	Ortsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ausgelöste Änderung von örtlichen Planungsdokumenten</li> <li>• ausgelöste Bauvorhaben</li> <li>• unerwünschte Folgewirkungen (z.B. Zweitwohnsitze)</li> <li>• finanzielle Belastung der Gemeinde</li> <li>• Bevölkerungsentwicklung</li> </ul>	nein 2 thermische Haussanierungen nein 10% der Baukosten geringe Auswirkung	3
	Regionalwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionale Wertschöpfung</li> <li>• Erhaltung oder Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region</li> <li>• Erhaltung oder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen</li> </ul>	ja, durch Bau ja, durch Bau Mountainbikestrecke vertraglich gesichert	2
<b>Sozial</b>				<b>2</b>
	Verbesserung Daseinsgrundvorsorge	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit soziale und kulturelle Einrichtungen</li> </ul>	ja, im Winter	2
	Nutzbarkeit und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit Arbeitsplatz</li> <li>• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)</li> <li>• Beseitigung Steilstücke</li> <li>• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert</li> <li>• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung</li> <li>• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)</li> </ul>	ja, im Winter ja nein nein ja ja, Begegnung Fahrzeug-Fußgänger	2
	Akzeptanz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• soziale Akzeptanz des Projektes in der Gemeinde</li> </ul>	ja, Gemeinderatsbeschuß	2
<b>Ökologie</b>				<b>3</b>
	Lebensräume <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebensräume Beeinträchtigung</li> <li>• Lebensräume Kompensation</li> <li>• Lebensräume Verbesserung</li> <li>• Intensivierung oder Extensivierung lw. Lebensräume</li> </ul>	nein nein nein nein	3
	Landschaftsbild	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fremdkörperwirkung</li> <li>• Blickfeldstörung</li> <li>• Standortgerechte Böschungsbegrünung</li> <li>• Schaffung von extensiver Kulturlandschaft</li> </ul>	nein nein ja nein	3
	Schutzgebiete	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutzgebiete betroffen</li> <li>• Beeinträchtigte Schutzgüter</li> </ul>	nein nein	3

1: **Bewertung Indikatoren:** (1) Äußerst positive Wirkung, (2) Überwiegend positive Wirkung, (3) Indifferente Wirkung, (3\*) positive und negative Wirkungen heben einander auf, (4) Überwiegend negative Wirkung, (5) Äußerst negative Wirkung

2: Lebensräume: Feuchttflächen, Landschaftselemente, Sonderstandorte, Fließgewässer

**Wirkindikatoren (basierend auf CMEF) und Bewertung der Fallbeispiele**

**Abb. 8: Fallbeispiel 2 Bezirk Leibnitz**

<b>Technisch-administrative Projektbeschreibung</b>	Eckdaten Projekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten förderbar (€) 69.454</li> <li>• Wegstrecke (m) 460</li> <li>• Interessenten (n) 5</li> <li>• Betriebe Landwirtschaft (n) 1</li> <li>• Betriebe Gewerbe (n) 1</li> <li>• Weitere Dauerwohnsitze (n) 0</li> </ul>
	Auftragsvergabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Externe Vergabe von Planungsleistungen Nein</li> <li>• Ausschreibung externer Planungsleistungen Nein</li> <li>• Ausschreibung Bauleistungen Ja</li> </ul>
	Unerwartete Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektabweichungen Nein</li> <li>• Sonstiges Nein</li> </ul>

Wirkungsbereich	Indikatorenbündel	Indikator	Fallbeispiel 2 Kurzbeschreibung	Bewertung <sup>1</sup>
<b>Wirtschaft</b>				<b>2</b>
	Kosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtungskosten pro lfm (€) 150,99</li> <li>• Erhaltungskosten nach Fertigstellung niedrig</li> </ul>		
	Beschäftigungseffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mannmonate Errichtungsphase 12</li> <li>• Betriebsphase (direkt/Indirekt) keine</li> </ul>		2
	Nutzbarkeit und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• erhöhte Gesamtgewichte/Achslasten, Transportbreiten und -längen möglich ja, LKW</li> <li>• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall) ja, Fahrbahn plan, Winterdienst besser möglich</li> <li>• Beseitigung Steilstücke ja</li> <li>• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert nein</li> <li>• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - ja</li> <li>• Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung ja, bessere Einbindung</li> <li>• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)</li> </ul>		1
	Verbesserung Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit gewerblicher Betrieb nein</li> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Betrieb ja, LKW-Befahrbarkeit; ja, Hofstelle (Weinverkostung)</li> </ul>		2
	Neuinvestitionen Gebäude	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohngebäude Ja</li> <li>• Betriebsgebäude LW: Verkostungs- und Verkaufsraum</li> </ul>		1
	Wirkung auf die lokale Betriebsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhaltung der lw. Betriebsstruktur ja</li> <li>• Schaffung bzw. Erhaltung betrieblicher Funktionen und Erwerbsmöglichkeiten Weinverkostung und -verkauf</li> <li>• Anzahl der lw. Betriebe mit Vorteilen 3</li> <li>• Anzahl der gewerbl. Betriebe mit Vorteilen 0</li> </ul>		2
<b>Regionalentwicklung</b>				<b>3</b>
	Regionale Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeitverkürzungen zum höherrangigen Straßennetz nein</li> <li>• Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen oder Gemeinden nein</li> </ul>		3
	Ortsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ausgelöste Änderung von örtlichen Planungsdokumenten nein</li> <li>• ausgelöste Bauvorhaben Haussanierung und -ausbau</li> <li>• unerwünschte Folgewirkungen (z.B. Zweitwohnsitze) nein</li> <li>• finanzielle Belastung der Gemeinde k. A.</li> <li>• Bevölkerungsentwicklung geringe Auswirkung</li> </ul>		3
	Regionalwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionale Wertschöpfung ja, durch Bau</li> <li>• Erhaltung oder Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region ja, durch Bau</li> <li>• Erhaltung oder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen ja, Verbesserung des Angebotes an der Weinstraße</li> </ul>		2
<b>Sozial</b>				<b>2</b>
	Verbesserung Daseinsgrundvorsorge	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit soziale und kulturelle Einrichtungen ja, im Winter</li> </ul>		2
	Nutzbarkeit und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit Arbeitsplatz nein</li> <li>• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall) ja</li> <li>• Beseitigung Steilstücke ja</li> <li>• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert nein</li> <li>• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - ja</li> <li>• Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung ja, bessere Einbindung</li> <li>• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)</li> </ul>		2
	Akzeptanz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• soziale Akzeptanz des Projektes in der Gemeinde gegeben</li> </ul>		3
<b>Ökologie</b>				<b>3</b>
	Lebensräume <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebensräume Beeinträchtigung nein</li> <li>• Lebensräume Kompensation nein</li> <li>• Lebensräume Verbesserung nein</li> <li>• Intensivierung oder Extensivierung lw. Lebensräume nein</li> </ul>		3
	Landschaftsbild	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fremdkörperwirkung nein</li> <li>• Blickfeldstörung nein</li> <li>• Standortgerechte Böschungsbegrünung ja</li> <li>• Schaffung von extensiver Kulturlandschaft nein</li> </ul>		3
	Schutzgebiete	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutzgebiete betroffen ja</li> <li>• Beeinträchtigte Schutzgüter nein</li> </ul>	Landschaftsschutzgebiet (positiver Nsch-rechtlicher Bescheid)	3

**1: Bewertung Indikatoren:** (1) Äußerst positive Wirkung, (2) Überwiegend positive Wirkung, (3) Indifferente Wirkung, (3\*) positive und negative Wirkungen heben einander auf, (4) Überwiegend negative Wirkung, (5) Äußerst negative Wirkung

**2: Lebensräume:** Feuchtfleichen, Landschaftselemente, Sonderstandorte, Fließgewässer

**Wirkindikatoren (basierend auf CMEF) und Bewertung der Fallbeispiele**

**Abb. 9: Fallbeispiel 3, Bezirk Bruck an der Mur**

<b>Technisch-administrative Projektbeschreibung</b>	Eckdaten Projekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten förderbar (€)</li> <li>• Wegstrecke (m)</li> <li>• Interessenten (n)</li> <li>• Betriebe Landwirtschaft (n)</li> <li>• Betriebe Gewerbe (n)</li> <li>• Weitere Dauerwohnsitze (n)</li> </ul>	47.352,7 440 24 9 0 10
	Auftragsvergabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Externe Vergabe von Planungsleistungen</li> <li>• Ausschreibung externer Planungsleistungen</li> <li>• Ausschreibung Bauleistungen</li> </ul>	Nein Nein Ja
	Unerwartete Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektabweichungen</li> <li>• Sonstiges</li> </ul>	Nein Nein

Wirkungsbereich		Indikatorenbündel	Indikator	Fallbeispiel 3 Kurzbeschreibung	Bewertung <sup>1</sup>
<b>Wirtschaft</b>					<b>2</b>
	Kosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtungskosten pro lfm (€)</li> <li>• Erhaltungskosten nach Fertigstellung</li> </ul>	107,62 niedrig		
	Beschäftigungseffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mannmonate Errichtungsphase</li> <li>• Betriebsphase (direkt/Indirekt)</li> </ul>	10 keine		2
	Nutzbarkeit und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• erhöhte Gesamtgewichte/Achslasten, Transportbreiten und -längen möglich</li> <li>• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)</li> <li>• Beseitigung Steilstücke</li> <li>• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert</li> <li>• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung</li> <li>• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)</li> </ul>	ja, LKW (Holztransporter nunmehr auch mit Anhänger) ja, Fahrbahn plan, Winterdienst besser möglich; geringere Vereisung nein ja ja nein		1
	Verbesserung Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit gewerblicher Betrieb</li> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Betrieb</li> </ul>	nein ja, Milchwagen fährt nunmehr ganzjährig		2
	Neuinvestitionen Gebäude	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohngebäude</li> <li>• Betriebsgebäude</li> </ul>	Nein Nein		3
	Wirkung auf die lokale Betriebsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhaltung der lw. Betriebsstruktur</li> <li>• Schaffung bzw. Erhaltung betrieblicher Funktionen und Erwerbsmöglichkeiten</li> <li>• Anzahl der lw. Betriebe mit Vorteilen</li> <li>• Anzahl der gewerbl. Betriebe mit Vorteilen</li> </ul>	ja stabilisierend, Produktabgabe erleichtert (Milch, Holz) 9 0		2
	<b>Regionale Entwicklung</b>				
	Regionale Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeitverkürzungen zum höherrangigen Straßennetz</li> <li>• Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen oder Gemeinden</li> </ul>	nein nein		3
	Ortsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ausgelöste Änderung von örtlichen Planungsdokumenten</li> <li>• ausgelöste Bauvorhaben</li> <li>• unerwünschte Folgewirkungen (z.B. Zweitwohnsitze)</li> <li>• finanzielle Belastung der Gemeinde</li> <li>• Bevölkerungsentwicklung</li> </ul>	nein Haussanierung und -ausbau nein k. A. geringe Auswirkung		3
	Regionalwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionale Wertschöpfung</li> <li>• Erhaltung oder Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region</li> <li>• Erhaltung oder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen</li> </ul>	ja, durch Bau ja, durch Bau nein		3
<b>Sozial</b>					<b>2</b>
	Verbesserung Daseinsgrundvorsorge	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit soziale und kulturelle Einrichtungen</li> </ul>	ja, Schulbusbetrieb im Winter gesichert		2
	Nutzbarkeit und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit Arbeitsplatz</li> <li>• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)</li> <li>• Beseitigung Steilstücke</li> <li>• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert</li> <li>• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung</li> <li>• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)</li> </ul>	ja ja nein ja ja nein		1
	Akzeptanz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• soziale Akzeptanz des Projektes in der Gemeinde</li> </ul>	hoch		2
	<b>Ökologie</b>				
	Lebensräume <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebensräume Beeinträchtigung</li> <li>• Lebensräume Kompensation</li> <li>• Lebensräume Verbesserung</li> <li>• Intensivierung oder Extensivierung lw. Lebensräume</li> </ul>	nein nein nein nein		3
	Landschaftsbild	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fremdkörperwirkung</li> <li>• Blickfeldstörung</li> <li>• Standortgerechte Böschungsbegrünung</li> <li>• Schaffung von extensiver Kulturlandschaft</li> </ul>	nein nein ja nein		3
	Schutzgebiete	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutzgebiete betroffen</li> <li>• Beeinträchtigte Schutzgüter</li> </ul>	nein nein		3

1: **Bewertung Indikatoren:** (1) Äußerst positive Wirkung, (2) Überwiegend positive Wirkung, (3) Indifferente Wirkung, (3\*) positive und negative Wirkungen heben einander auf, (4) Überwiegend negative Wirkung, (5) Äußerst negative Wirkung

2: Lebensräume: Feuchtwiesen, Landschaftselemente, Sonderstandorte, Fließgewässer

Wirkindikatoren (basierend auf CMEF) und Bewertung der Fallbeispiele

Abb. 10: Fallbeispiel 4, Bezirk Liezen

Technisch-administrative Projektbeschreibung	Eckdaten Projekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten förderbar (€)</li> <li>• Wegstrecke (m)</li> <li>• Interessenten (n)</li> <li>• Betriebe Landwirtschaft (n)</li> <li>• Betriebe Gewerbe (n)</li> <li>• Weitere Dauerwohnsitze (n)</li> </ul>	932.000 5.220 24 9 1 2
	Auftragsvergabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Externe Vergabe von Planungsleistungen</li> <li>• Ausschreibung externer Planungsleistungen</li> <li>• Ausschreibung Bauleistungen</li> </ul>	Nein Nein Ja
	Unerwartete Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektabweichungen</li> <li>• Sonstiges</li> </ul>	Nein Nein

Wirkungsbereich	Indikatorenbündel	Indikator	Fallbeispiel 4 Kurzbeschreibung	Bewertung <sup>1</sup>	
Wirtschaft	Kosten	• Errichtungskosten pro lfm (€)	178,54	2	
		• Erhaltungskosten nach Fertigstellung	niedrig		
	Beschäftigungseffekte	• Mannmonate Errichtungsphase	75	keine	2
		• Betriebsphase (direkt/indirekt)	keine		
	Nutzbarkeit und Sicherheit	• erhöhte Gesamtgewichte/Achslasten, Transportbreiten und -längen möglich • Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)	• Beseitigung Steilstücke	ja, LKW (nunmehr auch für Tieflader befahrbar)	2
			• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert	ja, Fahrbahn plan, Winterdienst besser möglich; geringere Vereisung	
			• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung	ja, auch durch größere Durchlässe	
			• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)	nein	
			• Verbesserung Erreichbarkeit gewerblicher Betrieb	ja, "Straußenhof" auch mit Bussen erreichbar	
	Verbesserung Erreichbarkeit	• Verbesserung Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Betrieb		ja, Milchwagen fährt nunmehr ganzjährig	2
Neuinvestitionen Gebäude	• Wohngebäude	Ja	Ja, Gastronomischer Betrieb ("Straußenhof")	1	
	• Betriebsgebäude	Ja			
Wirkung auf die lokale Betriebsstruktur	• Erhaltung der lw. Betriebsstruktur  • Schaffung bzw. Erhaltung betrieblicher Funktionen und Erwerbsmöglichkeiten  • Anzahl der lw. Betriebe mit Vorteilen • Anzahl der gewerbl. Betriebe mit Vorteilen		ja	2	
			stabilisierend, Produktabgabe erleichtert (Milch, Holz)		
			9 1		
Regionalentwicklung	Regionale Erreichbarkeit	• Fahrzeitverkürzungen zum höherrangigen Straßennetz	geringfügig	3	
		• Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen oder Gemeinden	nein		
	Ortsentwicklung	• ausgelöste Änderung von örtlichen Planungsdokumenten	nein	Haussanierung und -ausbau nein 10% der Baukosten geringe Auswirkung	3
		• ausgelöste Bauvorhaben • unerwünschte Folgewirkungen (z.B. Zweitwohnsitze) • finanzielle Belastung der Gemeinde • Bevölkerungsentwicklung			
Regionalwirtschaft	• Regionale Wertschöpfung	ja, durch Bau; Betrieb: Gastronomie	ja, durch Bau; Betrieb: Gastronomie gerinfügig	2	
	• Erhaltung oder Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region  • Erhaltung oder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen				
Sozial	Verbesserung Daseinsgrundvorsorge	• Verbesserung Erreichbarkeit soziale und kulturelle Einrichtungen	ja, Sicherheit im Winter erhöht	2	
		• Verbesserung Erreichbarkeit Arbeitsplatz	ja		
	Nutzbarkeit und Sicherheit	• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)	ja	ja, auch durch größere Durchlässe	2
		• Beseitigung Steilstücke • Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert • Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung • sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)	nein ja ja nein		
Akzeptanz	• soziale Akzeptanz des Projektes in der Gemeinde	hoch	2		
Ökologie	Lebensräume <sup>2</sup>	• Lebensräume Beeinträchtigung	nein	3	
		• Lebensräume Kompensation	nein		
		• Lebensräume Verbesserung	nein		
		• Intensivierung oder Extensivierung lw. Lebensräume	nein		
	Landschaftsbild	• Fremdkörperwirkung	nein	ja nein	3
• Blickfeldstörung		nein			
Schutzgebiete	• Standortgerechte Böschungsbegrünung	ja	nein	3	
	• Schaffung von extensiver Kulturlandschaft	nein			
	• Schutzgebiete betroffen • Beeinträchtigte Schutzgüter	nein nein			

1: Bewertung Indikatoren: (1) Äußerst positive Wirkung, (2) Überwiegend positive Wirkung, (3) Indifferente Wirkung, (3\*) positive und negative Wirkungen heben einander auf, (4) Überwiegend negative Wirkung, (5) Äußerst negative Wirkung

2: Lebensräume: Feuchtwiesen, Landschaftselemente, Sonderstandorte, Fließgewässer



Wirkindikatoren (basierend auf CMEF) und Bewertung der Fallbeispiele

Abb. 11: Fallbeispiel 5, Bezirk St. Johann im Pongau

Technisch-administrative Projektbeschreibung	Eckdaten Projekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten förderbar (€)</li> <li>• Wegstrecke (m)</li> <li>• Interessenten (n)</li> <li>• Betriebe Landwirtschaft (n)</li> <li>• Betriebe Gewerbe (n)</li> <li>• Weitere Dauerwohnsitze (n)</li> </ul>	1.102.517 3.500 23 9 5 6
	Auftragsvergabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Externe Vergabe von Planungsleistungen</li> <li>• Ausschreibung externer Planungsleistungen</li> <li>• Ausschreibung Bauleistungen</li> </ul>	Ja (Statik Brückenbauwerke) Nein Ja
	Unerwartete Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektabweichungen</li> <li>• Sonstiges</li> </ul>	Nein Nein

Wirkungsbereich	Indikatorenbündel	Indikator	Fallbeispiel 5 Kurzbeschreibung	Bewertung <sup>1</sup>
Wirtschaft				<b>1</b>
	Kosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtungskosten pro lfm (€)</li> <li>• Erhaltungskosten nach Fertigstellung</li> </ul>	315,00 niedrig	
	Beschäftigungseffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mannmonate Errichtungsphase</li> <li>• Betriebsphase (direkt/indirekt)</li> </ul>	140 ja, indirekt	2
	Nutzbarkeit und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• erhöhte Gesamtgewichte/Achslasten, Transportbreiten und -längen möglich</li> <li>• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)</li> <li>• Beseitigung Steilstücke</li> <li>• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert</li> <li>• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung</li> <li>• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)</li> </ul>	ja, LKW- und Busbefahrbarkeit ja, Fahrbahn plan, Winterdienst besser möglich; max. Längsneigung reduziert ja ja ja ja, tw. Leitschienen	1
	Verbesserung Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit gewerblicher Betrieb</li> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Betrieb</li> </ul>	ja, Verpflegungs- und Nächtigungsbetriebe, Seilbahnstationen ja	1
	Neuinvestitionen Gebäude	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohngebäude</li> <li>• Betriebsgebäude</li> </ul>	Ja Ja, Gastronomische Betriebe	1
	Wirkung auf die lokale Betriebsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhaltung der lw. Betriebsstruktur</li> <li>• Schaffung bzw. Erhaltung betrieblicher Funktionen und Erwerbsmöglichkeiten</li> <li>• Anzahl der lw. Betriebe mit Vorteilen</li> <li>• Anzahl der gewerbl. Betriebe mit Vorteilen</li> </ul>	ja Ja, Verpflegungs- und Nächtigungsbetriebe, 9 5	1
	Regionale Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeitverkürzungen zum höherrangigen Straßennetz</li> <li>• Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen oder Gemeinden</li> </ul>	geringfügig nein	3
	Ortsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ausgelöste Änderung von örtlichen Planungsdokumenten</li> <li>• ausgelöste Bauvorhaben</li> <li>• unerwünschte Folgewirkungen (z.B. Zweitwohnsitze)</li> <li>• finanzielle Belastung der Gemeinde</li> <li>• Bevölkerungsentwicklung</li> </ul>	ja Restaurant, Hotel, sonstige nein 14% der Bruttoaukosten geringe Auswirkung	1
	Regionalwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionale Wertschöpfung</li> <li>• Erhaltung oder Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region</li> <li>• Erhaltung oder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen</li> </ul>	ja, durch Bau; Betrieb: Gastronomie ja, durch Bau; Betrieb: Gastronomie hoch	2
Sozial				<b>2</b>
	Verbesserung Daseinsgrundvorsorge	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit soziale und kulturelle Einrichtungen</li> </ul>	ja, Sicherheit im Winter und Frühjahr erhöht (ehemaliger Schotterweg)	2
	Nutzbarkeit und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit Arbeitsplatz</li> <li>• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)</li> <li>• Beseitigung Steilstücke</li> <li>• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert</li> <li>• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung</li> <li>• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)</li> </ul>	ja ja ja ja ja ja, tw. Leitschienen	1
	Akzeptanz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• soziale Akzeptanz des Projektes in der Gemeinde</li> </ul>	hoch	2
Ökologie				<b>3</b>
	Lebensräume <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebensräume Beeinträchtigung</li> <li>• Lebensräume Kompensation</li> <li>• Lebensräume Verbesserung</li> <li>• Intensivierung oder Extensivierung lw. Lebensräume</li> </ul>	nein nein nein nein	3
	Landschaftsbild	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fremdkörperwirkung</li> <li>• Blickfeldstörung</li> <li>• Standortgerechte Böschungsbegrünung</li> <li>• Schaffung von extensiver Kulturlandschaft</li> </ul>	gering gering ja nein	3
	Schutzgebiete	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutzgebiete betroffen</li> <li>• Beeinträchtigte Schutzgüter</li> </ul>	nein nein	3

1: Bewertung Indikatoren: (1) Äußerst positive Wirkung, (2) Überwiegend positive Wirkung, (3) Indifferente Wirkung, (3\*) positive und negative Wirkungen heben einander auf, (4) Überwiegend negative Wirkung, (5) Äußerst negative Wirkung

2: Lebensräume: Feuchttflächen, Landschaftselemente, Sonderstandorte, Fließgewässer

**Wirksindikatoren (basierend auf CMEF) und Bewertung der Fallbeispiele**

**Abb. 12: Fallbeispiel 6, Bezirk Hollabrunn**

<b>Technisch-administrative Projektbeschreibung</b>	Eckdaten Projekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten förderbar (€) 460.000</li> <li>• Wegstrecke (m) 15.400</li> <li>• Interessenten (n) 53</li> <li>• Betriebe Landwirtschaft (n) 20</li> <li>• Betriebe Gewerbe (n) 0</li> <li>• Weitere Dauerwohnsitze (n) 0</li> </ul>
	Auftragsvergabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Externe Vergabe von Planungsleistungen Nein</li> <li>• Ausschreibung externer Planungsleistungen Nein</li> <li>• Ausschreibung Bauleistungen Ja</li> </ul>
	Unerwartete Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektabweichungen Nein</li> <li>• Sonstiges Nein</li> </ul>

Wirkungsbereich	Indikatorenbündel	Indikator	Fallbeispiel 6 Kurzbeschreibung	Bewertung <sup>1</sup>
<b>Wirtschaft</b>				<b>2</b>
Wirtschaft	Kosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtungskosten pro lfm (€) 29,87</li> <li>• Erhaltungskosten nach Fertigstellung niedrig</li> </ul>		
	Beschäftigungseffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mannmonate Errichtungsphase 75</li> <li>• Betriebsphase (direkt/indirekt) nein</li> </ul>		2
	Nutzbarkeit und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• erhöhte Gesamtgewichte/Achslasten, Transportbreiten und -längen möglich ja, vormals unbefestigt, jetzt ungebunden befestigt ("Schotterweg") geringfügig</li> <li>• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall) nein</li> <li>• Beseitigung Steilstücke nein</li> <li>• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert ja</li> <li>• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung ja</li> <li>• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz) ja, vor allem im Bereich der Einbindung i. d. Landesstraße</li> </ul>		2
	Verbesserung Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit gewerblicher Betrieb nein</li> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Betrieb nein</li> </ul>		3
	Neuinvestitionen Gebäude	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohngebäude nein</li> <li>• Betriebsgebäude nein</li> </ul>		3
	Wirkung auf die lokale Betriebsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhaltung der lw. Betriebsstruktur ja</li> <li>• Schaffung bzw. Erhaltung betrieblicher Funktionen und Erwerbsmöglichkeiten indirekt</li> <li>• Anzahl der lw. Betriebe mit Vorteilen 20</li> <li>• Anzahl der gewerbl. Betriebe mit Vorteilen 0</li> </ul>		2
	<b>Regionalentwicklung</b>			
Regionalentwicklung	Regionale Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeitverkürzungen zum höherrangigen Straßennetz nein</li> <li>• Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen oder Gemeinden nein</li> </ul>		3
	Ortsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ausgelöste Änderung von örtlichen Planungsdokumenten nein</li> <li>• ausgelöste Bauvorhaben nein</li> <li>• unerwünschte Folgewirkungen (z.B. Zweitwohnsitze) nein</li> <li>• finanzielle Belastung der Gemeinde k. A.</li> <li>• Bevölkerungsentwicklung geringe Auswirkung</li> </ul>		3
	Regionalwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionale Wertschöpfung ja, durch Bau</li> <li>• Erhaltung oder Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region ja, durch Bau</li> <li>• Erhaltung oder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen ja, Radweg</li> </ul>		2
	<b>Sozial</b>			
Sozial	Verbesserung Daseinsgrundvorsorge	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit soziale und kulturelle Einrichtungen nein</li> </ul>		3
	Nutzbarkeit und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit Arbeitsplatz nein</li> <li>• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall) nein</li> <li>• Beseitigung Steilstücke nein</li> <li>• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert nein</li> <li>• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung ja</li> <li>• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz) ja, vor allem im Bereich der Einbindung i. d. Landesstraße</li> </ul>		3
	Akzeptanz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• soziale Akzeptanz des Projektes in der Gemeinde hoch</li> </ul>		2
	<b>Ökologie</b>			
Ökologie	Lebensräume <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebensräume Beeinträchtigung nein</li> <li>• Lebensräume Kompensation nein</li> <li>• Lebensräume Verbesserung ja</li> <li>• Intensivierung oder Extensivierung lw. Lebensräume nein</li> </ul>		2
	Landschaftsbild	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fremdkörperwirkung nein</li> <li>• Blickfeldstörung nein</li> <li>• Standortgerechte Böschungsbegrünung ja</li> <li>• Schaffung von extensiver Kulturlandschaft nein</li> </ul>		3
	Schutzgebiete	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutzgebiete betroffen ja</li> <li>• Beeinträchtigte Schutzgüter nein</li> </ul>		3

1: **Bewertung Indikatoren:** (1) Äußerst positive Wirkung, (2) Überwiegend positive Wirkung, (3) Indifferente Wirkung, (3\*) positive und negative Wirkungen heben einander auf, (4) Überwiegend negative Wirkung, (5) Äußerst negative Wirkung

2: Lebensräume: Feuchtfleichen, Landschaftselemente, Sonderstandorte, Fließgewässer



Wirkindikatoren (basierend auf CMEF) und Bewertung der Fallbeispiele

Abb. 13: Fallbeispiel 7, Bezirk Mistelbach

Technisch-administrative Projektbeschreibung	Eckdaten Projekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten förderbar (€)</li> <li>• Wegstrecke (m)</li> <li>• Interessenten (n)</li> <li>• Betriebe Landwirtschaft (n)</li> <li>• Betriebe Gewerbe (n)</li> <li>• Weitere Dauerwohnsitze (n)</li> </ul>	35.000 193 22 0 0 0
	Auftragsvergabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Externe Vergabe von Planungsleistungen</li> <li>• Ausschreibung externer Planungsleistungen</li> <li>• Ausschreibung Bauleistungen</li> </ul>	Nein Nein Preisauskünfte
	Unerwartete Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektabweichungen</li> <li>• Sonstiges</li> </ul>	Nein Nein

Wirkungsbereich	Indikatorenbündel	Indikator	Fallbeispiel 7 Kurzbeschreibung	Bewertung <sup>1</sup>
Wirtschaft				<b>3</b>
	Kosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtungskosten pro lfm (€)</li> <li>• Erhaltungskosten nach Fertigstellung</li> </ul>	181,35 niedrig	
	Beschäftigungseffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mannmonate Errichtungsphase</li> <li>• Betriebsphase (direkt/Indirekt)</li> </ul>	4 nein	3
	Nutzbarkeit und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• erhöhte Gesamtgewichte/Achslasten, Transportbreiten und -längen möglich</li> <li>• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)</li> <li>• Beseitigung Steilstücke</li> <li>• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert</li> <li>• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung</li> <li>• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)</li> </ul>	nein ja nein nein ja ja, statische Sicherheit Unterbau	3
	Verbesserung Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit gewerblicher Betrieb</li> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Betrieb</li> </ul>	nein nein	3
	Neuinvestitionen Gebäude	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohngebäude</li> <li>• Betriebsgebäude</li> </ul>	ja nein	2
	Wirkung auf die lokale Betriebsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhaltung der lw. Betriebsstruktur</li> <li>• Schaffung bzw. Erhaltung betrieblicher Funktionen und Erwerbsmöglichkeiten</li> <li>• Anzahl der lw. Betriebe mit Vorteilen</li> <li>• Anzahl der gewerbl. Betriebe mit Vorteilen</li> </ul>	nein nein 0 0	3
Regionalentwicklung	Regionale Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeitverkürzungen zum höherrangigen Straßennetz</li> <li>• Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen oder Gemeinden</li> </ul>	nein nein	3
	Ortsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ausgelöste Änderung von örtlichen Planungsdokumenten</li> <li>• ausgelöste Bauvorhaben</li> <li>• unerwünschte Folgewirkungen (z.B. Zweitwohnsitze)</li> <li>• finanzielle Belastung der Gemeinde</li> <li>• Bevölkerungsentwicklung</li> </ul>	nein ja, durch Bau nein 20% der förderbaren Baukosten geringe Auswirkung	3
	Regionalwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionale Wertschöpfung</li> <li>• Erhaltung oder Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region</li> <li>• Erhaltung oder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen</li> </ul>	ja, durch Bau ja ja	2
Sozial	Verbesserung Daseinsgrundvorsorge	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit soziale und kulturelle Einrichtungen</li> </ul>	ja	1
	Nutzbarkeit und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit Arbeitsplatz</li> <li>• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)</li> <li>• Beseitigung Steilstücke</li> <li>• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert</li> <li>• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung</li> <li>• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)</li> </ul>	nein ja nein nein ja ja, statische Sicherheit Unterbau	3
	Akzeptanz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• soziale Akzeptanz des Projektes in der Gemeinde</li> </ul>	sehr hoch	1
Ökologie				<b>3</b>
	Lebensräume <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebensräume Beeinträchtigung</li> <li>• Lebensräume Kompensation</li> <li>• Lebensräume Verbesserung</li> <li>• Intensivierung oder Extensivierung lw. Lebensräume</li> </ul>	nein nein nein nein	3
	Landschaftsbild	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fremdkörperwirkung</li> <li>• Blickfeldstörung</li> <li>• Standortgerechte Böschungsbegrünung</li> <li>• Schaffung von extensiver Kulturlandschaft</li> </ul>	nein nein nein nein	3
	Schutzgebiete	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutzgebiete betroffen</li> <li>• Beeinträchtigte Schutzgüter</li> </ul>	nein nein	3

1: Bewertung Indikatoren: (1) Äußerst positive Wirkung, (2) Überwiegend positive Wirkung, (3) Indifferente Wirkung, (3\*) positive und negative Wirkungen heben einander auf, (4) Überwiegend negative Wirkung, (5) Äußerst negative Wirkung

2: Lebensräume: Feuchthflächen, Landschaftselemente, Sonderstandorte, Fließgewässer

**Wirkindikatoren (basierend auf CMEF) und Bewertung der Fallbeispiele**

**Abb. 14: Fallbeispiel 8 Bezirk Neunkirchen**

<b>Technisch-administrative Projektbeschreibung</b>	Eckdaten Projekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten förderbar (€)</li> <li>• Wegstrecke (m)</li> <li>• Interessenten (n)</li> <li>• Betriebe Landwirtschaft (n)</li> <li>• Betriebe Gewerbe (n)</li> <li>• Weitere Dauerwohnsitze (n)</li> </ul>	179.000 915 4 3 0 0
	Auftragsvergabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Externe Vergabe von Planungsleistungen</li> <li>• Ausschreibung externer Planungsleistungen</li> <li>• Ausschreibung Bauleistungen</li> </ul>	Nein Nein Ja
	Unerwartete Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektabweichungen</li> <li>• Sonstiges</li> </ul>	Nein Nein

Wirkungsbereich	Indikatorenbündel	Indikator	Fallbeispiel 8 Kurzbeschreibung	Bewertung <sup>1</sup>	
<b>Wirtschaft</b>	Kosten	• Errichtungskosten pro lfm (€)	195,63	2	
		• Erhaltungskosten nach Fertigstellung	niedrig		
	Beschäftigungseffekte	• Mannmonate Errichtungsphase	15	2	
		• Betriebsphase (direkt/Indirekt)	nein		
	Nutzbarkeit und Sicherheit	• erhöhte Gesamtgewichte/Achslasten, Transportbreiten und -längen möglich	ja, vormals ungebunden befestigt ("Schotterweg"), jetzt Asphalt	1	
		• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)	Ja, vormals nach Starkregenerereignissen z. T. kein Befahren möglich		
		• Beseitigung Steilstücke	ja		
		• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert	ja		
• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung		ja			
Verbesserung Erreichbarkeit	• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)	nein	2		
	• Verbesserung Erreichbarkeit gewerblicher Betrieb	nein			
Neuinvestitionen Gebäude	• Wohngebäude	nein	2		
	• Betriebsgebäude	Ja			
Wirkung auf die lokale Betriebsstruktur	• Erhaltung der lw. Betriebsstruktur	ja	2		
	• Schaffung bzw. Erhaltung betrieblicher Funktionen und Erwerbsmöglichkeiten	ja			
	• Anzahl der lw. Betriebe mit Vorteilen	3			
<b>Regionale Entwicklung</b>	Regionale Erreichbarkeit	• Anzahl der gewerbl. Betriebe mit Vorteilen	0	3	
		• Fahrzeitverkürzungen zum höherrangigen Straßennetz	ja		
	• Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen oder Gemeinden	ja			
	Ortsentwicklung	• ausgelöste Änderung von örtlichen Planungsdokumenten	nein		3
		• ausgelöste Bauvorhaben	nein		
		• unerwünschte Folgewirkungen (z.B. Zweitwohnsitze)	nein		
Regionalwirtschaft	• finanzielle Belastung der Gemeinde	20%	3		
	• Bevölkerungsentwicklung	geringe Auswirkung			
• Regionale Wertschöpfung	ja, durch Bau	3			
• Erhaltung oder Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region	ja, durch Bau				
• Erhaltung oder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen	nein				
<b>Sozial</b>	Verbesserung Daseinsgrundvorsorge	• Verbesserung Erreichbarkeit soziale und kulturelle Einrichtungen	ja	2	
		• Verbesserung Erreichbarkeit Arbeitsplatz	ja		
	Nutzbarkeit und Sicherheit	• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)	ja	1	
		• Beseitigung Steilstücke	ja		
		• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert	ja		
Akzeptanz	• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung	ja	2		
	• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)	nein			
<b>Ökologie</b>	Lebensräume <sup>2</sup>	• soziale Akzeptanz des Projektes in der Gemeinde	hoch	3	
		• Lebensräume Beeinträchtigung	nein		
		• Lebensräume Kompensation	nein		
		• Lebensräume Verbesserung	nein		
	Landschaftsbild	• Intensivierung oder Extensivierung lw. Lebensräume	nein		3
		• Fremdkörperwirkung	nein		
		• Blickfeldstörung	nein		
Schutzgebiete	• Standortgerechte Böschungsbegrünung	ja	3		
	• Schaffung von extensiver Kulturlandschaft	nein			
	• Schutzgebiete betroffen	nein			
• Beeinträchtigte Schutzgüter	nein				

1: **Bewertung Indikatoren:** (1) Äußerst positive Wirkung, (2) Überwiegend positive Wirkung, (3) Indifferente Wirkung, (3\*) positive und negative Wirkungen heben einander auf, (4) Überwiegend negative Wirkung, (5) Äußerst negative Wirkung

2: Lebensräume: Feuchtwiesen, Landschaftselemente, Sonderstandorte, Fließgewässer

Wirkindikatoren (basierend auf CMEF) und Bewertung der Fallbeispiele

Abb. 15: Fallbeispiel 9, Bezirk Oberwart

Technisch-administrative Projektbeschreibung	Eckdaten Projekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten förderbar (€)</li> <li>• Wegstrecke (m)</li> <li>• Interessenten (n)</li> <li>• Betriebe Landwirtschaft (n)</li> <li>• Betriebe Gewerbe (n)</li> <li>• Weitere Dauerwohnsitze (n)</li> </ul>	<p>190.400</p> <p>2.004</p> <p>65</p> <p>3</p> <p>1</p> <p>0</p>
	Auftragsvergabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Externe Vergabe von Planungsleistungen</li> <li>• Ausschreibung externer Planungsleistungen</li> <li>• Ausschreibung Bauleistungen</li> </ul>	<p>Nein</p> <p>Nein</p> <p>Ja</p>
	Unerwartete Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektabweichungen</li> <li>• Sonstiges</li> </ul>	<p>Nein</p> <p>Nein</p>

Wirkungsbereich	Indikatorenbündel	Indikator	Fallbeispiel 9 Kurzbeschreibung	Bewertung <sup>1</sup>	
Wirtschaft	Kosten	• Errichtungskosten pro lfm (€)	95,01	2	
		• Erhaltungskosten nach Fertigstellung	niedrig		
	Beschäftigungseffekte	• Mannmonate Errichtungsphase	45	2	
		• Betriebsphase (direkt/Indirekt)	nein		
	Nutzbarkeit und Sicherheit	• erhöhte Gesamtgewichte/Achslasten, Transportbreiten und -längen möglich	ja	2	
		• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)	ja		
		• Beseitigung Steilstücke	nein		
		• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert	nein		
• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung		nein			
Verbesserung Erreichbarkeit	• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)	nein	2		
	• Verbesserung Erreichbarkeit gewerblicher Betrieb	nein			
Neuinvestitionen Gebäude	• Verbesserung Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Betrieb	Ja	3		
	• Wohngebäude	nein			
Wirkung auf die lokale Betriebsstruktur	• Betriebsgebäude	Nein	2		
	• Erhaltung der lw. Betriebsstruktur	ja			
	• Schaffung bzw. Erhaltung betrieblicher Funktionen und Erwerbsmöglichkeiten	ja			
Regionalentwicklung	Regionale Erreichbarkeit	• Anzahl der lw. Betriebe mit Vorteilen	3	3	
		• Anzahl der gewerbl. Betriebe mit Vorteilen	0		
	Ortsentwicklung	• Fahrzeitverkürzungen zum höherrangigen Straßennetz	nein		3
		• Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen oder Gemeinden	nein		
	Regionalwirtschaft	• ausgelöste Änderung von örtlichen Planungsdokumenten	nein		3
• ausgelöste Bauvorhaben		nein			
• unerwünschte Folgewirkungen (z.B. Zweitwohnsitze)		nein			
Regionalwirtschaft	• finanzielle Belastung der Gemeinde	k. A.	3		
	• Bevölkerungsentwicklung	geringe Auswirkung			
Regionalwirtschaft	• Regionale Wertschöpfung	ja, durch Bau	3		
	• Erhaltung oder Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region	ja, durch Bau			
Regionalwirtschaft	• Erhaltung oder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen	nein	3		
	• Erhaltung oder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen	nein			
Sozial	Verbesserung Daseinsgrundvorsorge	• Verbesserung Erreichbarkeit soziale und kulturelle Einrichtungen	nein	3	
		• Verbesserung Erreichbarkeit Arbeitsplatz	nein		
	Nutzbarkeit und Sicherheit	• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)	ja	3	
		• Beseitigung Steilstücke	nein		
• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert		nein			
Nutzbarkeit und Sicherheit	• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung	nein	3		
	• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)	nein			
Nutzbarkeit und Sicherheit	• soziale Akzeptanz des Projektes in der Gemeinde	gegeben	2		
	• soziale Akzeptanz des Projektes in der Gemeinde	gegeben			
Ökologie	Lebensräume <sup>2</sup>	• Verbesserung Erreichbarkeit soziale und kulturelle Einrichtungen	nein	3	
		• Verbesserung Erreichbarkeit Arbeitsplatz	nein		
		• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)	ja		
		• Beseitigung Steilstücke	nein		
	Landschaftsbild	• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert	nein	3	
		• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung	nein		
Landschaftsbild	• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)	nein	3		
	• Fremdkörperwirkung	nein			
Landschaftsbild	• Blickfeldstörung	nein	3		
	• Standortgerechte Böschungsbegrünung	nein, keine Böschungen			
Schutzgebiete	• Schaffung von extensiver Kulturlandschaft	nein	3		
	• Schutzgebiete betroffen	nein			
Schutzgebiete	• Beeinträchtigte Schutzgüter	nein	3		
	• Beeinträchtigte Schutzgüter	nein			

1: Bewertung Indikatoren: (1) Äußerst positive Wirkung, (2) Überwiegend positive Wirkung, (3) Indifferente Wirkung, (3\*) positive und negative Wirkungen heben einander auf, (4) Überwiegend negative Wirkung, (5) Äußerst negative Wirkung

2: Lebensräume: Feuchtwiesen, Landschaftselemente, Sonderstandorte, Fließgewässer

Wirkindikatoren (basierend auf CMEF) und Bewertung der Fallbeispiele

Abb. 16: Fallbeispiel 10, Bezirk Gmunden

Wirkungsbereich	Indikatorenbündel	Indikator	Fallbeispiel 10 Kurzbeschreibung	Bewertung <sup>1</sup>
Technisch-administrative Projektbeschreibung	Eckdaten Projekt	• Gesamtkosten förderbar (€)	210.202	
		• Wegstrecke (m)	970	
	Auftragsvergabe	• Interessenten (n)	14	
		• Betriebe Landwirtschaft (n)	3	
• Betriebe Gewerbe (n)		1		
Unerwartete Wirkungen	• Weitere Dauerwohnsitze (n)	10		
	• Externe Vergabe von Planungsleistungen	Nein		
		• Ausschreibung externer Planungsleistungen	Nein	
		• Ausschreibung Bauleistungen	Ja	
		• Projektabweichungen	Nein	
		• Sonstiges	Nein	
<b>Wirtschaft</b>				<b>2</b>
	Kosten	• Errichtungskosten pro lfm (€)	216,70	
		• Erhaltungskosten nach Fertigstellung	niedrig	
	Beschäftigungseffekte	• Mannmonate Errichtungsphase	50	2
		• Betriebsphase (direkt/indirekt)	nein	
	Nutzbarkeit und Sicherheit	• erhöhte Gesamtgewichte/Achslasten, Transportbreiten und -längen möglich	ja, vormals teilweise ungebunden befestigt ("Schotterweg"), jetzt Asphalt	1
		• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)	Ja, vormals nach Starkregenereignissen z. T. kein Befahren möglich	
		• Beseitigung Steilstücke	ja	
		• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert	ja	
		• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung	ja	
		• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)	ja, Leitschienen	
	Verbesserung Erreichbarkeit	• Verbesserung Erreichbarkeit gewerblicher Betrieb	nein	2
		• Verbesserung Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Betrieb	Ja	
	Neuinvestitionen Gebäude	• Wohngebäude	ja	2
		• Betriebsgebäude	nein	
	Wirkung auf die lokale Betriebsstruktur	• Erhaltung der lw. Betriebsstruktur	ja	2
		• Schaffung bzw. Erhaltung betrieblicher Funktionen und Erwerbsmöglichkeiten	ja	
		• Anzahl der lw. Betriebe mit Vorteilen	3	
		• Anzahl der gewerbl. Betriebe mit Vorteilen	0	
<b>Regionalentwicklung</b>				<b>3</b>
	Regionale Erreichbarkeit	• Fahrzeitverkürzungen zum höherrangigen Straßennetz	nein	3
		• Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen oder Gemeinden	nein	
	Ortsentwicklung	• ausgelöste Änderung von örtlichen Planungsdokumenten	ja	2
		• ausgelöste Bauvorhaben	ja (Renovierung Vereinslokal)	
		• unerwünschte Folgewirkungen (z.B. Zweitwohnsitze)	nein	
		• finanzielle Belastung der Gemeinde	k. A.	
		• Bevölkerungsentwicklung	nein	
	Regionalwirtschaft	• Regionale Wertschöpfung	ja, durch Bau	3
		• Erhaltung oder Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region	ja, durch Bau	
		• Erhaltung oder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen	nein	
<b>Sozial</b>				<b>2</b>
	Verbesserung Daseinsgrundvorsorge	• Verbesserung Erreichbarkeit soziale und kulturelle Einrichtungen	ja	2
	Nutzbarkeit und Sicherheit	• Verbesserung Erreichbarkeit Arbeitsplatz	ja	1
		• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)	ja	
		• Beseitigung Steilstücke	ja	
		• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert	ja	
		• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung	ja	
		• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)	ja, Leitschienen	
	Akzeptanz	• soziale Akzeptanz des Projektes in der Gemeinde	hoch	2
<b>Ökologie</b>				<b>3</b>
	Lebensräume <sup>2</sup>	• Lebensräume Beeinträchtigung	ja	3*
		• Lebensräume Kompensation	ja	
		• Lebensräume Verbesserung	ja	
		• Intensivierung oder Extensivierung lw. Lebensräume	nein	
	Landschaftsbild	• Fremdkörperwirkung	nein	3
		• Blickfeldstörung	nein	
		• Standortgerechte Böschungsbegrünung	ja	
		• Schaffung von extensiver Kulturlandschaft	nein	
	Schutzgebiete	• Schutzgebiete betroffen	nein	3
		• Beeinträchtigte Schutzgüter	nein	

1: **Bewertung Indikatoren:** (1) Äußerst positive Wirkung, (2) Überwiegend positive Wirkung, (3) Indifferente Wirkung, (3\*) positive und negative Wirkungen heben einander auf, (4) Überwiegend negative Wirkung, (5) Äußerst negative Wirkung

2: Lebensräume: Feuchtwiesen, Landschaftselemente, Sonderstandorte, Fließgewässer

Wirksindikatoren (basierend auf CMEF) und Bewertung der Fallbeispiele

Abb. 17: Fallbeispiel 11 Kirchdorf an der Krems

Technisch-administrative Projektbeschreibung	Eckdaten Projekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten förderbar (€) 480.016</li> <li>• Wegstrecke (m) 4.210</li> <li>• Interessenten (n) 90</li> <li>• Betriebe Landwirtschaft (n) 12</li> <li>• Betriebe Gewerbe (n) 1</li> <li>• Weitere Dauerwohnsitze (n) 13</li> </ul>
	Auftragsvergabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Externe Vergabe von Planungsleistungen Nein</li> <li>• Ausschreibung externer Planungsleistungen Nein</li> <li>• Ausschreibung Bauleistungen Ja</li> </ul>
	Unerwartete Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektabweichungen ja (Kurze Wegverbindung im Ortsverband als Ausweiche und zur Verhinderung von Schottereinschwemmungen in die Hauptfahrbahn)</li> <li>• Sonstiges nein</li> </ul>

Wirkungsbereich	Indikatoren	Indikator	Fallbeispiel 11 Kurzbeschreibung	Bewertung <sup>1</sup>
<b>Wirtschaft</b>				<b>1</b>
Wirtschaft	Kosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtungskosten pro lfm (€) 114,02</li> <li>• Erhaltungskosten nach Fertigstellung niedrig</li> </ul>		
	Beschäftigungseffekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mannmonate Errichtungsphase 55</li> <li>• Betriebsphase (direkt/Indirekt) nein</li> </ul>		2
	Nutzbarkeit und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• erhöhte Gesamtgewichte/Achslasten, Transportbreiten und -längen möglich ja, vormalig teilweise ungebunden befestigt ("Schotterweg"), jetzt Asphalt</li> <li>• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall) Ja, vormalig nach Starkregeneignissen z. T. kein Befahren möglich</li> <li>• Beseitigung Steilstücke nein</li> <li>• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert nein</li> <li>• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung ja</li> <li>• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz) ja, Leitschienen</li> </ul>		2
	Verbesserung Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit gewerblicher Betrieb ja, Erdbewegungsbetrieb</li> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Betrieb ja</li> </ul>		1
	Neuinvestitionen Gebäude	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohngebäude ja</li> <li>• Betriebsgebäude ja</li> </ul>		1
	Wirkung auf die lokale Betriebsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhaltung der lw. Betriebsstruktur ja</li> <li>• Schaffung bzw. Erhaltung betrieblicher Funktionen und Erwerbsmöglichkeiten ja</li> <li>• Anzahl der lw. Betriebe mit Vorteilen 12</li> <li>• Anzahl der gewerbl. Betriebe mit Vorteilen 1</li> </ul>		1
	<b>Regionalentwicklung</b>			
Regionalentwicklung	Regionale Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeitverkürzungen zum höherrangigen Straßennetz ja</li> <li>• Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen oder Gemeinden ja</li> </ul>		2
	Ortsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ausgelöste Änderung von örtlichen Planungsdokumenten ja</li> <li>• ausgelöste Bauvorhaben ja</li> <li>• unerwünschte Folgewirkungen (z.B. Zweitwohnsitze) nein</li> <li>• finanzielle Belastung der Gemeinde k. A.</li> <li>• Bevölkerungsentwicklung geringfügig</li> </ul>		2
	Regionalwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionale Wertschöpfung ja, durch Bau</li> <li>• Erhaltung oder Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region ja, durch Bau</li> <li>• Erhaltung oder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen ja</li> </ul>		2
<b>Sozial</b>				<b>2</b>
Sozial	Verbesserung Daseinsgrundvorsorge	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit soziale und kulturelle Einrichtungen ja</li> </ul>		2
	Nutzbarkeit und Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung Erreichbarkeit Arbeitsplatz ja</li> <li>• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall) ja</li> <li>• Beseitigung Steilstücke nein</li> <li>• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert nein</li> <li>• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung ja</li> <li>• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz) ja, Leitschienen</li> </ul>		2
	Akzeptanz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• soziale Akzeptanz des Projektes in der Gemeinde hoch</li> </ul>		2
	<b>Ökologie</b>			
Ökologie	Lebensräume <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebensräume Beeinträchtigung nein</li> <li>• Lebensräume Kompensation nein</li> <li>• Lebensräume Verbesserung nein</li> <li>• Intensivierung oder Extensivierung lw. Lebensräume nein</li> </ul>		3
	Landschaftsbild	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fremdkörperwirkung nein</li> <li>• Blickfeldstörung nein</li> <li>• Standortgerechte Böschungsbegrünung ja</li> <li>• Schaffung von extensiver Kulturlandschaft nein</li> </ul>		3
	Schutzgebiete	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutzgebiete betroffen nein</li> <li>• Beeinträchtigte Schutzgüter nein</li> </ul>		3

1: Bewertung Indikatoren: (1) Äußerst positive Wirkung, (2) Überwiegend positive Wirkung, (3) Indifferente Wirkung, (3\*) positive und negative Wirkungen heben einander auf, (4) Überwiegend negative Wirkung, (5) Äußerst negative Wirkung

2: Lebensräume: Feuchtflecken, Landschaftselemente, Sonderstandorte, Fließgewässer



Wirkindikatoren (basierend auf CMEF) und Bewertung der Fallbeispiele

Abb. 18: Fallbeispiel 12, Bezirk Völkermarkt

Wirkungsbereich	Indikatorenbündel	Indikator	Fallbeispiel 12 Kurzbeschreibung	Bewertung <sup>1</sup>
Technisch-administrative Projektbeschreibung	Eckdaten Projekt	• Gesamtkosten förderbar (€)	347.400	
		• Wegstrecke (m)	2.520	
		• Interessenten (n)	11	
		• Betriebe Landwirtschaft (n)	3	
• Betriebe Gewerbe (n)		0		
		• Weitere Dauerwohnsitze (n)	3	
	Auftragsvergabe	• Externe Vergabe von Planungsleistungen	Nein	
		• Ausschreibung externer Planungsleistungen	Nein	
		• Ausschreibung Bauleistungen	Ja	
	Unerwartete Wirkungen	• Projektabweichungen	Nein	
		• Sonstiges	Nein	
<b>Wirtschaft</b>				<b>2</b>
	Kosten	• Errichtungskosten pro lfm (€)	137,86	
		• Erhaltungskosten nach Fertigstellung	niedrig	
	Beschäftigungseffekte	• Mannmonate Errichtungsphase	180	2
		• Betriebsphase (direkt/Indirekt)	nein	
	Nutzbarkeit und Sicherheit	• erhöhte Gesamtgewichte/Achslasten, Transportbreiten und -längen möglich	ja, vormals ungebunden befestigt ("Schotterweg"), jetzt Asphalt; Hofumfahrung	1
		• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)	Ja, vormals nach Starkregenereignissen z. T. kein Befahren möglich	
		• Beseitigung Steilstücke	ja	
		• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert	ja	
		• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung	ja	
		• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)	nein	
	Verbesserung Erreichbarkeit	• Verbesserung Erreichbarkeit gewerblicher Betrieb	nein	2
		• Verbesserung Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Betrieb	Ja	
	Neuinvestitionen Gebäude	• Wohngebäude	ja, Vorplatz	2
		• Betriebsgebäude	nein	
	Wirkung auf die lokale Betriebsstruktur	• Erhaltung der lw. Betriebsstruktur	ja	2
		• Schaffung bzw. Erhaltung betrieblicher Funktionen und Erwerbsmöglichkeiten	ja	
		• Anzahl der lw. Betriebe mit Vorteilen	3	
		• Anzahl der gewerbl. Betriebe mit Vorteilen	0	
<b>Regionalentwicklung</b>				<b>3</b>
	Regionale Erreichbarkeit	• Fahrzeitverkürzungen zum höherrangigen Straßennetz	geringfügig	3
		• Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen oder Gemeinden	nein	
	Ortsentwicklung	• ausgelöste Änderung von örtlichen Planungsdokumenten	nein	2
		• ausgelöste Bauvorhaben	nein	
		• unerwünschte Folgewirkungen (z.B. Zweitwohnsitze)	nein	
		• finanzielle Belastung der Gemeinde	k. A.	
		• Bevölkerungsentwicklung	nein	
	Regionalwirtschaft	• Regionale Wertschöpfung	ja, durch Bau	3
		• Erhaltung oder Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region	ja, durch Bau	
		• Erhaltung oder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen	nein	
<b>Sozial</b>				<b>2</b>
	Verbesserung Daseinsgrundvorsorge	• Verbesserung Erreichbarkeit soziale und kulturelle Einrichtungen	ja	2
		Nutzbarkeit und Sicherheit	• Verbesserung Erreichbarkeit Arbeitsplatz	ja
	• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)		ja	
	• Beseitigung Steilstücke		ja	
	• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert		ja	
	• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung		ja	
	• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)		nein	
	Akzeptanz	• soziale Akzeptanz des Projektes in der Gemeinde	hoch	2
<b>Ökologie</b>				<b>3</b>
	Lebensräume <sup>2</sup>	• Lebensräume Beeinträchtigung	nein	2
		• Lebensräume Kompensation	nein	
		• Lebensräume Verbesserung	nein	
		• Intensivierung oder Extensivierung lw. Lebensräume	nein	
	Landschaftsbild	• Fremdkörperwirkung	nein	3
		• Blickfeldstörung	nein	
		• Standortgerechte Böschungsbegrünung	ja	
		• Schaffung von extensiver Kulturlandschaft	nein	
	Schutzgebiete	• Schutzgebiete betroffen	nein	3
		• Beeinträchtigte Schutzgüter	nein	

1: Bewertung Indikatoren: (1) Äußerst positive Wirkung, (2) Überwiegend positive Wirkung, (3) Indifferente Wirkung, (3\*) positive und negative Wirkungen heben einander auf, (4) Überwiegend negative Wirkung, (5) Äußerst negative Wirkung

2: Lebensräume: Feuchtfleichen, Landschaftselemente, Sonderstandorte, Fließgewässer

**Wirkindikatoren (basierend auf CMEF) und Bewertung der Fallbeispiele**

**Abb. 19: Fallbeispiel 13, Bezirk Spittal an der Drau**

Wirkungsbereich	Indikatorenbündel	Indikator	Fallbeispiel 13 Kurzbeschreibung	Bewertung <sup>1</sup>
Technisch-administrative Projektbeschreibung	Eckdaten Projekt	• Gesamtkosten förderbar (€)	378.500	
		• Wegstrecke (m)	15.450	
		• Interessenten (n)	21	
		• Betriebe Landwirtschaft (n)	21	
• Betriebe Gewerbe (n)		0		
		• Weitere Dauerwohnsitze (n)	0	
	Auftragsvergabe	• Externe Vergabe von Planungsleistungen	Nein	
		• Ausschreibung externer Planungsleistungen	Nein	
		• Ausschreibung Bauleistungen	Ja	
	Unerwartete Wirkungen	• Projektabweichungen	Ja (Umtrassierung)	
		• Sonstiges	Nein	
<b>Fallbeispiel 13</b>				
<b>Kurzbeschreibung</b>				
<b>Bewertung<sup>1</sup></b>				
<b>Wirtschaft</b>				<b>2</b>
	Kosten	• Errichtungskosten pro lfm (€)	24,50	
		• Erhaltungskosten nach Fertigstellung	niedrig	
	Beschäftigungseffekte	• Mannmonate Errichtungsphase	30	2
		• Betriebsphase (direkt/Indirekt)	nein	
	Nutzbarkeit und Sicherheit	• erhöhte Gesamtgewichte/Achslasten, Transportbreiten und -längen möglich	ja, vormals Hohlweg, kaum zu befahren	1
		• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)	ja	
		• Beseitigung Steilstücke	ja	
		• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert	nein	
		• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung	ja	
		• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)	ja	
		• Verbesserung Erreichbarkeit gewerblicher Betrieb	nein	2
	Verbesserung Erreichbarkeit	• Verbesserung Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Betrieb	nein	2
	Neuinvestitionen Gebäude	• Wohngebäude	nein	2
		• Betriebsgebäude	ja	
	Wirkung auf die lokale Betriebsstruktur	• Erhaltung der lw. Betriebsstruktur	ja	2
		• Schaffung bzw. Erhaltung betrieblicher Funktionen und Erwerbsmöglichkeiten	ja	
		• Anzahl der lw. Betriebe mit Vorteilen	21	
		• Anzahl der gewerbl. Betriebe mit Vorteilen	0	
<b>Regionalentwicklung</b>				<b>3</b>
	Regionale Erreichbarkeit	• Fahrzeitverkürzungen zum höherrangigen Straßennetz	nein	3
		• Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen oder Gemeinden	nein	
	Ortsentwicklung	• ausgelöste Änderung von örtlichen Planungsdokumenten	nein	2
		• ausgelöste Bauvorhaben	ja, Renovierungen Almhütten und -ställe	
		• unerwünschte Folgewirkungen (z.B. Zweitwohnsitze)	nein	
		• finanzielle Belastung der Gemeinde	k. A.	
	Regionalwirtschaft	• Bevölkerungsentwicklung	nein	
		• Regionale Wertschöpfung	ja, durch Bau	3
		• Erhaltung oder Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region	ja, durch Bau	
		• Erhaltung oder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen	nein	
<b>Sozial</b>				<b>2</b>
	Verbesserung Daseinsgrundvorsorge	• Verbesserung Erreichbarkeit soziale und kulturelle Einrichtungen	nein	2
	Nutzbarkeit und Sicherheit	• Verbesserung Erreichbarkeit Arbeitsplatz	nein	1
		• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)	ja	
		• Beseitigung Steilstücke	ja	
		• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert	nein	
		• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung	ja	
		• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)	ja, Verbreiterung	
		• soziale Akzeptanz des Projektes in der Gemeinde	hoch	2
<b>Ökologie</b>				<b>3</b>
	Lebensräume <sup>2</sup>	• Lebensräume Beeinträchtigung	ja	3*
		• Lebensräume Kompensation	ja	
		• Lebensräume Verbesserung	nein	
		• Intensivierung oder Extensivierung lw. Lebensräume	ja, Offenhaltung bzw. Revitalisierung der	
	Landschaftsbild	• Fremdkörperwirkung	nein	3*
		• Blickfeldstörung	nein	
		• Standortgerechte Böschungsbegrünung	ja	
		• Schaffung von extensiver Kulturlandschaft	ja, indirekt	
	Schutzgebiete	• Schutzgebiete betroffen	nein	3
		• Beeinträchtigte Schutzgüter	nein	

1: Bewertung Indikatoren: (1) Äußerst positive Wirkung, (2) Überwiegend positive Wirkung, (3) Indifferente Wirkung, (3\*) positive und negative Wirkungen heben einander auf, (4) Überwiegend negative Wirkung, (5) Äußerst negative Wirkung

2: Lebensräume: Feuchtfelder, Landschaftselemente, Sonderstandorte, Fließgewässer

Wirkindikatoren (basierend auf CMEF) und Bewertung der Fallbeispiele

Abb. 20: Fallbeispiel 14 Bezirk Kufstein

Technisch-administrative Projektbeschreibung	Eckdaten Projekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten förderbar (€)</li> <li>• Wegstrecke (m)</li> <li>• Interessenten (n)</li> <li>• Betriebe Landwirtschaft (n)</li> <li>• Betriebe Gewerbe (n)</li> <li>• Weitere Dauerwohnsitze (n)</li> </ul>	541.477 500 5 3 1
	Auftragsvergabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Externe Vergabe von Planungsleistungen</li> <li>• Ausschreibung externer Planungsleistungen</li> <li>• Ausschreibung Bauleistungen</li> </ul>	Ja Ja (ab 5.000,-) Ja, Erdarbeiten durch das Land
	Unerwartete Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektabweichungen</li> <li>• Sonstiges</li> </ul>	Nein Nein

Wirkungsbereich	Indikatorenbündel	Indikator	Fallbeispiel 14 Kurzbeschreibung	Bewertung <sup>1</sup>
Wirtschaft	Kosten	• Errichtungskosten pro lfm (€)	1.082,95	2
		• Erhaltungskosten nach Fertigstellung	niedrig	
	Beschäftigungseffekte	• Mannmonate Errichtungsphase	18	2
		• Betriebsphase (direkt/Indirekt)	nein	
	Nutzbarkeit und Sicherheit	• erhöhte Gesamtgewichte/Achslasten, Transportbreiten und -längen möglich	• ja, höher Tonnagen möglich, längere Fahrzeuge wegen Einmündung und Umkehrplatz	1
			• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)	
		• Beseitigung Steilstücke	nein	ja (Errichtung Regenwasserkanal)
• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert		ja		
Verbesserung Erreichbarkeit	• Verbesserung Erreichbarkeit gewerblicher Betrieb	ja, ein Betrieb	1	
	• Verbesserung Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Betrieb	Ja, im Winter sicher		
Neuinvestitionen Gebäude	• Wohngebäude	ja, Vorplatz	2	
	• Betriebsgebäude	nein		
Wirkung auf die lokale Betriebsstruktur	• Erhaltung der lw. Betriebsstruktur	ja, im Winter sicher, Milch wird zur Kirche geliefert	1	
		ja, 1 H		
	• Schaffung bzw. Erhaltung betrieblicher Funktionen und Erwerbsmöglichkeiten	3		
	• Anzahl der lw. Betriebe mit Vorteilen	1		
	• Anzahl der gewerbl. Betriebe mit Vorteilen	1		
Regionalentwicklung	Regionale Erreichbarkeit	• Fahrzeitverkürzungen zum höherrangigen Straßennetz	nein	3
		• Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen oder Gemeinden	nein	
	Ortsentwicklung	• ausgelöste Änderung von örtlichen Planungsdokumenten	nein	3
		• ausgelöste Bauvorhaben	nein	
		• unerwünschte Folgewirkungen (z.B. Zweitwohnsitze)	nein	
Regionalwirtschaft	• finanzielle Belastung der Gemeinde	Entlastung bei Erhaltung	2	
	• Bevölkerungsentwicklung	nein		
	• Regionale Wertschöpfung	ja, durch Bau	2	
	• Erhaltung oder Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region	ja, durch Bau		
	• Erhaltung oder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen	ja, Mountainbikeweg		
Sozial	Verbesserung Daseinsgrundvorsorge	• Verbesserung Erreichbarkeit soziale und kulturelle Einrichtungen	ja	2
		• Verbesserung Erreichbarkeit Arbeitsplatz	ja, für 15 Personen	
	Nutzbarkeit und Sicherheit	• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)	ja	1
		• Beseitigung Steilstücke	nein	
		• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert	ja (Errichtung Regenwasserkanal)	
	• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung	ja	ja	
• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)	ja			
Akzeptanz	• soziale Akzeptanz des Projektes in der Gemeinde	hoch	2	
Ökologie	Lebensräume <sup>2</sup>	• Lebensräume Beeinträchtigung	ja, Obstbäume	3*
		• Lebensräume Kompensation	ja, Obstbäume	
	Landschaftsbild	• Lebensräume Verbesserung	nein	3
		• Intensivierung oder Extensivierung lw. Lebensräume	nein	
		• Fremdkörperwirkung	nein	
Schutzgebiete	• Standortgerechte Böschungsbegrünung	ja	3	
	• Schaffung von extensiver Kulturlandschaft	nein		
	• Schutzgebiete betroffen	nein		
	• Beeinträchtigte Schutzgüter	nein		

1: Bewertung Indikatoren: (1) Äußerst positive Wirkung, (2) Überwiegend positive Wirkung, (3) Indifferente Wirkung, (3\*) positive und negative Wirkungen heben einander auf, (4) Überwiegend negative Wirkung, (5) Äußerst negative Wirkung

2: Lebensräume: Feuchtfleichen, Landschaftselemente, Sonderstandorte, Fließgewässer



Wirkindikatoren (basierend auf CMEF) und Bewertung der Fallbeispiele

Abb. 21: Fallbeispiel 15 Bezirk Landeck

Technisch-administrative Projektbeschreibung	Eckdaten Projekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtkosten förderbar (€)</li> <li>• Wegstrecke (m)</li> <li>• Interessenten (n)</li> <li>• Betriebe Landwirtschaft (n)</li> <li>• Betriebe Gewerbe (n)</li> <li>• Weitere Dauerwohnsitze (n)</li> </ul>	<p>9.36176</p> <p>760</p> <p>11</p> <p>3</p> <p>0</p>
	Auftragsvergabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Externe Vergabe von Planungsleistungen</li> <li>• Ausschreibung externer Planungsleistungen</li> <li>• Ausschreibung Bauleistungen</li> </ul>	<p>Nein</p> <p>Nein</p> <p>Nein, Eigenregiebaustelle</p>
	Unerwartete Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektabweichungen</li> <li>• Sonstiges</li> </ul>	<p>Nein</p> <p>Nein</p>

Wirkungsbereich	Indikatorenbündel	Indikator	Fallbeispiel 15 Kurzbeschreibung	Bewertung <sup>1</sup>	
Wirtschaft				<b>2</b>	
	Kosten	• Errichtungskosten pro lfm (€)	1.231,81		
		• Erhaltungskosten nach Fertigstellung	niedrig		
	Beschäftigungseffekte	• Mannmonate Errichtungsphase	25		2
		• Betriebsphase (direkt/Indirekt)	nein		
	Nutzbarkeit und Sicherheit	• erhöhte Gesamtgewichte/Achslasten, Transportbreiten und -längen möglich	ja, vorher Befahrbarkeit mit LKW nicht möglich		1
		• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)	ja, Schneeräumung jederzeit möglich, Lawinenschutz		
		• Beseitigung Steilstücke	nein		
• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert		ja			
	• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung	ja			
	• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)	ja			
Verbesserung Erreichbarkeit	• Verbesserung Erreichbarkeit gewerblicher Betrieb	nein		2	
	• Verbesserung Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Betrieb	Ja, 3 Betriebe			
Neuinvestitionen Gebäude	• Wohngebäude	ja, Vorplatz		2	
	• Betriebsgebäude	nein			
Wirkung auf die lokale Betriebsstruktur	• Erhaltung der lw. Betriebsstruktur	ja, Hofübergaben gesichert		2	
	• Schaffung bzw. Erhaltung betrieblicher Funktionen und Erwerbsmöglichkeiten	nein, nur lw. Betriebe			
	• Anzahl der lw. Betriebe mit Vorteilen	11			
	• Anzahl der gewerbl. Betriebe mit Vorteilen	0			
Regionalentwicklung				<b>3</b>	
Regionale Erreichbarkeit	• Fahrzeitverkürzungen zum höherrangigen Straßennetz	nein		3	
	• Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen oder Gemeinden	nein			
Ortsentwicklung	• ausgelöste Änderung von örtlichen Planungsdokumenten	nein		3	
	• ausgelöste Bauvorhaben	nein			
	• unerwünschte Folgewirkungen (z.B. Zweitwohnsitze)	nein			
	• finanzielle Belastung der Gemeinde	Entlastung bei Erhaltung			
• Bevölkerungsentwicklung	nein				
Regionalwirtschaft	• Regionale Wertschöpfung	ja, durch Bau		3	
	• Erhaltung oder Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region	ja, durch Bau			
	• Erhaltung oder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen	nein			
Sozial				<b>2</b>	
Verbesserung Daseinsgrundvorsorge	• Verbesserung Erreichbarkeit soziale und kulturelle Einrichtungen	ja, vor allem im Winter, 14 Personen		2	
	• Verbesserung Erreichbarkeit Arbeitsplatz	ja, für 4 Auspendler		1	
Nutzbarkeit und Sicherheit	• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)	ja, starke Verbesserung			
	• Beseitigung Steilstücke	nein			
	• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert	ja			
	• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung	ja			
	• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawinenschutz)	ja			
Akzeptanz	• soziale Akzeptanz des Projektes in der Gemeinde	hoch		2	
Ökologie				<b>3</b>	
Lebensräume <sup>2</sup>	• Lebensräume Beeinträchtigung	nein		3	
	• Lebensräume Kompensation	nein			
	• Lebensräume Verbesserung	nein			
	• Intensivierung oder Extensivierung lw. Lebensräume	nein			
Landschaftsbild	• Fremdkörperwirkung	ja		4	
	• Blickfeldstörung	nein			
	• Standortgerechte Böschungsbegrünung	ja			
	• Schaffung von extensiver Kulturlandschaft	nein			
Schutzgebiete	• Schutzgebiete betroffen	nein		3	
	• Beeinträchtigte Schutzgüter	nein			

1: Bewertung Indikatoren: (1) Äußerst positive Wirkung, (2) Überwiegend positive Wirkung, (3) Indifferente Wirkung, (3\*) positive und negative Wirkungen heben einander auf, (4) Überwiegend negative Wirkung, (5) Äußerst negative Wirkung

2: Lebensräume: Feuchtwiesen, Landschaftselemente, Sonderstandorte, Fließgewässer

Abb. 22: Bewertungsmatrix Fallbeispiele - Übersicht

Wirkungsbereich	Indikatorenbündel	Fallbeispiel 1	Fallbeispiel 2	Fallbeispiel 3	Fallbeispiel 4	Fallbeispiel 5	Fallbeispiel 6	Fallbeispiel 7	Fallbeispiel 8	Fallbeispiel 9	Fallbeispiel 10	Fallbeispiel 11	Fallbeispiel 12	Fallbeispiel 13	Fallbeispiel 14	Fallbeispiel 15	GESAMT (Schnitt)	
Wirtschaft	<b>Beschäftigungseffekte</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	
	• Mannmonate Errichtungsphase	14	12	10	10	10	75	4	15	45	50	55	180	30	18	25		
	• Betriebsphase (direkt/Indirekt)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	<b>Nutzbarkeit und Sicherheit</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
	• erhöhte Gesamtgewichte/Achslasten, Transportbreiten und -längen möglich	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	• Beseitigung Steilstücke	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	
	• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert	0	0	1	1	1	0	0	1	0	1	0	1	0	1	1	1	
	• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	
	• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawenschutz etc.)	1	1	0	0	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	1	
	<b>Verbesserung Erreichbarkeit</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
	• Verbesserung Erreichbarkeit gewerblicher Betrieb	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0		
	• Verbesserung Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Betrieb	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	<b>Neuinvestitionen an Gebäuden</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
	• Investition Wohngebäude	1	1	0	1	1	0	1	0	0	1	1	1	0	1	1		
	• Investition Betriebsgebäude	1	1	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0		
	<b>Wirkung auf die Betriebsstruktur</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
	• Erhaltung der lw. Betriebsstruktur	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
• Schaffung bzw. Erhaltung betrieblicher Funktionen und Erwerbsmöglichkeiten	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0		
• Anzahl der lw. Betriebe mit Vorteilen	8	3	9	9	9	20	0	3	3	3	12	3	21	3	11			
• Anzahl der gewerbl. Betriebe mit Vorteilen	1	0	0	1	5	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0			
Regionalentwicklung	<b>Regionale Erreichbarkeit</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	
	• Fahrzeitverkürzungen zum höherrangigen Straßennetz	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0		
	• Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen oder Gemeinden	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0		
	<b>Ortsentwicklung</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
	• ausgelöste Änderung von örtlichen Planungsdokumenten	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0		
	• ausgelöste Bauvorhaben	1	1	1	1	1	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0		
	• unerwünschte Folgewirkungen (z.B. Zweitwohnsitze)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	• finanzielle Belastung der Gemeinde	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	
	• Bevölkerungsentwicklung	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0		
	<b>Regionalwirtschaft</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
	• Regionale Wertschöpfung	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	• Erhaltung oder Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
• Erhaltung oder Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0			
Sozial	<b>Verbesserung Daseinsgrundvorsorge</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	
	• Verbesserung Erreichbarkeit soziale und kulturelle Einrichtungen	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	0	1	1		
	<b>Nutzbarkeit und Sicherheit</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
	• Verbesserung Erreichbarkeit Arbeitsplatz	1	0	1	1	1	0	0	1	0	1	1	1	0	1	1		
	• Verbesserung der Wegbenutzung nach extremen Witterungsereignissen (z.B. Starkregen, Schneefall)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	• Beseitigung Steilstücke	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0		
	• Querneigung von talseitig zu bergseitig geändert	0	0	1	1	1	0	0	1	0	1	0	1	0	1	1		
	• Verbesserung Oberflächenwassermanagement - Reduzierung der winterlichen Fahrbahnvereisung	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	
	• sonstige Erhöhung der Verkehrssicherheit (Leitschienen, Verbreiterung d. Fahrbahn, Lawenschutz etc.)	1	1	0	0	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	1	
	<b>Akzeptanz</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
• soziale Akzeptanz des Projektes in der Gemeinde	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Ökologie	<b>Lebensräume</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3*</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3*</b>	<b>3*</b>	<b>3</b>	<b>3(*)</b>	
	• Lebensräume Beeinträchtigung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0		
	• Lebensräume Kompensation	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0		
	• Lebensräume Verbesserung	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0		
	• Intensivierung oder Extensivierung lw. Lebensräume	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	
	<b>Landschaftsbild</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3*</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>3(*)</b>
	• Fremdkörperwirkung	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
	• Blickfeldstörung	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	
	• Standortgerechte Böschungsbegrünung	0	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	
	• Schaffung von extensiver Kulturlandschaft	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	
	<b>Schutzgebiete</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
	• Schutzgebiete betroffen	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
• Beeinträchtigte Schutzgüter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

**1: Bewertung Indikatorenbündel:**

(1) Äußerst positive Wirkung, (2) Überwiegend positive Wirkung, (3) Indifferente Wirkung, (3\*) positive und negative Wirkungen heben einander auf, (4) Überwiegend negative Wirkung, (5) Äußerst negative Wirkung

**2: Indikatoren: (0): nein, (1): Ja**

Angaben zu Anzahl kursiv

Bewertung mit zusätzlicher verbaler Begründung

### 3.3 Ergebnisse auf Ebene der Indikatorenbündel

#### 3.3.1 Indikatorenbündel des Wirkungsbereiches „Wirtschaft“

##### 3.3.1.1 Beschäftigungseffekte

Bis auf eine Ausnahme ergibt sich für das Indikatorenbündel *Beschäftigungseffekte* eine überwiegend positive Wirkung der Wegeprojekte, die vorwiegend der Umsetzungsphase der Projekte zu verdanken sind. Nur bei Fallbeispiel 7, einem Kleinprojekt mit Investitionskosten unter 50.000 Euro, wurden die Beschäftigungseffekte in der Errichtungsphase als indifferent eingestuft, weil sie weniger als 10 Mannmonate betragen. Nennenswerte Beschäftigungseffekte in der Betriebsphase ergaben sich nur bei Fallbeispiel 5, wo nach Umsetzung des Wegeprojektes Verpflegungs- und Beherbergungsbetriebe errichtet wurden. Bei den Beschäftigungseffekten in der Errichtungsphase wurden Effekte größer 10 Mannmonate mit 2 bewertet, darunter wurde der Effekt als indifferent eingestuft.

Im Durchschnitt ergab sich für das Indikatorenbündel *Beschäftigungseffekte* die Bewertung 2, „überwiegend positive Wirkung“.

##### 3.3.1.2 Nutzbarkeit und Sicherheit

Das Indikatorenbündel *Nutzbarkeit und Sicherheit* weist Bewertungen 1 (äußerst positive Wirkung), 2 (überwiegend positive Wirkung) und 3 (indifferente Wirkung) auf, wobei äußerst positive Bewertungen überwiegen. Die äußerst positiv bewerteten Fallbeispiele zeigen einen deutlichen Schwerpunkt in Hanglagen, weil einige der Indikatoren dieses Bündels (*Entfernung Steilstück, Querneigung von tal- zu bergseitig geändert*) nur dort inhaltlich zum Tragen kommen. Dementsprechend liegt das Fallbeispiel mit indifferenter Wirkung bezüglich Nutzbarkeit und Sicherheit in nahezu ebenem Gelände. Fallbeispiel 3 wurde von der rechnerischen Bewertung 2 auf die Bewertung 1 gestuft, weil durch die Realisierung des Wegeprojektes Gefahrenstellen beseitigt werden konnten, die ihre Ursache in mangelhafter Oberflächenwasserableitung hatten und vor allem in Frostwechselperioden zu Fahrbahnvereisungen führten.

Insgesamt sind die Wirkungen im Indikatorenbündel *Nutzbarkeit und Sicherheit* mit 1 „äußerst positive Wirkung“ bewertet.

### 3.3.1.3 Verbesserung Erreichbarkeit

9 Fallbeispiele trugen zur verbesserten Erreichbarkeit landwirtschaftlicher oder gewerblicher Betriebe bei. Sie wurden entsprechend mit überwiegend positiver Wirkung auf das Indikatorenbündel bewertet. Wenn ein Wegeprojekt sowohl landwirtschaftliche als auch gewerbliche Betriebe leichter erreichbar machte, wurde die Wirkung als äußerst positiv bewertet (2 Fallbeispiele). Ein Fall wurde trotzdem nur mit „überwiegend positiv“ bewertet, da er in nahezu ebenem Gelände liegt und daher die Verbesserung zur Nullvariante in diesem Fall nicht so bedeutend war. Bei zwei Fallbeispielen (Projekt in Kellergasse, Projekt in Grundzusammenlegungsverfahren) konnte definitionsgemäß keine verbesserte Erreichbarkeit von Betrieben festgestellt werden, ihre Wirkung auf das Bündel ist dementsprechend indifferent. Wie die rechnerische Zusammenführung der Einzelbewertungen zeigt, wurde die Erreichbarkeit insgesamt mit 2 „überwiegend positive Wirkung“ bewertet.

### 3.3.1.4 Neuinvestitionen an Gebäuden

In 7 Fällen ist die diesbezügliche Auswirkung der Wegeprojekte überwiegend positiv, d. h. entweder an Wohngebäuden oder an Betriebsgebäuden wurden Investitionen vorgenommen. Bei 5 Fallbeispielen wurde an Wohn- und Betriebsgebäuden investiert, was als äußerst positive Wirkung bewertet wurde. Den restlichen Beispielen fehlen Investitionen an Gebäuden; teilweise auch deshalb, weil der Weg außerhalb des unmittelbaren Siedlungsraumes liegt. Zwei neu gegründete landwirtschaftliche Betriebe, die durch Fallbeispiel 11 erschlossen werden, wurden bei der Bewertung nicht berücksichtigt, weil die Errichtung der Betriebe zeitgleich mit dem Bau des Weges erfolgte und deshalb nicht als dessen Folgewirkung einzustufen war.

Insgesamt wurde das Indikatorenbündel *Neuinvestitionen an Gebäuden* mit 2 „überwiegend positive Wirkung“ bewertet.

### 3.3.1.5 Wirkung auf die Betriebsstruktur

Bei 8 Fallbeispielen lag die Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe mit Vorteilen aus dem Wegebauprojekt über 5, bei 6 Fallbeispielen zwischen 2 und 4 Betrieben. 5 Fallbeispiele bewirkten Vorteile für gewerbliche Betriebe. Die Indikatoren *Erhaltung der landwirtschaftlichen Betriebsstruktur* sowie *Schaffung und Erhaltung betrieblicher Funktionen und Erwerbsmöglichkeiten* wurden bis auf wenige Ausnahmen positiv beeinflusst, sodass das Indikatorenbündel mit 2 „überwiegend positive Wirkung“ beurteilt wurde. Fallbeispiel 4 wurde



mit „überwiegend positive Wirkung“ bewertet, was gegenüber der rechnerischen Bewertung eine schlechtere Beurteilung darstellt, weil die Betriebe außerhalb der Wegstrecke liegen.

Insgesamt wurde das Indikatorenbündel *Wirkung auf die Betriebsstruktur* mit 2, „überwiegend positive Wirkung“ beurteilt.

### 3.3.2 Indikatorenbündel des Wirkungsbereiches „Regionalentwicklung“

#### 3.3.2.1 Regionale Erreichbarkeit

Die regionale Erreichbarkeit wird durch die Realisierung der untersuchten Wegeprojekte nur in Ausnahmefällen positiv beeinflusst. Lediglich die Fallbeispiele 8 und 11 hatten eine überwiegend positive Wirkung, weil neben der Verkürzung der Fahrzeit zum höherrangigem Straßennetz auch eine zusätzliche Verbindung zwischen Ortsteilen und Gemeinden geschaffen wurde, die in einem Fall auch eine verbesserte Erreichbarkeit der Bezirkshauptstadt zur Folge hatte. Im Durchschnitt war das Indikatorenbündel *Regionale Erreichbarkeit* mit 3, „indifferente Wirkung“ einzustufen.

#### 3.3.2.2 Ortsentwicklung

Bei 12 von den 15 Fallbeispielen war die Wirkung auf die Ortsentwicklung als indifferent einzustufen, in zwei Fällen als überwiegend positive und in einem Fall als äußerst positiv. Positive Wirkungen wurden dabei durch den Indikator *Änderungen in örtlichen Planungsdokumenten* bei gleichzeitigem Fehlen von *unerwünschten Folgewirkungen* (Zweitwohnsitze, Zersiedelung) ausgelöst. Zum Indikator *Bevölkerungsentwicklung* ist anzumerken, dass eine positive Wirkung schon bei bevölkerungsstabilisierenden Effekten angenommen wurde. Fallbeispiel 5 wurde nicht wie die rechnerische Ermittlung der Wirkung mit überwiegend positiv bewertet, sondern mit äußerst positiv, weil die Errichtung einer schichttechnisch genutzten Seilbahn, sowie die Errichtung von Verpflegungs- und Beherbergungsbetrieben von hoher regionaler Relevanz sind. In Summe sind die im Indikatorenbündel *Ortsentwicklung* ausgelösten Effekte jedoch mit 3, „indifferente Wirkung“ zu bewerten.

#### 3.3.2.3 Regionalwirtschaft

Die durchgehend positive Bewertung der beiden Indikatoren *regionale Wertschöpfung* und *Erhaltung oder Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region* lässt sich in erster Linie auf die Effekte während der Bauphase zurückführen. Der Indikator *Erhaltung oder Verbesserung der*

*Wettbewerbsfähigkeit regionaler Güter und Dienstleistungen* bezieht sich dagegen hauptsächlich auf die Betriebsphase des Weges. Dabei wurden Erschließungseffekte für Dienstleistungsbetriebe und touristische Infrastruktur positiv bewertet. Bei 8 Fallbeispielen ergab sich so eine überwiegend positive Bewertung des Indikatorenbündels *Regionalwirtschaft*. Obwohl bei diesen 8 Fallbeispielen alle angeführten Indikatoren positiv beeinflusst wurden, wurde der Gesamteffekt nicht als äußerst positiv bewertet, weil dafür die Wirkungen auf der regionalen Ebene zu gering waren. Für 7 Fallbeispiele wurde eine indifferente Wirkung ausgewiesen, weil nennenswerte Wirkungen nur während der Errichtungsphase entstanden. Dies gilt für die einzelnen Fallbeispiele. Eine Bewertung der Summe aller regionalen Wegeprojekte, hätte positivere Ergebnisse gebracht. Insgesamt wurden die Einflüsse der Wegeprojekte auf die Regionalwirtschaft mit 2, „überwiegend positive Wirkung“ beurteilt.

### 3.3.3 Indikatorenbündel des Wirkungsbereiches „Soziales“

#### 3.3.3.1 Verbesserung Daseinsgrundvorsorge

Diesem Indikatorenbündel wurde nur der Indikator *Verbesserung Erreichbarkeit soziale und kulturelle Einrichtungen* zugeordnet. Mit Ausnahme von 3 Fallbeispielen wurde ein positiver Einfluss der Wege auf das gegenständliche Indikatorenbündel festgestellt. Ohne Einfluss blieben lediglich Wegeprojekte, die keine Erschließungseffekte im unmittelbaren Siedlungsbereich erzielten, wie Wege im Bereich von Zusammenlegungsverfahren und Almerschließungswege. Ein Fallbeispiel wurde abweichend von der rechnerischen Ermittlung bewertet (1 statt 2), weil die Sanierung einer Kellergasse soziale und kulturelle Einrichtungen nicht nur (neu) erschlossen, sondern zu Gründung und Betrieb solcher Einrichtungen wesentlich beigetragen hat. Im Durchschnitt wurde das Indikatorenbündel *Daseinsgrundvorsorge* mit 2, „überwiegend positive Wirkung“ bewertet.

#### 3.3.3.2 Nutzbarkeit und Sicherheit

Dieses durch 6 Indikatoren repräsentierte Indikatorenbündel ist dem gleichnamigen Bündel aus dem Wirkungsbereich „Wirtschaft“ ähnlich, mit diesem jedoch nicht ident. Im gegenständlichen Bündel ist die *Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen* wichtiger Indikator, dabei kann der Weg Auspendlern oder Einpendlern dienen. Die Bewertungen liegen zwischen 1 (8 Fallbeispiele) und 3 (3 Fallbeispiele), für 4 Fallbeispiele ergab sich eine Bewertung mit 2. Wesentlich beeinflusst wurde das Ergebnis wiederum von den topographischen

Verhältnissen. Sämtliche mit äußerst positiver Wirkung bewerteten Wegeprojekte liegen in Hanglage, während die 3 Fallbeispiele mit indifferenter Wirkung im Flachland (und zudem außerhalb unmittelbarer Siedlungerschließungen) zu liegen kommen. Fallbeispiel 3 wurde von der rechnerischen Auswertung abweichend bewertet (1 statt 2), weil durch die Realisierung des Wegeprojektes Gefahrenstellen beseitigt wurden, die ihre Ursache in mangelhafter Oberflächenwasserableitung hatten, was in Frostwechselperioden zu Fahrbahnvereisungen geführt hatte.

Die Mittelung der Bewertungen ergab für das Indikatorenbündel *Nutzbarkeit und Sicherheit* die Bewertungsklasse 2, „überwiegend positive Wirkung“.

### 3.3.3.3 Soziale Akzeptanz

Die *soziale Akzeptanz des Projektes* in der Gemeinde als einziger Indikator des Bündels wurde bei den Vertretern der Gemeinde nachgefragt. Bei allen Fallbeispielen wurde die soziale Akzeptanz als hoch eingeschätzt. Diese Einschätzung stützte sich dabei nicht nur auf die „Stimmung“ in der Gemeinde, sondern auch auf die meist einstimmigen Beschlüsse des demokratisch legitimierten Gemeinderats zur Kofinanzierung der Wegeprojekte durch die Gemeinden. Die Akzeptanz der Projekte wurde durchgehend mit 2 „überwiegend positive Wirkung“ eingestuft.

## **3.3.4 Indikatorenbündel des Wirkungsbereiches „Ökologie“**

### 3.3.4.1 Lebensräume

Innerhalb von 3 Fallbeispielen kam es zur Beeinträchtigung wertvoller Lebensräume. Diese Eingriffe wurden durch die Schaffung von Ersatzmaßnahmen (Schaffung von Feuchtflächen, Schaffung Trockensteinmauern auf verkehrsabgewandter Talböschung als thermophile Sonderstandorte, Pflanzung von Hochstamm-Obstbäumen) kompensiert (in einem Fall sogar deutlich überkompensiert), sodass diese drei Fallbeispiele mit 3\*, „positive und negative Wirkungen heben einander auf“, bewertet wurden.

Ein weiteres Fallbeispiel wurde mit „überwiegend positiv“ beurteilt, weil das Zusammenlegungsverfahren, dessen Teil der untersuchte Weg ist, durch die Schaffung von Bodenschutzanlagen und die Anlage einer Feuchtfläche samt Pufferzone und Bewirtschaftungsauflagen bezüglich der wertvollen Lebensräume eine positive Gesamtbilanz aufwies. Insgesamt wurde das Indikatorenbündel *Lebensräume* mit 3, „indifferente Wirkung“ bzw. 3\* „positive und negative Wirkungen heben einander auf“, bewertet.

### 3.3.4.2 Landschaftsbild

Beim Indikatorenbündel *Landschaftsbild* überwiegt die indifferente Wirkung, 13 Fallbeispiele wurden mit 3 bewertet. In einem Fall überwiegen auf Grund des steilen Geländes und der damit verbundenen hohen und gut einsehbaren technischen Böschungsbefestigungen die negativen Wirkungen. Der untersuchte Almaufschließungsweg wurde mit 3\* „positive und negative Wirkungen heben einander auf“ bewertet, weil die negativen Einflüsse durch die Anlage der Trasse durch die mit dem Wegbau eindeutig in Zusammenhang stehende und bezüglich Landschaftsbild als positiv zu beurteilende Schaffung einer extensiven alpinen Kulturlandschaft (baumbestandene Almweide) kompensiert werden.

Das Indikatorenbündel *Landschaftsbild* wurde insgesamt mit 3, „indifferente Wirkung“ bewertet.

### 3.3.4.3 Schutzgebiete

Von den 15 ausgewählten Fallbeispielen kommen 2 innerhalb von Schutzgebieten zu liegen. Ein Fallbeispiel liegt in einem Landschaftsschutzgebiet, ein anders in einem Europaschutzgebiet (NATURA 2000-Gebiet). Dabei kam es zu keiner Beeinträchtigung von Schutzgütern oder deren Lebensräumen bzw. zur Beeinträchtigung des Schutzgebietes selbst, sodass auch seitens der zuständigen Naturschutzbehörden entsprechende Bewilligungen erteilt wurden. Die Wirkungen auf das Indikatorenbündel wurden insgesamt mit 3, „indifferente Wirkung“ bewertet.



## 4. Gesamtauswertung – bzw. zusammenfassende Interpretation der Ergebnisse

### 4.1 Evaluierungsfragen

Die ganzheitliche Beurteilung der Fallbeispiele orientiert sich an den Evaluierungsfragen und Wirkungsindikatoren aus dem CMEF. Für die Maßnahme 321a „Verkehrerschließung ländlicher Gebiete“ sind demnach folgende Fragen relevant:

- (1) Inwieweit haben die Dienstleistungen (in der gegenständlichen Evaluierung: die Verkehrerschließungsmaßnahmen) zur Verbesserung der Lebensqualität in den ländlichen Gebieten beigetragen?

Diesbezüglich sind die Ergebnisse der Wirkungsbereiche Wirtschaft, Regionalentwicklung, Soziales und Ökologie relevant.

- (2) Inwieweit haben die Dienstleistungen (in der gegenständlichen Evaluierung: die Verkehrerschließungsmaßnahmen) die Attraktivität der betroffenen Gebiete verbessert? (Unterscheidung zwischen den betroffenen Sektoren)

Diesbezüglich sind die Ergebnisse der Wirkungsbereiche Wirtschaft, Regionalentwicklung, Soziales und Ökologie relevant.

- (3) Inwieweit haben die Dienstleistungen (in der gegenständlichen Evaluierung: die Verkehrerschließungsmaßnahmen) zur Umkehr des wirtschaftlichen und sozialen Niedergangs und des Bevölkerungsschwundes auf dem Lande beigetragen?

Diesbezüglich sind die Ergebnisse der Wirkungsbereiche Wirtschaft, Regionalentwicklung und Soziales relevant.

Mit Hilfe der in der Bewertungsmatrix (siehe Abbildung 22) zusammengefassten Bewertungen der vier Bereiche Wirtschaft, Regionalentwicklung, Soziales und Ökologie bzw. der untenstehenden, zusammenfassenden Interpretation der Ergebnisse, können die Antworten auf die drei Evaluierungsfragen und Wirkungsindikatoren aus dem CMEF geliefert werden. Die Evaluierung in den vier Bereichen gibt Hinweise auf die Veränderung der Lebensqualität für BewohnerInnen und BesucherInnen. Sie liefert weiters Aussagen über die Veränderung der Attraktivität der betroffenen Gebiete und stellt auch einen Zusammenhang zu den sozialen und wirtschaftlichen Veränderungen, sowie zur Bevölkerungsentwicklung in den betroffenen Gebieten her.

## 4.2 Zusammenfassende Interpretation der Ergebnisse

### 4.2.1 Wirtschaft

Der Wirkungsbereich „Wirtschaft“ wird vor allem durch die verbesserte Erreichbarkeit von Betrieben positiv beeinflusst. Einerseits wird u.a. die Anlieferung von Betriebsmitteln, andererseits die Produktabgabe bzw. die Anfahrt für Kunden und Gäste erleichtert bzw. erst ermöglicht. Dabei spielt die Permanenz von *Nutzbarkeit und Sicherheit* eine bedeutende Rolle. Damit leisten die Wegeprojekte einen wesentlichen Beitrag zur Weiterführung von Betrieben, zur landwirtschaftlichen Diversifizierung, zur Verbesserung des touristischen Verpflegungs- sowie Beherbergungsangebotes und dadurch zur Einkommensverbesserung der ländlichen Bevölkerung.

Die ganzjährige Nutzbarkeit der Wege, wie sie durch die Umsetzung der untersuchten Fallbeispiele erreicht werden konnte, ist für den Wirkungsbereich „Wirtschaft“ (Milchwagen, Holztransporte, Beherbergungs- und Verpflegungseinrichtungen) von hoher Relevanz. Beispielweise bedeutet ein nur im Sommerhalbjahr erfolgendes Anfahren von Bergbauernhöfen durch den Milchwagen eine wesentliche Mehrbelastung für die bäuerlichen Betriebe, wodurch die Fortführung des Betriebszweiges in Frage gestellt ist und mittel- bis langfristig sogar die Frage nach einer Betriebsaufgabe gestellt wird.

### 4.2.2 Aktive Regionalentwicklung

In der Betriebsphase bleibt die sozioökonomische „Strahlkraft“ des einzelnen Wegebauprojektes auf die lokale Ebene begrenzt, während im erweiterten Bezugsraum der Region ein einzelnes Wegebauprojekt in der Regel nicht in der Lage ist, regionalwirtschaftliche Impulse zu setzen. Dementsprechend war die Gesamtbeurteilung des Wirkungsbereichs *Regionalentwicklung* mit 3, „indifferente Wirkung“ einzustufen.

Nur in Gebieten mit überdurchschnittlichem „Bruttolokalprodukt“ können auch einzelne Kleinwege aktiv regionale Impulse setzen, nämlich beispielsweise wenn die zeitgemäße Erschließung Tourismusnutzung, Hotellerie und Seilbahninfrastruktur entwickelt und über hohe Besucherfrequenz hohe regionale Wertschöpfung ermöglicht.

Insgesamt betrachtet ist das Kleinwegenetz im ländlichen Raum jedoch sehr wohl eine wesentliche Voraussetzung der Regionalentwicklung und Regionalwirtschaft. Dies gilt sowohl für die Errichtungs- als auch für die Betriebsphase von Wegen.

### 4.2.3 Sozialer Wirkungsbereich

Die Unterschiede der Bewertungen im Wirkungsbereich „Soziales“ (und eingeschränkt im Wirkungsbereich „Wirtschaft“) haben (siedlungs-) strukturelle Ursachen und gehen großteils auf den unterschiedlichen Erschließungseffekt zweier verschiedener Wegtypen zurück. Die Wegtypen „Anbindung von Dauersiedlungen“ und „Wirtschaftswege“ sind dabei eng an verschiedene Besiedlungsgebiete gebunden: In Streusiedlungsgebieten erschließen Kleinstwege i. d. R. Siedlung (Wohngebäude) und Flur (land- und forstwirtschaftliche Flächen), was positive Effekte auf die Wirkungsbereiche „Wirtschaft“ und „Soziales“ auslöst. In Gebieten mit vorherrschend geschlossener Siedlung dominiert bei ausschließlich die Flur erschließenden Wegebauprojekten (Erschließung von land- und forstwirtschaftlichen Flächen) die positive wirtschaftliche Wirkung, während soziale Wirkungen infolge der fehlenden Erschließungseffekte für Wohninfrastruktur definitionsgemäß unterrepräsentiert sein müssen. Kellergassensanierungen mit ausschließlicher Erschließung von Siedlung ohne betriebliche Nutzungen stellen zu den o. g. Wirtschaftswegen „komplementäre“ Projekte mit äußerst positiver Wirkung im Bereich „Soziales“ dar.

Insgesamt zeigen die untersuchten Wegeprojekte im sozialen Wirkungsbereich überwiegend positive Effekte, die Einzelbewertungen liegen zwischen 1, „äußerst positive Wirkung“ und 3, „indifferente Wirkung“. Wesentlich für die positive Gesamtbeurteilung ist das Indikatorenbündel *Nutzbarkeit und Sicherheit*, weil dieses nicht nur für sich steht, sondern auch das Indikatorenbündel *Verbesserung Daseinsgrundvorsorge* positiv beeinflusst:

Die untersuchten Wegeprojekte gewährleisten einerseits eine direkte Erhöhung der Sicherheit (Verringerung der maximalen Längsneigung, bergseitige Querneigung, Leitschienen, Einbindung in höherrangiges Wegenetz nach Stand der Technik, geringere Vereisung infolge geregelten Oberflächenwassermanagements). Andererseits erhöht die bessere Durchführbarkeit des Winterdienstes die Sicherheit und damit die (ganzjährige) Nutzbarkeit der Wege. Die ganzjährige Nutzbarkeit der Wege ist, wie die Interviews gezeigt haben, für den Wirkungsbereich „Soziales“ (privater Schülertransport, Schulbus, Arztbesuch, mobiler Pflegedienst etc.) von hoher Relevanz. Wenn beispielweise entlegene Hauptwohnsitze von mobilen Pflegediensten in Folge unzeitgemäßer Erschließung häufig nicht erreicht werden können, kann dies eine unzumutbare Mehrbelastung für die Betroffenen bedeuten.

#### 4.2.3.1 Emotionale Wirkung einer zeitgemäßen Erschließung

Bei den Interviews fiel auf, dass nicht nur auf praktische oder komfortsteigernde Aspekte einer verbesserten Erschließungssituation Bezug genommen wurde, sondern auch auf die

grundsätzliche Einschätzung der jeweiligen Lebenswelt. Es entstand mehrmals der Eindruck, dass das Fehlen einer zeitgemäßen Erschließung bei den BewohnerInnen peripherer Lagen zur unbewussten und unausgesprochenen Frage geführt hatte, ob denn der eigene Lebens- und Arbeitsraum selbst noch zeitgemäß sei, womit implizit die Wahl des jeweils eigenen Lebensmittelpunktes in Frage gestellt schien. Umgekehrt war mehrfach die Erleichterung spürbar, die die verbesserte Erreichbarkeit durch die Realisierung der Wegeprojekte ausgelöst hat und durch Aussagen wie „*Wir haben jetzt wieder das Gefühl zum Rest der Welt dazuzugehören*“ oder „*jetzt ist es bei uns heroben* (gemeint sind hochgelegenen Gehöfte eines Berghanges, Anm.) *wieder wie im Paradies*“ zum Ausdruck gebracht wurde.

Wenn auch methodisch schwer zu fassen, ist diese emotionale Wirkung von zeitgemäßen Wegen nicht zu unterschätzen, weil sie in Verbindung mit den praktischen Aspekten der Erschließungen ausschlaggebend für die grundlegenden Entscheidungen der Betroffenen ist (Weiterführung, Auf- oder Ausbau von Betrieben, Beibehaltung von Hauptwohnsitzen, Abwanderungsgefahr).

#### 4.2.4 Ökologie

Der Bereich „Ökologie“ wurde in Summe mit indifferenter bzw. kompensierter Wirkung beurteilt. Negative und nicht kompensierte Wirkungen ergaben sich in gut einsehbarer steiler Hanglage, wo die technische Notwendigkeit von hohen Stützbauwerken besteht. Die Beeinträchtigungen von Lebensräumen wurden durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Zu erwähnen sind freiwillige (d. h. nicht behördlich vorgeschriebene) Maßnahmen, die von Projektträgern durchgeführt und finanziert wurden bzw. auf Initiativen der Landesdienststellen zurückgingen, wie zum Beispiel die Schaffung eines Feuchtlebensraumes, das kleinräumige Umtrassieren während der Bauphase zur Erhaltung eines eindrucksvollen Bergahorns, oder das Verwenden blumenreichen Saatguts in Verbindung mit einer ökologisch abgestimmten Pflege zur Erhaltung „bunter“ Wegböschungen.

Im Allgemeinen ist innerhalb des Wirkungsbereiches „Ökologie“ auf die insgesamt hohe Bedeutung des Kleinwegenetzes bis 3,5m Fahrbahnbreite für die Erhaltung der Kulturlandschaft und den Schutz vor Verwaldung, vor allem auch in peripheren Lagen samt den entsprechenden ökologische Aspekten, hinzuweisen.



## 5. Empfehlungen

Die nachstehenden Empfehlungen beruhen auf den Ergebnissen der vorliegenden Studie, sowie den Diskussionen im Rahmen des Workshops mit Vertretern der Landesdienststellen. Sie sollen Anregungen von nicht innerhalb der Maßnahme/des Programms operativ Tätigen sein und Optimierungspotenziale aufzeigen. Die Realisierbarkeit und Praxistauglichkeit dieser Empfehlungen wären daher in weiterer Folge noch zu prüfen.

### 5.1 Finanzierung

Die Empfehlungen bezüglich des Finanzierungsablaufs haben das Ziel, den Vorfinanzierungsbedarf der Interessenten zu minimieren:

- Die Planungskosten sollten bereits vor der Antragstellung förderfähig sein.
- Die Projekte sollten jeweils nach Baustufen (z.B. Unterbau) abgerechnet werden können.
- Den Interessenten sollte die Möglichkeit einer Kreditaufnahme gegeben werden.
- Von der AMA sollten akonto-Zahlungen abgerufen werden können.

### 5.2 Begleitung und Konfliktvermittlung (z.B. Mediation)

Wegeprojekte im ländlichen Raum zeichnen sich durch hohe Akzeptanz innerhalb der ländlichen Bevölkerung aus - auch außerhalb des Kreises unmittelbarer Interessenten. Wie die Interviews gezeigt haben, ist innerhalb von (potentiellen) Bringungs- und Interessentengemeinschaften die Zeit (vor) der Gründung häufig die schwierigste Phase, weil bezüglich Trassenführung, Grundabtretungen, Beanteilungen etc. keine Einigkeit herrscht, oder schlicht disharmonische Nachbarschaftsbeziehungen bestehen. Die Aussicht auf die große Belastung, die die Vorfinanzierung der Kosten für die Projektwerber bedeutet, erschwert darüber hinaus die Bildung von „Weggemeinschaften“. So kamen einige der untersuchten Fallbeispiele aufgrund der Schwierigkeiten in der Startphase erst verspätet zur Umsetzung. Gleiches ist zumindest für einen Teil der in Gründung befindlichen potentiellen Projektträger anzunehmen.

In solchen Fällen sollte, wenn die Mehrheit der Beteiligten das wünscht, eine Begleitung und Konfliktvermittlung, z. B: in Form einer Mediation, in Anspruch genommen werden können. Die Mediation könnte durch entsprechend geschulte Vertreter der Länder, Vertreter der Gemeinden, oder durch die Bauleiter erfolgen. Die Schulungen dafür könnten z.B. über die

Verwaltungsakademie angeboten werden. Auch die Inanspruchnahme externer Mediatoren kann in Erwägung gezogen werden.

### 5.3 Rechtssicherheit

Neben den technischen Kriterien sollen auch die rechtlichen Komponenten verbessert werden, um eine zeitgemäße rechtliche Basis zur Absicherung der Investitionen zu gewährleisten.

Die gesetzlichen Regelungen sind von Bundesland zu Bundesland verschieden und somit auch der Bedarf an Novellierungen und Anpassungen.

### 5.4 Förderbare Maßnahmen

Der Katalog der förderbaren Maßnahmen sollte erweitert werden um:

- Freiwillige ökologische Maßnahmen und Neuanlage von Landschaftselementen, nicht nur im Nahbereich der Trasse. Die Höhe der geförderten Kosten sollte allerdings auf 1-2% der Baukosten beschränkt werden.
- Einzelobjektförderung (z.B. Brücken)
- Rückbau von Asphaltwegen zu Schotterwegen bzw. Instandsetzung von Wegen auf niedrigerem Ausbauniveau. Geeignet wären wenig befahrene, gering geneigte Wegabschnitte. Dies wäre sowohl aus ökologischen Gründen, als auch aus Kostengründen zu begrüßen.

Allgemein wäre zu empfehlen, dass in benachteiligten Gebieten höhere Fördersätze bezahlt werden.

### 5.5 Eingaben in die AMA-Datenbank

Prinzipiell sollte pro Projekt nur eine einzige Projektnummer vergeben werden, weil durch die Vergabe von Unterprojekten (z. B. nach Teilabrechnungen) die Ermittlung der Projektanzahl bzw. weitere Auswertungen erheblich erschwert werden.

Es wird die Eingabe folgender projektbezogener Informationen in die AMA-Datenbank empfohlen:

### Weglänge

Bei den Angaben der Weglänge sollte bis auf weiteres auf eine Differenzierung in Umbau, Ausbau oder Neubau verzichtet werden, weil die Begriffe unterschiedlich interpretiert werden. Es sollte die Gesamtlänge in Metern angegeben werden.

### Erschlossene Gesamtfläche

Auch hier sollte auf eine weitere Differenzierung (landwirtschaftliche, forstwirtschaftliche, sonstige Fläche) verzichtet werden. Es sollte die erschlossene Gesamtfläche in Hektar angegeben werden.

- Anzahl der Interessenten
- Anzahl erschlossener Objekte, untergliedert in
  - Landwirtschaftliche Betriebe
  - Gewerbliche Betriebe
  - Sonstige Hauptwohnsitze
  - Zweitwohnsitze

### Kosten und Finanzierung

Diesbezüglich sollten die Kategorien

- Gesamtkosten
- Förderbetrag EU
- Förderbetrag Bund
- Förderbetrag Land
- Förderbetrag Gemeinde
- Eigenmittel des Projektträgers

abgefragt werden.

### Typisierung (Codierung)

Die Typisierung (Codierung) der Wege sollte in Zukunft folgendermaßen erfolgen:

- Anbindung von Dauersiedlungen (landwirtschaftlichen Höfen oder nichtlandwirtschaftlichen Betrieben oder Dauerwohnsitzen samt den anschließenden Grundflächen)

- Wirtschaftswege zur Erschließung land- u. forstwirtschaftlicher Flächen (z. B. Wege in Grundzusammenlegungsgebieten, jedoch nicht: Wege zur äußeren Erschließung von Almen)
- Almweg (äußere Erschließung von Almen)



## 6. Gesamtresümee

Erklärtes Ziel der Förderungsmaßnahme 321a „Verkehrerschließung ländlicher Gebiete“ ist die Unterstützung des Netzes der Kleinstraßen und Güterwege (bis 3,5 m Fahrbahnbreite), letztlich abgestellt auf die soziale, gesellschaftliche und wirtschaftliche Wohlfahrt, die Sicherung der Siedlungsstrukturen und den Erhalt der Kulturlandschaft, vor allem auch der peripheren Lagen.

Zur objektivierten Bewertung dieser Förderungsmaßnahme wurde eine 5-stufige Bewertungsskala herangezogen, beginnend von der besten Stufe 1 „äußerst positive Wirkung“ bis hin zur schlechtesten Stufe 5 „äußerst negative Wirkung.“

**Das Ergebnis der Bewertung der Förderungsmaßnahme 321a „Verkehrerschließung ländlicher Gebiete“ hat im Rahmen der vorliegenden Studie das folgende Gesamtergebnis erbracht:**

- **In den Wirkungsbereichen „Wirtschaft“ und „Soziales“ besteht die Bewertungsstufe 2 „überwiegend positive Wirkung“.**
- **In den Wirkungsbereichen „Regionalentwicklung“ und „Ökologie“ besteht die Bewertungsstufe 3 „indifferente Wirkung“ bzw. „einander aufhebende positive und negative Wirkungen“.**

Auf die Ergebnisse der Studie aufbauend wurden Empfehlungen formuliert, die vor allem die Vorfinanzierung der Interessenten, die Erweiterung des Kataloges förderbarer Maßnahmen sowie die Optimierung der AMA-Datenbank betreffen und noch auf ihre Realisierbarkeit zu prüfen wären.

## 7. Literatur

Europäische Kommission (2006): Handbuch für den gemeinsamen Begleitungs- und Bewertungsrahmen. Brüssel.

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2013): Österreichisches Programm für die Entwicklung des Ländlichen Raums 2007 – 2013. Fassung nach der 8. Programmänderung.

Tamme, Oliver (2010): Österreichisches Programm für die Entwicklung des Ländlichen Raumes 2007-2013. Halbzeitbewertung von Maßnahme 321a.