



Bundesanstalt für
Bergbauernfragen

Güterwegebau in Österreich

Rechtsgrundlagen, Geschichte, Förderung

Forschungsbericht

16

Bundesanstalt für Bergbauernfragen

A-1196 Wien, Grinzinger Allee 74

GÜTERWEGEBAU IN ÖSTERREICH
RECHTSGRUNDLAGEN. GESCHICHTE. FÖRDERUNG

Forschungsbericht Nr. 16

Ignaz KNÖBL

Wien, 1987

Medieninhaber (Verleger) und Herausgeber: Bundesanstalt
für Bergbauernfragen, A-1196 Wien, Grinzinger Allee 74
Tel. (0222) 32 57 42-0; 32 13 82-0
Umschlaggestaltung: Gregor Eichinger und Christian Knechtl
Druck: Rerosch-Amtmann, 1190 Wien

VORWORT

=====

Mit dieser Publikation legt die BA für Bergbauernfragen eine weitere umfassende Darstellung einer wesentlichen Agrarförderungsmaßnahme - der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" - vor.

Die Arbeit wurde im November 1986 als Manuskript abgeschlossen und im Juli 1987 unmittelbar vor Drucklegung mit den letzt verfügbaren Zahlen aktualisiert.

Diese Arbeit hätte ohne die Unterstützung durch die Abteilung B/6 der Niederösterreichischen Landesregierung nicht in der vorliegenden Form zustande kommen können. Die von ihr geplanten und organisierten Bereisungen von niederösterreichischen Güterwegprojekten boten abseits vom "Grünen Tisch" einen wesentlichen Einblick in die Materie. Die gewährte Einsicht in die Bau- und Abrechnungskonvolute abgeschlossener Güterwege machte den für einen Außenstehenden komplizierten Verfahrensablauf transparent und zeigte den Geldfluß, den Güterwegprojekte mit sich ziehen, auf. Den Herren Hofrat Dipl.Ing. Wachberger (Abteilungsleiter) und Hofrat Dipl.Ing. Povolny (Abteilungsleiter Stellvertreter) und deren Mitarbeitern, die auch für viele klärende Gespräche zur Verfügung standen, sei dafür herzlich gedankt.

Wesentliche Unterlagen (insbesondere statisches Material und Richtlinien) hat die Abteilung II/B 12 des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft bereitgestellt.

Ebenfalls zu Dank verpflichtet ist der Autor dieser Studie den Herren MR Dipl.Ing. Strassky und MR Dipl.Ing. Roithner - den beiden die Förderung der ländlichen Verkehrerschließung obliegenden Beamten des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft - für deren kritische Durchsicht des Manuskriptes.

INHALTSVERZEICHNIS

=====

Seite

EINLEITUNG	1
1. ABSCHNITT: DAS ÖSTERREICHISCHE STRASSENNETZ UND SEINE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DES LÄNDLICHEN STRASSENNETZES	
0. EINTEILUNG DER STRASSEN	7
1. DIE ÖFFENTLICHEN STRASSEN	8
1.1 Bundesstraßen	9
1.2 Straßen nach den Landesstraßengesetzen	11
1.2.1 Landesstraßen	12
1.2.2 Bezirksstraßen	13
1.2.3 Eisenbahnzufahrtsstraßen	14
1.2.4 Gemeindestraßen	14
1.2.4.1 Begriff	14
1.2.4.2 Träger der Straßenbaulast	16
1.2.5 Öffentliche Interessentenstraßen	20
1.2.5.1 Begriff	20
1.2.5.2 Träger der Straßenbaulast	23
1.3 Schlußfolgerungen für die Förderung	36
2. DIE PRIVATSTRASSEN	38
2.1 Wegerechte nach dem ABGB	38
2.1.1 Allgemeines	38
2.1.2 Das Fahrrecht	39
2.1.3 Instandhaltung der Servitutswege	40
2.2 Das Notwegerecht	41
2.2.1 Inhalt	41
2.2.2 Grundsätze	42
2.2.3 Ausschließungsgründe	43
2.3 Das landwirtschaftliche Bringungsrecht	44
2.3.1 Geschichte	44
2.3.2 Verfassungsrechtliche Voraussetzungen	46
2.3.3 Inhalt	47
a) Bringungsrecht	47
b) Bringungsanlagen	48
c) Bringungsgemeinschaft	49
2.3.4 Voraussetzungen	52
2.3.5 Verfahren	54
2.4 Das forstliche Bringungsrecht	55
3. ZAHLEN ZUM STRASSENNETZ	56
3.1 Das öffentliche Straßennetz	56
3.2 Die Straßenstatistik 1964	60
3.3 "Ländliches Straßennetz" - Erhebung 1977	64

2. ABSCHNITT: DIE GESCHICHTE DER FÖRDERUNG DES LÄNDLICHEN WEGEBAUS IM RAHMEN DER AGRARFÖRDERUNG	
0. VORBEMERKUNG	69
1. DIE FÖRDERUNGSAKTION WÄHREND DER ZEIT DER 1. REPUBLIK	70
1.1 Politische Rahmenbedingungen	70
1.2 Die Anfänge der Agrarförderung	71
1.3 Initiierung der Förderungsaktion "Güter- und Seilwegebau"	72
1.4 Förderungsrichtlinien	73
1.4.1 Förderungsziele	73
1.4.2 Förderungsvoraussetzungen	74
1.4.3 Begriffsbestimmungen	74
1.5 Abwicklung	78
1.5.1 Förderungsdienststellen	78
1.5.2 Ablauf des Förderungsverfahrens	80
a) Vorarbeiten	80
b) Ausarbeitung des Projektes	81
c) Projektgenehmigung durch das BMLF	82
d) Bau des Güterweges	83
e) Vermarktung, Inkatastrierung und Kollaudierung	84
1.6 Finanzierung	85
1.6.1 Interessentenleistung	86
1.6.2 Bundesbeitrag	87
1.6.3 Landesbeitrag	88
1.7 Bauausführung	88
1.8 Bauerfolg	90
1.8.1 Güterwege	90
1.8.2 Seilwege	92
2. VON DER REKONSTRUKTION DER AGRARISCHEN FÖRDERUNGSPOLITIK ZUM GRÜNEN PLAN	94
2.1 Politische Rahmenbedingungen	94
2.2 Die Wiederaufnahme der Agrarförderung	95
2.3 Die Wiederaufnahme der Förderung des Güterwegebbaus	101
2.4 Die Förderung der Verkehrserschließung in den 50er Jahren	104
2.4.1 Landwirtschaftsförderung mit ordentlichen Budgetmitteln	104
2.4.2 ERP-Mittel	104
2.5 Die Einführung des Grünen Planes	106
2.6 Die Organisation des Förderungsverfahrens	108
2.6.1 Allgemeines	108
2.6.2 Die Einbeziehung der Landwirtschaftskammern	113

	Seite
2.7 Bauausführung	114
2.7.1 Funktionswandel des ländlichen Wege-	
netzes	114
2.7.2 Baumethoden	116
2.8 Bauerfolg	121
2.8.1 Güterwege	121
2.8.2 Seilwege	123
2.9 Finanzierung	124
2.9.1 Güterwege	125
2.9.2 Seilwege	128
3. NEUORIENTIERUNG DER AGRARISCHEN FÖRDERUNGSPOLITIK AB 1970	
3.1 Politische Rahmenbedingungen	130
3.2 Grundlinien der differenzierten Förderungs-	
politik	131
3.3 Die Einführung des Bergbauernsonderprogrammes	133
3.4 Die Einführung der Grenzlandsonderprogramme	138
3.5 Die Verkehrserschließung im Rahmen der differen-	
zierten Förderungspolitik	139
 3. ABSCHNITT: DIE FÖRDERUNG DER VERKEHRERSCHLIESSUNG LÄNDLICHER GEBIETE	
1. DER BEGRIFF "GÜTERWEG"	147
2. ABWICKLUNG DES GÜTERWEGEBAUS (ÜBERBLICK)	149
3. FÖRDERUNGSRICHTLINIEN DES BUNDES	151
3.1 Allgemeine Rahmenrichtlinien für die Gewährung	
von Förderungen aus Bundesmitteln	151
3.2 Allgemeine Bestimmungen für die Förderung der	
Landwirtschaft durch den Bund	154
3.3 Sonderrichtlinien (des Bundes) für die Verkehrs-	
erschließung ländlicher Gebiete	156
3.3.1 Derzeit geltende Fassung	157
3.3.2 Erläuterungen zu den Sonderrichtlinien	160
3.3.3 Wesentliche Richtlinienänderungen	165
3.4 Sonder- und Spartenrichtlinien des Bundes für	
die AIK-Förderung der Verkehrserschließung	
ländlicher Gebiete	166
3.5 Technische Richtlinien	167
3.5.1 RVS 3.8 "Ländliche Straßen und Wege"	167
3.5.2 RVS 11.573 "Bituminöse Schichten"	168
4. FÖRDERUNGSRICHTLINIEN DER LÄNDER	169
4.1 Die Landwirtschaftsförderungsgesetze der Länder	169
4.2 Sonderförderung des Landes Oberösterreich	171

	Seite
5. DIE ABWICKLUNG DES LÄNDLICHEN WEGEBAUS AM BEISPIEL NIEDERÖSTERREICH	173
5.1 Organisation	173
5.2 Verfahren	176
5.3 Finanzierung	181
6. EXKURS: FALLSTUDIE: AUSGEWÄHLTE GÜTERWEGPROJEKTE IN NIEDERÖSTERREICH	184
6.1 Verfahren	185
6.1.1 Rechtsgrundlagen für den Bau	185
6.1.2 Rechtsgrundlagen für die Erhaltung	187
6.1.3 Bau- und Förderungsverfahren	190
6.2 Baukosten und Finanzierung	191
6.3 Zusammensetzung der Wegerstellungskosten	195
6.3.1 Verteilung der Baukosten nach Leistungs- ersteller	195
6.3.2 Verteilung der Baukosten nach Art der Leistung	197
6.4 Arbeitsablauf und Beschäftigungsausmaß	200
6.4.1 Stiegeramt	201
6.4.2 Lugbauer	204
6.4.3 Zaussenberg	205
6.4.4 Redling	206
6.4.5 Kiesling	208
6.4.6 Zusammenfassung	211
7. FÖRDERUNGSBERICHT 1961 - 1985	214
7.1 Bauleistung	215
7.1.1 Güterwegansuchen	215
7.1.2 Güterwegbauvorhaben	217
7.1.3 Vergleichsstrecke	217
7.1.4 Angeschlossene Höfe	220
7.2 Baukostenentwicklung	225
7.3 Finanzierungsstruktur	230
7.3.1 Bundesmittel	235
7.3.2 Landesmittel	237
7.3.3 Sonstige Mittel	239
7.3.4 Interessentenleistung	242
7.3.5 Tabellenanhang	245
8. OFFENE PROBLEME UND AUSBLICK	255
GESAMTZUSAMMENFASSUNG	261
LITERATURVERZEICHNIS	265

VERZEICHNIS DER ÜBERSICHTEN, ABBILDUNGEN UND TABELLEN

SEITE

ÜBERSICHTEN

1. Abschnitt:

- | | |
|--|----|
| 1: Die Systematik der öffentlichen Straßen in den einzelnen Bundesländern | 10 |
| 2: Die Landesstraßengesetze | 11 |
| 3: Die wichtigsten Bestimmungen der Landesstraßengesetze über die Bau- und Erhaltungslast der öffentlichen Straßen | 34 |
| 4: Die derzeit geltenden Güter- und Seilwegelandesgesetze | 46 |

2. Abschnitt:

- | | |
|---------------------------|-----|
| 5: ERP-Mittel 1949 - 1961 | 106 |
|---------------------------|-----|

3. Abschnitt:

- | | |
|---|-----|
| 6: Verteilung der beim Güterwegebau anfallenden Tätigkeiten und Leistungen nach möglichen Lieferanten | 175 |
| 7: Zeitspanne: Antragstellung - Baubeginn ausgewählter Güterwegprojekte | 189 |

ABBILDUNGEN

2. Abschnitt:

- | | |
|-------------------------------|----|
| 1: Güterwegaktion 1927 - 1929 | 90 |
|-------------------------------|----|

3. Abschnitt:

- | | |
|--|-----|
| 2: Abwicklung des Güterwegebaus | 150 |
| 3: Schema des Verfahrensablaufes beim geförderten Güterwegebau in Niederösterreich | 183 |
| 4: Bauvolumen und Kilometerkosten 1985 | 229 |
| 5: Entwicklung der relativen Anteile der Finanzierungsbeiträge 1981-1985 | 235 |
| 6: Die Finanzierung der Verkehrserschließung ländlicher Gebiete im Jahre 1985 | 254 |

TABELLEN

Seite

1. Abschnitt:

1: Das öffentliche Straßennetz	57
2: Relation zwischen Bundes-, Landes- und Gemeindestraßennetz	58
3: Die Dichte des öffentlichen Straßennetzes	59
4: Die allgemein benützbaren Straßen auf Gemeindeebene 1964	62
5: Dichte des Straßennetzes laut Straßenstatistik 1964	63
6: Ländliches Straßennetz 1977	65

2. Abschnitt:

7: Die Güterwegaktion 1927 - 1929	91
8: Die Seilwegeaktion 1925 - 1929	93
9: Kenndaten ausgewählter Seilwegeprojekte der 20er Jahre	93
10a: Das erste Agrarförderungsbudget der 2. Republik	96
10b: Die Dotierung der einzelnen landwirtschaftlichen Förderungssparten 1946	98
11: Entwicklung der Dotierung der Förderungssparte "Güterwege, Seilwege, Kleinelektrifizierung" zwischen 1946 und 1950	103
12: Entwicklung der Dotierung der Förderungssparte "Güterwege, Seilauzüge und Elektrifizierung der Landwirtschaft" in den 50er Jahren	105
13: Entwicklung der Dotierung der Förderungssparte "Güterwege, Seilauzüge und Elektrifizierung der Landwirtschaft" zwischen 1961 und 1971 mit allgemeinen Budgetmitteln	109
14: Entwicklung der Dotierung der Förderungssparte "Güterwege, Seilauzüge und Elektrifizierung der Landwirtschaft" im Rahmen des Grünen Planes zwischen 1961 und 1971	110
15: Entwicklung der Dotierung der Förderungssparte "Güterwege, Seilauzüge und Elektrifizierung der Landwirtschaft"-Summe "allgemeine Landwirtschaftsförderung" und Grüner Plan	111
16: Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes	115
17: Entwicklung bei der Stabilisierung von Tragschichten	118
18: Entwicklung der Ausführungsarten der Fahrbahndecken	120
19: Güterwegesbau zwischen 1945 und 1965	122
20: Seilwegesbau zwischen 1945 und 1965	124
21: Seilwegesbau - Jahresergebnisse 1959 - 1974	125
22: Finanzierung des Güterwegesbaus zwischen 1945 und 1965	127
23: Finanzierung des Seilwegesbaus zwischen 1945 - 1974	129
24: Die Entwicklung der Agrarförderung des Bundes ab 1972	135
25: Die Verteilung der Förderungsmittel im Rahmen der Bergbauernsonderprogramme auf Maßnahmenswerpunkte	136

	Seite
26: Die Entwicklung der Bundesförderungsmittel für die Grenzlandsonderprogramme nach Bundesländern	139
27: Der Anteil der Förderungsmaßnahme "Verkehrerschließung an den Grenzlandsonderprogrammmitteln"	140
28: Entwicklung der Förderungsmaßnahme "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" im Rahmen des Grünen Planes	142
29: Entwicklung der Förderungsmaßnahme "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" im Rahmen des Bergbauernsonderprogrammes	143
30: Entwicklung der Förderungsmaßnahme "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" im Rahmen der Agrarförderung insgesamt	144
<u>3. Abschnitt:</u>	
31: Regionale Verteilung und Rechtsgrundlagen der ausgewählten Güterwegprojekte	184
32: Kenndaten ausgewählter Güterwegprojekte	186
33: Ermittlung der Interessentenanteile am Beispiel des Güterweges Haselhof	187
34: Verteilung der Bau- und Erhaltungskosten auf die Beitragsfaktoren in %	188
35: Verteilung der Baukosten auf die einzelnen Kostenträger	192
36: Finanzierung der Baukosten (Kosten pro lfm) ausgewählter Güterwege durch die Beitragsfaktoren	193
37: Interessentenleistung	194
38: Verteilung der Höhe der Interessentenleistung ausgewählter Güterwegprojekte	194
39: Verteilung der Wegerstellungskosten nach Rechtsstellung der Leistungserbringer in %	196
40: Wesentliche Kostenfaktoren ausgewählter Güterwegprojekte nach der Rechtsstellung der Leistungserbringer in % der Gesamtbaukosten	197
41: Verteilung wesentlicher Kostenfaktoren in % der Gesamtbaukosten	198
42: Verteilung der Materialkosten nach Materialgruppen	199
43: Kosten wesentlicher Materialteile	200
44: Arbeitsaufriß des Güterweges Stiegeramt	203
45: Arbeitsaufriß des Güterweges Lugbauer	205
46: Arbeitsaufriß des Güterweges Zaussenberg	207
47: Arbeitsaufriß des Güterweges Redling	208
48: Arbeitsaufriß des Güterweges Kiesling	209
49: Arbeitsaufwand pro m Güterweg	212
50: Arbeitsaufwand pro m ² Güterwegfläche	213
51: Entwicklung der Güterwegansuchen	216
52: Zahl der seit 1961 jährlich geförderten Güterwegbauvorhaben (Baustellen) nach Bundesländern	218
53: Zahl der seit 1961 jährlich angeschlossenen Güterwegbauten (= fertige Vorhaben) nach Bundesländern	219
54: Zahl der seit 1961 jährlich errichteten Güterwege in Kilometer (Vergleichsstrecke) nach Bundesländern	221
55: Zahl der seit 1961 jährlich angeschlossenen Höfe nach Bundesländern	222

* VIII *

	Seite
56: Zahl der jährlich seit 1967 angeschlossenen Bergbauernhöfe	224
57: Zahl der Rahmen der Grenzlandförderung erschlossener Höfe	224
58: Hofanschlüsse in Ungunstlagen seit 1974	225
59: Entwicklung der Baukosten für einen Kilometer Güterweg seit 1961 nach Bundesländern (in Schilling)	226
60: Finanzierung der "Verkehrerserschließung ländl. Gebiete" seit 1961 - ÖSTERREICH insgesamt (in 1.000 S)	231
61: Entwicklung der Finanzierungsbeiträge bei der "Verkehrerserschließung ländlicher Gebiete" seit 1961 - ÖSTERREICH insgesamt	232
62: Entwicklung der jährlichen Finanzierungsstruktur bei der "Verkehrerserschließung ländlicher Gebiete" seit 1961 in Prozent - ÖSTERREICH insgesamt	233
63: Gesamtbaukosten 1961 - 1985 und deren Finanzierung	234
64: Jährlicher Anteil der Bundesmittel in den einzelnen Bundesländern an den Gesamtbaukosten in Prozent	236
65: Entwicklung der Bundesmittel nach Bundesländern	238
66: Anteil der Landesmittel in den einzelnen Bundesländern an den Gesamtbaukosten in Prozent (seit 1961)	240
67: Anteil der "sonstigen Mittel" in den einzelnen Bundesländern an den Gesamtbaukosten in Prozent	241
68: Anteil der Interessentenleistung in den einzelnen Bundesländern an den Gesamtbaukosten in Prozent	243
69: Anteil der Interessentenleistung an den Gesamtbaukosten (5-Jahressummen)	244
70: Finanzierung der "Verkehrerserschließung ländlicher Gebiete" seit 1961 - BURGENLAND (in 1.000 S)	246
71: Finanzierung der "Verkehrerserschließung ländlicher Gebiete" seit 1961 - KÄRNTEN (in 1.000 S)	247
72: Finanzierung der "Verkehrerserschließung ländlicher Gebiete" seit 1961 - NIEDERÖSTERREICH (in 1.000 S)	248
73: Finanzierung der "Verkehrerserschließung ländlicher Gebiete" seit 1961 - OBERÖSTERREICH (in 1.000 S)	249
74: Finanzierung der "Verkehrerserschließung ländlicher Gebiete" seit 1961 - SALZBURG (in 1.000 S)	250
75: Finanzierung der "Verkehrerserschließung ländlicher Gebiete" seit 1961 - STEIERMARK (in 1.000 S)	251
76: Finanzierung der "Verkehrerserschließung ländlicher Gebiete" seit 1961 - TIROL (in 1.000 S)	252
77: Finanzierung der "Verkehrerserschließung ländlicher Gebiete" seit 1961 - VORARLBERG (in 1.000 S)	253

EINLEITUNG

Zielsetzung dieser Arbeit ist es, jene landwirtschaftliche Förderungsmaßnahme systematisch darzustellen, die im Förderungskatalog des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" bezeichnet wird.

Die "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" besteht in der Förderung der Neuerrichtung und der Verbesserung von Verkehrswegen, die

- o der Erschließung landwirtschaftlicher Anwesen
- o bzw. der Erschließung landwirtschaftlicher Grundstücke dienen.

Im Rahmen der Landwirtschaftsförderung des Bundes handelt es sich dabei um eine der ältesten (seit 1927) und höchstdotierten Förderungsaktionen. Diese bis 1968 "Güter- und Seilwegebau" bezeichnete Maßnahme wurde ursprünglich als eine den Gebirgsbauern - wie in der ersten Republik die Bergbauern amtlich bezeichnet wurden - vorbehaltene Bundesförderung ins Leben gerufen. In der Wiederaufbauphase der 2. Republik wurde sie auf alle landwirtschaftlichen Anwesen des Bundesgebietes ausgeweitet. Mit der Einführung der Bergbauern- und Grenzlandsonderprogramme in den 70er Jahren erfolgte wieder eine verstärkte Widmung der für die Verkehrerschließung vorgesehenen Bundesförderungsmittel auf das Bergbauerngebiet bzw. auf die anderen entwicklungsschwachen Gebiete.

Der 2. Abschnitt dieser Arbeit gibt einen Überblick über die Geschichte der Agrarförderung des Bundes mit der ja die im Detail behandelte Förderungsmaßnahme untrennbar verbunden ist.

Es muß wohl nicht eigens betont werden, daß es sich auch dabei um eine von der Bundesverfassung der alleinigen Kompetenz der Länder anvertrauten Aufgabe handelt, an der sich zu beteiligen dem Bund im Rahmen seiner Privatwirtschaftsverwaltung frei gestellt ist. Die Durchführung dieser Förderungsmaßnahme liegt seit Anbeginn sowohl in administrativer Hinsicht als auch in der technischen Abwicklung in den Händen einschlägiger Landes-

dienststellen. Sie haben sich dabei nur bezüglich der Bundesmittel an die nur Förderungsgrundsätze postulierenden Richtlinien des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft zu halten. Ein solcher Förderungsgrundsatz besteht in der vorrangigen Berücksichtigung ganzjährig bewohnter und bewirtschafteter Betriebe insbesondere in Berg- und sonstigen entsiedlungsgefährdeten Gebieten. Mit anderen Worten: Die Schaffung eines den heutigen Verkehrsanforderungen genügenden Wegenetzes im ländlichen Raum obliegt in jeder Hinsicht der Verantwortung der Landesverwaltungen. Soweit mit diesem Ausbau des ländlichen Wegenetzes gleichzeitig Ziele des Landwirtschaftsgesetzes verfolgt und erreicht werden, betätigt sich der Bund dabei als "Mitfinanzier".

Ein spezifisches Problem der Förderungsmaßnahme "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" liegt darin, daß damit zwei von ihrem Rechtscharakter her grundlegend unterschiedliche Verkehrsanlagenkategorien gefördert werden.

- o Verkehrsanlagen, die von einem oder mehreren Landwirten errichtet und von anderen als diesen nur mit deren Einverständnis benützt werden dürfen, mithin Privatstraßen sind.
- o Verkehrsanlagen, deren Bau- und Erhaltungslast zwar von einer umschriebenen Grundbesitzergruppe zu tragen ist, deren Benützung aber niemanden verwehrt werden darf. Es handelt sich dabei also um öffentliche Straßen.

Diese eigenartige Situation ist in der für die Erschließung des ländlichen Raumes mit Verkehrsanlagen maßgebenden Rechtslage begründet. Es ist im Rahmen dieser Arbeit notwendig, diese Rechtslage darzustellen (1. Abschnitt: Das österreichische Straßennetz und seine rechtlichen Grundlagen unter besonderer Berücksichtigung des ländlichen Straßennetzes). Für die Förderungsverwaltung des Bundes spielt diese Rechtslage keine entscheidende Rolle; In Anwendung der Richtlinien für die Vergabe von Bundesförderungen vergibt der Bund diese auf Grund der Förderungswürdigkeit der Landwirte, die die betreffende Verkehrsanlage

errichten wollen, ohne Bundesförderung aber dazu nicht in der Lage wären. Die Zuerkennung der Bundesförderung erfolgt dabei in Anbetracht der Baukosten unter Berücksichtigung der Leistungskraft der Förderungswerber. Eine Publikation der Förderungsstatistik getrennt nach den unterschiedlichen Rechtsgrundlagen der Weganlagen erfolgt nicht. Über die Usancen der Förderung informiert der 3. Abschnitt: "Die Förderung der Verkehrser-schließung ländlicher Gebiete".

Wenn man nun das bisher derart errichtete ländliche Wegenetz betrachtet, muß man feststellen, daß das, was der allgemeine Sprachgebrauch Güterweg bezeichnet, bezüglich des technischen Ausbauzustandes kaum vom höherwertigen Straßennetz zu unterscheiden ist. Der massive Einsatz von öffentlichen Mitteln und das Engagement der die Errichtung dieser Straßen leitenden Landesdienststellen hat eben seine Früchte getragen. Im 2. Abschnitt 2.7 "Bauausführung" bzw. unter 3.5 "Technische Richtlinien" werden einige technische Fragen eines zeitgemäßen und den Bedürfnissen von Bewohnern und Erholungssuchenden gerecht werdenden ländlichen Wegenetzes erörtert.

1. ABSCHNITT

**DAS ÖSTERREICHISCHE STRASSENNETZ UND SEINE
RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UNTER BESONDERER
BERÜCKSICHTIGUNG DES LÄNDLICHEN STRASSENNETZES**

O. EINTEILUNG DER STRASSEN

Eine erste grundsätzliche Einteilung des Straßennetzes besteht in der Unterteilung

- o öffentliche Straßen
- o Privatstraßen

Nach der österreichischen Rechtsordnung sind alle jene Straßen, "deren Benützung durch jedermann unter den gleichen Bedingungen ohne behördliche Bewilligung und unabhängig vom Willen des über den Straßengrund Verfügungsberechtigten" (KRZIZEK 1967, S.61) möglich ist, öffentliche Straßen. Diese als "Gemeingebrauch" bezeichnete Definition der Nutzung einer Straße enthält auch die Straßenverkehrsordnung 1960. Im § 1 Absatz 1 heißt es, daß dieses Gesetz für Straßen mit öffentlichem Verkehr gilt. Und als solche werden jene Straßen verstanden, die von jedermann unter gleichen Bedingungen benutzt werden können. "Auch die Landesstraßengesetze umschreiben mehr oder weniger eingehend den Begriff öffentliche Straße. Nach diesen Gesetzen sind öffentliche Straßen solche, die entweder dem allgemeinen Verkehr ausdrücklich gewidmet sind (ausdrückliche Widmung) oder in langjähriger Übung allgemein ohne Einschränkung auf einen bestimmten Kreis von Benützungsberechtigten und unabhängig vom Willen des über den Straßengrund Verfügungsberechtigten vom öffentlichen Verkehr benützt werden (stillschweigende Widmung). Als öffentliche Straßen gelten auch die dem öffentlichen Verkehr dienenden Privatstraßen und die für öffentlich erklärten Privatstraßen." (KRZIZEK 1967, S.59 - 60).

Entscheidend für die Qualifikation einer Straße als öffentliche Straße ist also nicht, daß die Verkehrsfläche sich im Eigentum der Öffentlichkeit befindet, sondern daß auf ihr ein öffentlicher Verkehr stattfindet.

Straßen, auf welchen kein öffentlicher Verkehr stattfindet, sind Privatstraßen. Auf diese finden die Bestimmungen des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuch (ABGB) Anwendung. Die Verfügungsmacht steht an solchen Straßen grundsätzlich dem Eigentümer des Straßengrundes bzw. des Straßenbauwerkes zu (§ 362 ABGB).

Privatstraßen sind aber auch die auf Grund des Gesetzes über die Einräumung von Notwegen und auf Grund des land- und forstwirtschaftlichen Bringungsrechtes errichteten Straßen. Auch freiwillig eingeräumte bzw. ersessene Wegerechte ändern nichts am Rechtscharakter einer Wegverbindung als Privatstraße, da ja nur ein genau bestimmter Personenkreis (die Bewohner eines Anwesens und deren etwaige Besucher) sie benützen und nicht eine unbestimmte Öffentlichkeit.

1. DIE ÖFFENTLICHEN STRASSEN

Die öffentlichen Straßen lassen sich nach zwei Kriterien klassifizieren:

- o einerseits nach der verfassungsrechtlichen Situation nach der bestimmte Straßen in Gesetzgebung und Vollziehung Bundessache alle anderen Landessache sind
- o andererseits nach der Person des Trägers der Straßenbau- und -erhaltungslast.

Eine weitere Einteilung der Straßen läßt sich unabhängig von rechtlichen Erwägungen nach ihrer Funktion, die sie für die Verkehrserschließung haben, treffen:

- o Überregionale Erschließung - hauptsächlich durch die Bundesstraßen
- o Erschließung innerhalb von Regionen - durch Landesstraßen, Bezirksstraßen, aber auch durch Bundesstraßen.
- o Örtliche Erschließung durch Gemeindestraßen und alle anderen Kategorien der niederrangigen öffentlichen Straßen. Sie stellen die Verbindung der einzelnen Anwesen zum übergeordneten Straßennetz her und erschließen den Raum in die Tiefe. Hier haben auch die privaten Wege aller Art ihre Bedeutung.

Da es lediglich für die Bundesstraßen einheitliche, für das gesamte Bundesgebiet geltende Rechtsgrundlagen gibt, die Landesstraßengesetze der einzelnen Bundesländer jedoch sehr unterschiedliche Regelungen für das öffentliche Straßennetz enthalten – insbesondere was die Benennung dieser Straßen betrifft –, soll die Übersicht 1: "Systematik der öffentlichen Straßen in den einzelnen Bundesländern" einen ersten zusammenschauenden Überblick geben und damit die Lektüre der folgenden Ausführungen erleichtern.

1.1 Bundesstraßen

Bundesstraßen sind die wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärte Straßenzüge. Es sind das jene Straßen die in Gesetzgebung und Vollziehung Bundessache sind (Art.10 Abs.1 Z.9 B-VG). Näheres über diese Straßen regeln die Bundesstraßengesetze (BStG). Die Bundesstraßen werden vom Bund hergestellt und erhalten. Eine Beitragspflicht anderer Körperschaften oder Personen kann sich jedoch auch bei den Bundesstraßen auf Grund besonderer Rechtstitel ergeben. Bei Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen haben Gemeinden mit mehr als 3.000 Einwohner die vom besonderen Ausbau der Ortsdurchfahrt verursachten Mehrkosten selbst zu tragen (KRZIZEK 1967, S.152). Ebenso sind durch eine besondere Herstellung der Bundesstraße, die im Interesse eines Unternehmens ist, verursachte Mehrkosten von diesen zu tragen (KRZIZEK 1967, S.134).

Die Bundesstraßen sind als Bundesstraßen B, Schnellstraßen und Autobahnen (Bundesstraßen A) ausgebaut. Sie nehmen nicht nur den überregionalen Verkehr auf, auf vielen Teilstücken überwiegt der regionale örtliche Verkehr (PUWEIN 1984, S. 218).

Am 1. Jänner 1987 hatte das gesamte Bundesstraßennetz eine Länge von 11.537 km (einschließlich Autobahnen und Schnellstraßen – siehe Tab.1).

Übersicht 1: Die Systematik der öffentlichen Straßen in den einzelnen Bundesländer

Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg
B u n d e s s t r a ß e n (Autobahnen Schnellstraßen Bundesstraßen B)							
Landesstraße	Landesstr.	Landeshauptstraße Landesstraße	Landesstraße	Landesstr.: I. Ordnung II. Ordnung	Landesstraße	Landesstraße I. Ordnung II. Ordnung	Landesstraße
Bezirksstraße	Bezirksstr.	—	Bezirksstraße	—	—	—	—
Eisenbahnzufahrtsstraße	Eisenbahnzufahrtsstraße	—	Eisenbahnzufahrtsstraßen und sonstige Konkurrenzstraßen	Eisenbahnzufahrtsstr. u. sonstige Konkurrenzstraßen	Eisenbahnzufahrtsstraße	Eisenbahnzufahrtsstraße	—
—	—	—	—	—	Konkurrenzstr.	—	—
Gemeindestr.	Gemeindestr.	Gemeindestr.	Gemeindestraße	Gemeindestr. I. Klasse II. Klasse	Gemeindestraße	Gemeindestraße	Gemeindestr.
Öffentliche Interessentenwege (Ortschafts- und Einschichtwege)	Ortschaftswege Verbindungswege	—	Ortschaftswege Güterwege Wanderwege	Öffentliche Interessentenstraße	Öffentliche Interessentenwege	Öffentliche Interessentenwege	Genossenschaftsstr.
				öffentlichen Verkehr dienende Privatstr.			öffentliche Privatstraße
P r i v a t s t r a ß e n u n d - w e g e							

1.2 Straßen nach den Landesstraßengesetzen

Nach der österreichischen Bundesverfassung sind alle öffentlichen Straßen, die keine Bundesstraßen sind, Landesstraßen im weiteren Sinne (s. Übersicht "Die Systematik der öffentlichen Straßen in den einzelnen Bundesländern"). Das Land hat für diese Straßen die Gesetzgebungs- und Vollziehungskompetenz.

In der folgenden Übersicht sind die in den einzelnen Bundesländern derzeit geltenden Landesstraßengesetze (ohne Berücksichtigung von Novellen, die einzelne Straßenzüge zum Inhalt haben) zusammengefaßt.

Übersicht 2: Die Landesstraßengesetze

Bundesland		Stammgesetz		letzte Novelle	
		LGBL.Nr.	Jahr	LGBL.Nr.	Jahr
Burgenland ¹⁾	Straßenverwaltungsgesetz Bundesstraßengesetz BGBl 387/19212)	43	1927	-	-
Kärnten	Straßengesetz 1971	48	1971	-	-
Niederösterreich	NÖ Landesstraßengesetz		1979	-	-
Oberösterreich	OÖ Landes-Straßenverwaltungs- gesetz 1975	22	1975	-	-
Salzburg	Salzburger Landestraßengesetz 1972	119	1972	70	1973
Steiermark	Steiermärkisches Landes-Straßen- verwaltungsgesetz 1964	154	1964	195	1969 ³⁾
Tirol	Tiroler Straßengesetz	1	1951	10	1970
Vorarlberg	Straßengesetz	8	1969	-	-

1) Ein neues Straßenverwaltungsgesetz ist derzeit in Ausarbeitung

2) gilt bezüglich der Landesstraßen 1. und 2. Ordnung

3) Die Gesetzblätter 127/1972 (Aufhebung von Bestimmungen durch den Verfassungsgerichtshof) und 9/1973 (Neuerlassung landesgesetzlicher Bestimmungen) tangieren das Landes-Straßenverwaltungsgesetz unerheblich.

Quelle: Landesgesetzblätter der jeweiligen Bundesländer, diverse Jahrgänge

Im engeren Sinn sind die Landesstraßen jene Straßen, die nach den Landesstraßengesetzen ausdrücklich als solche bezeichnet werden (es existieren darüber ebenso wie bei den Bundesstraßen Verzeichnisse, denen Gesetzesrang zukommt) und vom Land hergestellt und erhalten werden. Bei allen anderen öffentlichen Straßen ist das Land für die Gesetzgebung und Vollziehung zuständig, auch wenn die Herstellung und Erhaltung dieser Straßen nicht Sache des Landes ist. Diese letzte Gruppe von öffentlichen Straßen ist im Zusammenhang mit dem dieser Arbeit gestellten Thema von besonderem Interesse. Sie wird daher detailliert dargestellt (siehe 1.2.4 Gemeindestraßen und 1.2.5 Öffentliche Interessentenstraßen).

1.2.1 Landesstraßen

Straßen, die die Bezeichnung "Landesstraße" tragen, sind in allen Landesstraßengesetzen enthalten. Funktionale Definitionen einer Landesstraße enthalten die Landesstraßengesetze der Länder Kärnten, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Tirol und Vorarlberg. Danach sind solche Straßen Landesstraßen, die für den Verkehr oder die Wirtschaft des Landes oder größerer Teile des Landes von Bedeutung sind. Das Vorarlberger Straßengesetz versteht unter Landesstraßen jene Straßen, die für den überörtlichen Verkehr notwendig sind. "Notwendig sind diejenigen Straßen, welche die einzige auch für die Lastkraftwagen benützbare unmittelbare Straßenverbindung von einer Gemeinde in eine Nachbargemeinde oder über die Landesgrenze darstellen" (Vorarlberger Landesstraßengesetz § 5 Abs.2).

Allen Landesstraßengesetzen ist gemeinsam, daß diese Landesstraßen zu solchen ausdrücklich erklärt sein müssen. Ebenso besteht nach keinem Landesstraßengesetz ein Rechtsanspruch auf Erklärung einer Straße als Landesstraße.

Die Bundesländer Niederösterreich, Salzburg und Tirol unterteilen die Landesstraßen in 2 Kategorien:

Niederösterreich: Landeshauptstraßen
 Landesstraßen
Salzburg und Tirol: Landesstraßen I. Ordnung
 Landesstraßen II. Ordnung

Während das Land Niederösterreich in seinem Straßengesetz den Bedeutungsunterschied zwischen beiden Kategorien nicht definiert (sie sind im Gesetz dadurch unterschieden, daß die Baulast der Landeshauptstraßen ausschließlich vom Land zu tragen ist, während bei den Landesstraßen die Gemeinden mitbeteiligt werden können), so betonen die diesbezüglichen Gesetze der Bundesländer Salzburg und Tirol die besondere Bedeutung der Landesstraßen I. Ordnung für den regionalen Verkehr. Aber auch hier obliegt es dem Ermessen des Landesgesetzgebers die Einreihung vorzunehmen.

Die Landesstraßen werden grundsätzlich vom Land hergestellt und erhalten. Dies schließt nicht aus, daß auch andere physische und juristische Personen verpflichtet sind, Beiträge für die Herstellung und/oder Erhaltung dieser Straßen zu leisten (KRZIZEK 1967, S.86). So haben nach dem Niederösterreichischen Landesstraßengesetz die Grunderwerbskosten für eine neue oder verbesserte Landesstraße jene Gemeinden zu tragen, in denen diese zu liegen kommt. Ähnlich wie bei den Bundesstraßen, aber unabhängig von der Gemeindegröße, können die Gemeinden in allen Bundesländern für die Finanzierung bzw. Mitfinanzierung der Ortsdurchfahrten herangezogen werden.

1.2.2 Bezirksstraßen

Dieser Begriff ist in den Straßengesetzen der Bundesländer Burgenland, Kärnten und Oberösterreich enthalten. Darunter werden in diesen Bundesländern Straßen verstanden, die für den Verkehr eines oder mehrerer Bezirke von Bedeutung sind. Die Bau und Erhaltungslast haben dabei im Burgenland die Gemeinden des betreffenden Bezirkes, in Kärnten die beteiligten Gemeinden, in Oberösterreich jedoch das Land zu tragen. D.h., es handelt sich bei den Bezirksstraßen in Oberösterreich de facto um Landesstraßen, im Burgenland und in Kärnten jedoch um Gemeindestraßen. Die Einreihung einer Straße als Bezirksstraße nimmt in jedem der genannten Bundesländer die Landesregierung vor.

1.2.3 Eisenbahnzufahrtsstraßen

In der Systematik der Einteilung der Straßen durch die Landesstraßengesetze ist - ausgenommen in denen der Länder Niederösterreich und Vorarlberg - der Begriff Eisenbahnzufahrtsstraße enthalten. Darunter wird die Verbindung zwischen Bahnhof und der zu diesen nächstgelegenen öffentlichen Straße verstanden.

1.2.4 Gemeindestraßen

1.2.4.1 Begriff

Der Begriff Gemeindestraße kommt in jedem Landesstraßengesetz vor. Welche Straßen nun Gemeindestraßen sind, ist in den einzelnen Landesstraßengesetzen unterschiedlich geregelt. Da wir im Unterschied zu den vorhin genannten Straßenkategorien mit der Gemeindestraße bereits unseren Untersuchungsgegenstand "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" berühren, ist es notwendig diese eingehend darzustellen.

Ganz allgemein kann man sagen, daß darunter öffentliche Straßen zu verstehen sind, die wegen ihrer Bedeutung für den Verkehr oder die Wirtschaft der Gemeinde, oder größere Teile derselben, oder deswegen, weil sie die Verbindung mit Nachbargemeinden herstellen, zu Gemeindestraßen erklärt wurden.

Im einzelnen haben die in den Landesstraßengesetzen enthaltenen Definitionen der Gemeindestraßen folgenden Wortlaut (die Paragraphenbezeichnung bezieht sich auf das jeweils zutreffende Landesstraßengesetz):

Kärnten:

"Gemeindestraßen, das sind jene Straßen, die wegen ihrer Bedeutung für den Verkehr oder die Wirtschaft der Gemeinde oder größere Teile innerhalb der Gemeinde mit Beschluß des Gemeinderates zu Gemeindestraßen erklärt werden. Als Gemeindestraßen sind jene Straßen zu erklären, die die Verbindung der Gemeinde mit den Nachbargemeinden oder die Verbindung größerer Gebietsteile innerhalb der Gemeinde herstellen;" (§ 34)

Oberösterreich:

"Gemeindestraßen, das sind Straßen, die vorwiegend dem Verkehr innerhalb von Gemeinden oder zwischen Nachbargemeinden dienen und von der Gemeinde verwaltet werden." (§ 84 Abs.1)

Salzburg:

"Die Gemeindestraßen vermitteln den öffentlichen Verkehr größerer Siedlungen in einer Gemeinde untereinander und einer Gemeinde mit den Nachbargemeinden." (§ 27)
"Die Gemeindestraßen werden eingeteilt in Straßen I. und II. Klasse" (§ 28 Abs.1)

Steiermark:

"Gemeindestraßen, das sind Straßen, die vorwiegend dem Verkehr innerhalb von Ortsgemeinden oder zwischen Nachbargemeinden dienen und zu solchen erklärt wurden (§ 8). Als Gemeindestraßen gelten auch alle öffentlichen Verkehrsanlagen, die nicht zu einer anderen Gattung der Straßen gehören." (§ 7 Abs.1 und 4)

Vorarlberg:

"Die Gemeindevertretung hat nach Maßgabe der finanziellen Mittel die vorwiegend für den Verkehr innerhalb des Gemeindegebietes notwendigen Straßen als Gemeindestraßen zu erklären. Notwendig sind diejenigen Straßen, durch die ganzjährig bewohnte Siedlungen mit mindestens 100 Einwohnern erschlossen werden." (§ 9 Abs.1)

Die Landesstraßengesetze der Bundesländer Burgenland, Niederösterreich und Tirol enthalten keine funktionale Definition der Gemeindestraße. "Nach diesen Gesetzen sind Gemeindestraßen alle öffentlichen Straßen, die nicht zu einer anderen Gruppe (Gattung, Art) von Straßen gehören" (KRZIZEK 1967, S.87). So heißt es im Tiroler Landesstraßengesetz:

"Gemeindestraßen sind alle Straßen, die nicht zu einer anderen Straßengruppe (Bundes-, Landes-, Eisenbahn-Zufahrtsstraßen und öffentliche Interessentenwege) gehören." (§ 33 Abs.1)

Das Burgenländische Straßengesetz besagt diesbezüglich:

"Die Gemeindestraßen und Wege sind alle öffentlichen Verkehrswege, die nicht zu einer anderen Gattung von öffentlichen Straßen und Wegen gehören." (§ 9 Abs.4)

In Niederösterreich sind alle öffentlichen Straßen, die keine Landeshaupt- bzw. Landesstraßen sind, Gemeindestraßen, da das Niederösterreichische Landesstraßengesetz im Gegensatz zu den Gesetzen aller anderen Bundesländer keine anderen niederrangigen öffentlichen Straßen kennt (Die Übersicht "Die Systematik der öffentlichen Straßen in den einzelnen Bundesländern" stellt diesen Unterschied deutlich dar).

1.2.4.2 Träger der Straßenbaulast

Grundsätzlich obliegt den Gemeinden diese Straßen herzustellen und zu erhalten und natürlich auch zu verwalten. Es handelt sich dabei um eine Angelegenheit des eigenen Wirkungsbereiches der Gemeinden.

Allerdings sehen die einzelnen Landesstraßengesetze vor, bei Ausbau und Erhaltung der Gemeindestraßen die Gemeindebürger direkt zur Beitragsleistung heranzuziehen. Solche Bestimmungen bestehen in den einzelnen Bundesländern in folgendem Ausmaß:

a) Burgenland

Nach dem derzeit noch geltenden Straßenverwaltungsgesetz für Burgenland aus dem Jahr 1927 haben die Gemeinden für Bau und Erhaltung der Gemeindestraßen die Barauslagen zu tragen, können jedoch für die erforderlichen Hand- und Zugdienste die Beteiligten (offenbar sind damit die Anlieger gemeint) heranziehen. Das Ausmaß dieser als "Robot" bekannten Dienstleistungspflicht der Gemeindebürger wird von der Gemeindeordnung begrenzt.

b) Kärnten

Die Gemeinden können von jenen Liegenschaftsbesitzern, deren Grundstücke im Bebauungsplan der Gemeinde erfaßt sind und die durch die Herstellung einer Gemeindestraßen aufgeschlossen werden, einen Straßenbeitrag einheben. Dieser Beitrag wird erst nach erfolgter Herstellung der Straße fällig und kann in besonderen Fällen bis zum tatsächlichen Baubeginn eines Anwesens gestundet werden.

c) Niederösterreich

Dieses Bundesland hat bezüglich der Beitragsleistung der Gemeindeglieder für den Bau und die Erhaltung der Gemeindestraßen eine von den anderen Bundesländern deutlich abweichende besondere Regelung. Wie bereits erwähnt, gibt es nach dem Niederösterreichischen Landesstraßengesetz unterhalb der Kategorie Gemeindestraße keine weiteren niederrangigen öffentlichen Straßen. Der § 23 dieses Gesetzes gibt der Gemeinde die Möglichkeit für jene "Straßen die vorwiegend einem bestimmtem mit einer Gesamtheit der Gemeindeglieder nicht zusammenfallenden Kreis von Benützern dienen" Beitragsgemeinschaften bestehend aus eben diesen Benützern zu bilden. Solche Beitragsgemeinschaften können sowohl auf Antrag eines Benützers (der Interesse am Ausbau des Weges hat) oder auch von Amts wegen festgesetzt werden. "Zunächst", so heißt es im § 23 weiter, "ist in solchen Fällen ein gütliches Übereinkommen über den auf die einzelnen Beteiligten anfallenden Herstellungs- und Erhaltungsbeitrag anzustreben. Kommt ein solches Übereinkommen nicht zustande, so setzt die Behörde auf Grund einer örtlichen Verhandlung den Aufteilungsschlüssel nach Maßgabe der Benutzung fest." Behörde ist die Gemeinde und zwar in 1. Instanz der Bürgermeister, in 2. Instanz der Gemeinderat.

Der Funktion nach handelt es sich bei den Gemeindestraßen, für deren Bau und Erhaltung Beitragsgemeinschaften gebildet werden können, um jene öffentlichen Straßen, für die die anderen Landesstraßengesetze die Bezeichnung "Interessentenstraße" vorsehen. D.h., de facto gibt es in Niederösterreich nach dem Träger der Bau- und Erhaltungslast, 2 Klassen von Gemeindestraßen:

- jene, die von der Gemeinde hergestellt und erhalten werden;
- jene, die auf Grund ihrer vorwiegenden Bedeutung für einen bestimmten Personenkreis von einer Beitragsgemeinschaft herzustellen und zu erhalten sind.

Zumeist beteiligen sich - wie die von uns durchgeführte Fallstudie zeigt (siehe 3. Abschnitt, 6.) - die Gemeinden an diesen Beitragsgemeinschaften.

d) Salzburg

In Salzburg haben die Gemeinden die Gemeindestraßen I. und II. Klasse herzustellen. Bezüglich der Erhaltung enthält das Salzburger Landesstraßengesetz jedoch folgende Bestimmung: Die Erhaltung der Gemeindestraßen I. Klasse erfolgt durch die Gemeinden. Für die Erhaltung der Gemeindestraßen II. Klasse muß die Gemeinde nur die Kosten des dafür notwendigen Baumaterials (z.B. Schotter tragen). Die Transportkosten und die Arbeitskosten für die Durchführung der Erhaltungsmaßnahme können auf die Anrainer und die übrigen Interessenten übergewälzt werden. Der dafür vorgesehene Beitrag (er wird durch Beschluß der Gemeindevertretung festgesetzt) ist unter angemessener Berücksichtigung des Interesses an der Straßenerhaltung auf die Leistungspflichtigen aufzuteilen. Dabei ist die Erbringung von Naturalleistungen zulässig.

e) Steiermark

Der § 41 des steirischen Landes-Straßengesetzes sieht vor, daß bei der Herstellung und Erhaltung der Gemeindestraßen "erforderliche Hand- und Zugdienste von den Beteiligten" zu leisten sind. Das Ausmaß dieser Leistung ist in der Steiermärkischen Gemeindeordnung 1967 definiert. Dort heißt es im § 83: "Für die teilweise Bedeckung der Kosten der Errichtung, Instandsetzung und Erhaltung von Straßen und Brücken der Gemeinde können durch Beschluß des Gemeinderates" von allen Bewohnern der Gemeinde Dienstleistungen gefordert werden. Diese Leistung, deren Ausmaß sich nach dem Einheitswert bei land- und forstwirtschaftlichen Betrieben, dem steuerpflichtigen Gewinn bei Unternehmungen und dem steuerpflichtigen Einkommen bei den unselbständig Erwerbstätigen richtet, wird in Tagesschichten vorgeschrieben. Die Obergrenze, die die jeweilige Gemeinde bei der Vorschreibung nicht überschreiten darf, beträgt 50 Tagesschichten. Eine Ersatzgeldleistung ist möglich. Sie wird nach dem durchschnittlichen Tariflohn der Bauhilfsarbeiter festgesetzt.

f) Tirol

Das Tiroler Straßengesetz enthält bezüglich der Erhaltungspflicht von Gemeindestraßen die Generalklausel, daß dabei die bestehende Übung - gemeint ist damit, daß bisher schon andere juristische und physische Personen als die betreffende Gemeinde diese Erhaltung besorgt haben - aufrecht bleibt (§ 35 Abs.1). Demonstrativ sind dafür folgende mögliche Leistungsformen angeführt: Beistellung von Material, Fuhrwerk, Arbeitskräften, Beitragsleistungen in Geld und sonstigen Materialien. Obige Generalklausel ist aber keine Tiroler Spezialität bezüglich der Erhaltung der Gemeindestraßen, sie zieht sich durch das gesamte öffentliche Wegerecht.

Nicht wird jedoch im Tiroler Straßengesetz auf die Möglichkeit hingewiesen, die die Tiroler Gemeindeordnung (TGO) den Gemeinden bietet. Und zwar heißt es im § 65 TGO, daß "für die teilweise Bedeckung der Kosten der Errichtung, Instandhaltung und Erhaltung von Gemeindestraßen und -brücken ... durch Beschluß des Gemeinderates Personen männlichen Geschlechts, die in der Gemeinde ihren ordentlichen Wohnsitz haben, zu Dienstleistungen" herangezogen werden können. Und zwar sieht die TGO dafür bis zu drei Tagesschichten (zu je 8 Stunden) im Jahr vor, die auch in Geld (verrechnet nach den Kollektivvertragslohn für Bauhilfsarbeiter) abgestattet werden können.

g) Vorarlberg

Die Gemeinden sind ermächtigt, von den Grundeigentümern, die durch eine Gemeindestraße unmittelbar oder mittelbar erschlossen werden (bis zu 50 m Entfernung), Kostenbeiträge zu erheben. Landwirtschaftliche Grundstücke außerhalb des verbauten Gebietes sind davon befreit. Zudem können für etwaige Gehsteige der Gemeindestraßen den Anrainern Geldbeiträge vorgeschrieben werden. Für Gemeindestraßen, die größere Höhenunterschiede überwinden oder Naturschönheiten erschließen, kann die Gemeinde ein Benützungsentgelt (Maut) einheben.

h) Zusammenfassung

In den Bundesländern Burgenland, Steiermark und Tirol besteht der von den Straßengesetzen vorgesehene unmittelbare Beitrag der Gemeindebewohner zur Errichtung und Erhaltung der Gemeindestraßen (noch) in der klassischen "Robot"-leistung. (In Oberösterreich wurden diesbezügliche Bestimmungen 1974 außer Kraft gesetzt). Inwieweit diese Naturalleistungen heute tatsächlich eingefordert werden, läßt sich schwer abschätzen, umso mehr da die modernen Bau- und Erhaltungsmethoden, den früher landauf landab üblichen Natural- und Arbeitsleistungen der Gemeindebewohner kaum Raum geben.

Eine zeitgemäßere Möglichkeit, die Gemeindebewohner zu Beitragsleistungen für Gemeindewege heranzuziehen, ist die Erhebung eines Straßenbeitrages wie es die Straßengesetze der Bundesländer Kärnten und Vorarlberg vorsehen. Allerdings bieten diese Regelungen nur die Möglichkeit, neu zu erschließende Gemeindebewohner damit zu belasten, während die Anlieger von bestehenden und entsprechend ausgebauten Gemeindestraßen keinen (direkten) Beitrag leisten müssen.

1.2.5 Öffentliche Interessentenstraßen

1.2.5.1 Begriff

Mit Ausnahme Niederösterreich gibt es in allen Bundesländern öffentliche Straßen und Wege, die als öffentliche Interessentenstraßen bezeichnet werden. Die einzelnen Landesstraßengesetze verwenden dafür unterschiedliche Namen (siehe dazu auch die Übersicht 1 "Die Systematik der öffentlichen Straßen in den einzelnen Bundesländern"), aber ihnen allen gemeinsam ist, daß "sie nur einem bestimmten mit der Gesamtheit der Gemeindebewohner nicht zusammenfallenden Kreis von Benützern, vorwiegend den Anliegern dienen" (KRZIZEK S.91).

In Niederösterreich könnte man jene Gemeindestraßen, deren Bau und Erhaltungslast von Beitragsgemeinschaften getragen werden, als öffentliche Interessentenstraßen bezeichnen (siehe 1.2.4.2 c) Niederösterreich).

Die einzelnen Landesstraßengesetze definieren diese Interessentenstraßen folgendermaßen:

Burgenland:

"Öffentliche Interessentenwege sind Wege für den öffentlichen Verkehr von örtlicher Bedeutung, die ausschließlich oder überwiegend nur für die Besitzer und Bewohner einer beschränkten Anzahl von Liegenschaften dienen." (§ 9 Abs.5)

Kärnten:

"Ortschaftswege, das sind jene Wege, die die Verbindung von Ortschaften untereinander oder der Ortschaft mit Straßen höherer Straßengruppen, Eisenbahnen, Seen, Flüssen, Bächen und überhaupt mit solchen Objekten herstellen, die allen oder mehreren Bewohnern der Ortschaft zugänglich sein müssen." (§ 3 Abs.5)

"Verbindungswege, das sind jene Wege, die überwiegend einem durch den Verlauf des Weges vorausbestimmten Personenkreis dienen oder in dessen Interesse die Verbindung mit Straßen höherer Straßengruppen herstellen." (§ 3 Abs.6)

Oberösterreich:

"Ortschaftswege, das sind Straßen, welche sonst keiner anderen Gattung der Straßen angehören." (§ 85)

"Güterwege, das sind Straßen, die die Verkehrsverbindung landwirtschaftlicher Anwesen zum öffentlichen Straßennetz herstellen oder den ländlichen Raum verkehrsmäßig erschließen." (§ 86)

Salzburg:

"Die Interessentenstraßen vermitteln den öffentlichen Verkehr von Siedlungen mit den öffentlichen Straßen." (§ 37 Abs.1)

Neben den Interessentenstraßen gibt es in Salzburg noch öffentliche Straßen mit der umständlichen Bezeichnung "dem öffentlichen Verkehr dienende Privatstraßen". Darunter versteht das Salzburger Landesstraßengesetz folgendes:

"Eine Privatstraße dient dann dem öffentlichen Verkehr, wenn sie nicht durch äußere Kennzeichen (Abschränkungen, ausdrückliches Benützungsverbot usw.) diesen Verkehr ausschließt. Eine solche Ausschließung darf soweit nicht erfolgen, als

- a) die Privatstraße durch den Grundeigentümer für den allgemeinen Verkehr dauernd gewidmet wurde,
- b) die Privatstraße in zumindest zwanzigjähriger Übung auf Grund eines dringenden Verkehrsbedürfnisses allgemein und ungehindert benutzt wurde." (§ 40 Abs.1)

Steiermark:

"Öffentliche Interessentenwege, das sind Straßen für den öffentlichen Verkehr von örtlicher Bedeutung, die überwiegend nur für die Besitzer oder Bewohner einer beschränkten Anzahl von Liegenschaften dienen und als solche erklärt wurden." (§ 7 Abs.5)

Tirol:

"Wege, die vorwiegend einem bestimmbareren, mit der Gesamtheit der Gemeindebewohner nicht zusammenfallenden Kreis von Benützern dienen, sind öffentliche Interessentenwege." (§ 42 Abs.1)

Vorarlberg:

In Vorarlberg gibt es sogenannte Genossenschaftsstraßen, die in der hierarchischen Struktur des öffentlichen Wegenetzes in etwa den öffentlichen Interessentenstraßen der anderen Bundesländer entsprechen. Eine funktionale Definition dieser Straßen enthält das Vorarlberger Straßengesetz nicht. Es bindet das Vorliegen einer solchen Straße an das Vorhandensein einer Weggenossenschaft, deren Mitglieder die Interessenten sind, indem es besagt:

"Genossenschaftsstraßen sind die von einer Straßengenossenschaft (§ 15) als solche erklärten Straßen". (§ 13 Abs.1)

Zudem gibt es in Vorarlberg öffentliche Privatstraßen, die in ihrer rechtlichen Qualität den dem öffentlichen Verkehr dienenden Privatstraßen des Bundeslandes Salzburg entsprechen:

"Alle dem Gemeingebrauch gewidmeten Straßen, die nicht Bundes-, Landes-, Gemeinde- oder Genossenschaftsstraßen sind, sind öffentliche Privatstraßen. Für diese Straßen ist es ohne Bedeutung, ob sie vom Eigentümer ausdrücklich

als solche erklärt oder stillschweigend dem Gemeingebrauch gewidmet sind. Eine stillschweigende Widmung liegt vor, wenn der Eigentümer der Straße den Gemeingebrauch auf dieser Straße durch mindestens 20 Jahre geduldet hat, ohne daß er durch Absperrungen, Aufschriften oder ähnliche Vorkehrungen unmißverständlich zu erkennen gegeben hat, daß er den Gemeingebrauch nicht oder nur vorübergehend duldet". (§ 20 Abs.1)

Zusammenfassend kann man sagen, daß die österreichische Rechtsordnung mit dieser Kategorie solche Straßen meint, deren Verkehrsbedeutung geringer ist, als die der Gemeindestraßen. Während die Gemeindestraßen für alle Gemeindeglieder oder zumindestens größerer Teile von ihnen von Bedeutung sein sollen, dienen die Interessentenstraßen den Verkehrsinteressen eines eingegrenzten Personenkreises innerhalb der Gemeindeglieder. Offen bleibt dabei freilich die Frage, ob die konkret bestehende Verteilung der öffentlichen Straßen innerhalb einer Gemeinde auf die Kategorien "Gemeindestraße" und "Interessentenstraße", der heutigen Verkehrsnutzung entspricht. Nämlich ob Interessentenstraßen aufgrund ihres guten Ausbaustandes nicht Funktionen erfüllen, die die Straßengesetze für die Gemeindestraßen vorsehen. Umsomehr, da die in den Gesetzen enthaltenen Begriffsbestimmungen für die Abgrenzung der beiden Straßenkategorien einen großen Interpretationsspielraum zulassen. Bezüglich der zunehmenden Nutzung dieser Straßen durch Gemeindefremde enthalten die Landesstraßengesetze zumindestens derzeit noch keine Bestimmungen.

Wie dem auch immer, beide Kategorien dienen der kleinräumigen Erschließung des Landes mit der Öffentlichkeit frei zugänglichen Straßen.

1.2.5.2 Träger der Straßenbaulast

Diese Interessentenstraßen sind im wesentlichen von den Interessenten zu errichten und zu erhalten. Verwaltet werden sie in den Bundesländern Kärnten, Oberösterreich, Steiermark von den Gemeinden, auf deren Territorium sie liegen; in den Bundesländern Salzburg, Tirol und Vorarlberg von den Interessenten in

Selbstverwaltung, die zu diesem Zweck öffentlich rechtliche Weggemeinschaften (-genossenschaften) bilden. Die Organisation von Bau und Erhaltung dieser Interessentenwege ist in den Straßengesetzen der einzelnen Bundesländer folgendermaßen geregelt:

a) Burgenland:

Das Gesetz sieht keine besondere organisatorische Regelung vor. Es sagt lediglich, daß die "Kosten der Herstellung und Erhaltung öffentlicher Interessentenwege von den Benützern zu tragen" sind. Die Gemeinde hat dabei einen Beitrag zu leisten, der ihrem Interesse am Bestand eines solchen Weges entspricht (§ 45 Abs.1). Mit anderen Worten: Die Gemeinde hat bei den öffentlichen Interessentwegen den Gemeingebrauch durch "Nicht-Interessenten" zu finanzieren.

b) Kärnten

Die Kosten der Herstellung und Erhaltung von Ortschaftswegen haben die Liegenschaftsbesitzer und sonstigen Benutzer der betreffenden Ortschaft zu tragen; die der Verbindungswege diejenigen, zu deren Benützung sie bestehen (§ 23 Abs.1). Wenn ein geeigneter Aufteilungsschlüssel der Kosten zwischen den Interessenten nicht besteht oder kein Einvernehmen darüber zustandekommt, hat der Bürgermeister sowohl die Leistungspflichtigen, als auch das Ausmaß der Leistungspflicht festzustellen. Als Maßstab soll ihm dabei das Verhältnis der Benützung dienen. Wenn keine andere Vereinbarung erzielt werden kann, nennt das Gesetz als endgültigen Aufteilungsschlüssel der Kosten das Verhältnis der Grund- und Gewerbesteuer die auf den von der Wegstrecke erschlossenen Häusern, Gewerbebetrieben und Grundflächen haftet (§ 23 Abs.2).

Die Gemeinde hat bei hohen Herstellungs- und Erhaltungskosten und finanziell leistungsschwachen Erhaltungspflichtigen von Ortschafts- und Verbindungswegen einen entsprechenden Zuschuß zu den Bau- und Erhaltungskosten zu gewähren (§ 23 Abs.3). Wenn die Gemeinde dazu finanziell nicht in der Lage ist, sind Landeszuschüsse möglich.

c) Oberösterreich

Die Herstellung und Erhaltung von Ortschaftswegen fällt den Liegenschaftsbesitzern der beteiligten Ortschaften (Ortschaftsteile) zur Last. Wenn ein Ortschaftsweg auch für die übrige Gemeinde von Bedeutung ist, so hat die Gemeinde die Erhaltungskosten ganz oder zu einem entsprechenden Teil zu tragen (§ 46 Abs.1). Baumaßnahmen, die Ortschaftswegen betreffen, können vom Gemeinderat auch "aus eigenem Antrieb" (etwa weil er sie, um den gesetzlichen Anforderungen von öffentlichen Wegen zu entsprechen, für notwendig hält) veranlaßt werden (§ 45).

Die Kostenaufteilung erfolgt im Rahmen von Beitragsgemeinschaften durch Übereinkommen der Mitglieder. Kommt ein solches nicht zustande, entscheidet der Bürgermeister nach Maßgabe der Benützung (§ 46 Abs.2). Landesbeiträge sind bei "Vorliegen besonderer Verhältnisse" möglich (§ 46 Abs.4).

Als weitere Kategorie öffentlicher Interessentenwege enthält das oberösterreichische Landesstraßenverwaltungsgesetz die Güterwege. Zur Aufbringung der Kosten eines Güterweges bildet die Bezirksverwaltungsbehörde eine Beitragsgemeinschaft bestehend aus den Eigentümern der Gebäude und Flächen, die durch den Güterweg erschlossen werden und sonstigen Interessenten, die dadurch einen "besonderen verkehrsmäßigen Vorteil erlangen". Als Aufteilungsschlüssel dienen Ausmaß und Nutzung der erschlossenen Gebäude und Grundflächen. Die bei der Errichtung des Güterweges zu erfüllenden Bedingungen werden der Beitragsgemeinschaft mit Bescheid der Bezirksverwaltungsbehörde vorgeschrieben (§ 48).

Die Erhaltung wird ebenfalls mit Hilfe einer Beitragsgemeinschaft sichergestellt. Das dafür notwendige Verfahren kann gemeinsam mit dem Verfahren für die Errichtung durchgeführt werden.

Die Beitragsgemeinschaft hat sich Satzungen mit folgendem Inhalt zu geben:

- a) Name, Zweck, Sitz
- b) Mitglieder, Rechte, Pflichten insbesondere deren Anteil an den Errichtungs-/Erhaltungskosten
- c) Bestellung und Tätigkeit von Ausschuß und Obmann
- d) Beschlußfassungserfordernisse, Ausfertigungen und Bekanntmachungen der Beitragsgemeinschaft, Rechnungslegung

Die Rechtmäßigkeit der Satzungen ist von der Bezirksverwaltungsbehörde zu überprüfen. Mit der Genehmigung durch dieser erlangt die Beitragsgemeinschaft den Status einer Körperschaft öffentlichen Rechts.

Zu Bau- und Erhaltungskosten der Güterwege können Landesbeihilfen gewährt werden (§ 53).

Planung, Bauleitung, Bauausführung und Rechnungsführung von Bau- und Erhaltungsmaßnahmen bei Güterwegen obliegen der Landesstraßenverwaltung (§ 54). Die Abteilung Straßenbau der Landesdirektion hat dafür eine Unterabteilung Güterwege eingerichtet.

d) Salzburg

Die Bau- und Erhaltungslast der öffentlichen Interessentenstraßen dieses Bundeslandes tragen sogenannte Weggenossenschaften. Mitglieder solcher Weggenossenschaften sind die, "in deren Interesse die Straße errichtet wird oder besteht" (§ 37 Abs.2). Die Feststellung der Mitglieder und die Bildung (bzw. Auflöschung) der Genossenschaft erfolgt mit Bescheid der Gemeinde, die in Angelegenheiten der öffentlichen Interessentenstraßen als Straßenrechtsbehörde fungiert. Die Weggenossenschaft bedarf für ihren rechtlichen Bestand von der Gemeinde genehmigte Satzungen mit folgendem Inhalt (§ 38 Abs.1):

- a) Name, Zweck, Sitz
- b) Einberufung der Vollversammlung und des Ausschusses und deren Wirkungsbereich

- c) Mitglieder, Rechte und Pflichten insbesondere den Schlüssel der Aufteilung der Kosten des Baues und der Erhaltung der Straße
- d) Beschlußfassungserfordernisse, Ausfertigungen und Bekanntmachungen

Die Satzungen (bzw. deren Änderungen) sind von einer Versammlung der Weggenossenschaft, die die Straßenrechtsbehörde (also das dafür zuständige Organ der Gemeinde) einberuft und präsidiert, zu beschließen (nach den Grundsätzen der für die Gemeindevertretung geltenden Beschlußerfordernisse). Kommt ein Beschluß der Mitglieder der Genossenschaft nicht zustande, so hat die Straßenrechtsbehörde mit Bescheid Satzungen zu erlassen. Die dafür notwendige Aufteilung der Bau- und Erhaltungskosten hat sie "nach dem durch die Zweckwidmung der erschlossenen Grundstücke gegebenen Interesse an der Straße" festzusetzen (§ 38 Abs.2). Die Straßenverwaltung wird von der Weggenossenschaft besorgt (§ 38 Abs.5). Rückständige Leistungen von Mitgliedern können im Verwaltungswege eingebracht werden (§ 39).

Die Bau- und Erhaltungslast einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Privatstraße hat der Eigentümer dieser Straße zu tragen. Allerdings bietet das Salzburger Landesstraßengesetz diesem die Möglichkeit, von der Straßenrechtsbehörde ein Verfahren zu verlangen, in dem festgestellt wird, ob bezüglich dieser Straße nicht ein Verkehrsbedürfnis vorliegt, das dem Verkehrsbedürfnis an einer Interessentenstraße oder gar an einer Gemeindestraße entspricht. Wenn das der Fall ist, ist diese Privatstraße als Gemeindestraße zu übernehmen bzw. als Interessentenstraße zu erklären.

e) Steiermark

Die Kosten der Herstellung und Erhaltung der öffentlichen Interessentenwege tragen die "Liegenschaftsbesitzer" bzw. die "sonstigen Verkehrsinteressenten" (§ 45 Abs.1). "Gerade die sonstigen Verkehrsinteressenten sind eine geeignete Handhabe, Fremdenverkehrsbetriebe (Schilifte), gewerbliche Einrichtungen, Be-

sitzer von Einfamilien- und Wochenendhäusern, Mieter von Zweitwohnungen usw. zu verumlagen" (KARGL 1979, S.93). "Die Gemeinde ist jedoch verpflichtet, nach Maßgabe ihres Interesse an dem Bestand einer solchen Straße Beiträge zu leisten" (§ 45 Abs.1). Mit anderen Worten: Die Gemeinde hat für den auf einem öffentlichen Interessentenweg stattfindenden öffentlichen Verkehr (also das Verkehrsaufkommen der Nicht-Interessenten) einen Beitrag - mindestens 10% (KARGL 1979, S.94) - zum Bau und zur Erhaltung dieses Weges zu leisten. Straßenverwaltungsbehörde für die öffentlichen Interessentenwege ist die Gemeinde. Sie kann in dieser Eigenschaft folgende Rechtsakte setzen:

- o Festsetzung des Ausmaßes und der Art der Beitragsleistung zu den Kosten von Bau und Erhaltung. Und zwar von Amts wegen oder auf Antrag eines (mehrerer) Interessenten (§ 45 Abs.2).
- o Zusammenfassung der Beitragspflichtigen zu einer öffentlich rechtlichen Weggenossenschaft, wenn es zur Sicherstellung der Erhaltung des Weges notwendig ist (§ 45 Abs.3).

Bezüglich der Satzungen dieser Weggenossenschaften schreibt das Steiermärkische Landes-Straßenverwaltungsgesetz einen detaillierten Katalog von Bestimmungen vor, die in diesen Satzungen enthalten sein müssen (§ 45 Abs.4).

- a) den Namen, Sitz, Zweck und Umfang der Genossenschaft,
- b) die Mitgliedschaft und die Rechte und Pflichten der Mitglieder,
- c) die Ermittlung der auf die einzelnen Mitglieder entfallenden Stimmen und die Art der Ausübung des Stimmrechtes,
- d) die Ermittlung des Maßstabes für die Aufteilung der Kosten und die Festsetzung der Mitgliedsbeiträge und ihre Einhebung,
- e) die Zusammensetzung, die Wahl, die Beschlußfassung, die Funktionsdauer und den Wirkungskreis der Genossenschaftsorgane,
- f) die Vertretung der Genossenschaft nach außen und die Fertigung von Urkunden, durch die rechtliche Verpflichtungen der Genossenschaft begründet werden,
- g) jene Angelegenheiten, hinsichtlich derer eine Beschlußfassung nur mit besonderer Mehrheit erfolgen kann,
- h) den Jahresvoranschlag und die Rechnungsprüfung,
- i) die Schlichtung der zwischen den Mitgliedern oder zwischen ihnen und der Genossenschaft aus dem Genossenschaftsverhältnis entstandenen Streitigkeiten,
- k) die Auflösung der Genossenschaft, die Regelung ihrer Verbindlichkeiten und die Liquidierung ihres Vermögens.

Rückständige Genossenschaftsbeiträge einzelner Mitglieder der Weggenossenschaft kann diese von der Straßenverwaltungsbehörde (unter Zuhilfnahme des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes) eintreiben lassen (§ 45 Abs.5). Die Verwaltung der öffentlichen Interessentenstraßen obliegt nach dem Steiermärkischen Landesstraßenverwaltungsgesetz den Ortsgemeinden (§ 12). Ob bei Vorliegen einer öffentlich rechtlichen Weggenossenschaft die Verwaltung des öffentlichen Interessentenweges von dieser im eigenen Wirkungsbereich besorgt werden darf (wie das z.B. bei den Weggenossenschaften des Bundeslandes Salzburg der Fall ist), läßt sich dem Gesetz nicht entnehmen.

f) Tirol

Bezüglich der Erhaltung bestehender öffentlicher Interessentenwege normiert das Tiroler Straßengesetz, daß die, die den "Weg nach ständiger Übung bisher zu erhalten hatten (Weginteressenschaft)", es auch in Zukunft zu tun haben (§ 45 Abs.1). Auf Antrag eines oder mehrerer Beteiligten ist der Aufteilungsschlüssel für die Kosten der Erhaltung von bestehenden öffentlichen Interessentenwegen von der Straßenbehörde (Gemeinde) zu ändern, sofern dafür ein wesentlicher Grund vorliegt (z.B. Änderung im die Beitragsleistung begründenden Besitzstand eines Weginteressenten) (§ 45 Abs.2).

Die Weginteressenschaft kann in eine Weggemeinschaft umgewandelt werden. Und zwar sowohl von Amts wegen als auch auf Antrag.

Bei neuen öffentlichen Interessentenwegen gilt der Grundsatz, daß die Bau- und Erhaltungskosten "vornehmlich von den Besitzern der durch den Weg erschlossenen Liegenschaften zu tragen" sind. Darüber hinaus können natürliche und juristische Personen, die den Weg "dauernd in erheblichem Maß" benutzen, ohne daß diese Benützung im Interesse eines Liegenschaftsbesitzers ist, zur Beitragsleistung herangezogen werden (§ 44 Abs.1). Die Gemeinde ist verpflichtet, entsprechend ihrem Interesse am Bestand des Weges einen angemessenen Beitrag zu leisten (§ 44 Abs. 3). Damit ist

gemeint, daß sie den auf diesem Interessentenweg stattfindenden allgemeinen öffentlichen Verkehr finanzieren muß.

Wenn ein neuer öffentlicher Interessentenweg entsteht (indem ein bestehender bisher nicht öffentlicher Weg von der Gemeinde als öffentlicher Interessentenweg erklärt wird, oder indem ein neuer Weg als öffentlicher Interessentenweg errichtet werden soll), sind von der Gemeinde die Interessenten festzustellen und zu einer öffentlich rechtlichen Weggemeinschaft zusammenzufassen (§ 46 Abs.1). Mit der Genehmigung der Satzungen der Weggemeinschaft erlangt diese Rechtspersönlichkeit. Die Satzung hat Bestimmungen zu enthalten:

1. über den Sitz und Zweck der Weggemeinschaft;
2. über die Mitgliedschaft;
3. über die Rechte und Pflichten der Mitglieder, insbesondere über die Art der Ausübung des Stimmrechtes;
4. über die Wahl des Ausschusses und des Obmannes und seines Stellvertreters;
5. über die Beschlußfassung des Ausschusses;
6. über die Vertretung der Weggemeinschaft und über die Fertigung von Urkunden, durch die rechtliche Verpflichtungen der Weggemeinschaft begründet werden;
7. über den Wirkungsbereich der Vollversammlung, des Ausschusses und des Obmannes;
8. über jene Gegenstände, hinsichtlich welcher eine Beschlußfassung nur mit besonderer Mehrheit erfolgen kann;
9. über die Beitragsleistungen der Mitglieder und die Einhebung der Beiträge;
10. über die Austragung der zwischen den Mitgliedern untereinander aus dem Konkurrenzverhältnis entstehenden Streitigkeiten;
11. über die Bestellung eines Verwalters durch die Aufsichtsbehörde bis zur Neuwahl des Konkurrenz Ausschusses;
12. über die Auflösung der Konkurrenz. (§ 29 Abs.2).

Die Verwaltung von Weggemeinschaften wird vom satzungsmäßig gebildeten Ausschuß besorgt; bei Weginteressentenschaften gilt die bestehende Übung (§ 47).

g) Vorarlberg

Straßenerhalter (=Träger der Bau- und Erhaltungslast) einer Genossenschaftsstraße ist die Straßengenossenschaft (§ 13 Abs.5).

Eine Straßengenossenschaft kann entweder

o durch Vertrag zwischen mindestens 2 Personen
oder

o durch Verfügung der Behörde (Bürgermeister oder wenn die Genossenschaftsstraße im Bereich von mehreren Gemeinden verläuft die Bezirksverwaltungsbehörde - § 51 Abs.1 lit. c) gebildet werden (§ 15 Abs.1).

Kommt eine Straßengenossenschaft durch Vertrag zustande, bedarf er zur Rechtswirksamkeit der Anerkennung durch die Behörde.

Zur Bildung einer Straßengenossenschaft durch Verfügung der Behörde kommt es nur dann, wenn ein Vertrag zwischen Grundeigentümer nicht zustande kommt, weil sich die Minderheit der Grundeigentümer weigert, der Genossenschaft beizutreten. Die wegbauwillige Mehrheit der Grundeigentümer muß in diesem Fall bei der Behörde einen entsprechenden Antrag stellen. Die Behörde hat dann zu prüfen, ob die Antragsteller auch die Mehrheit nach den Einheitswert der Grundstücke des Gebietes, das durch eine Genossenschaftsstraße erschlossen werden soll, stellen und die zu bauende bzw. zu erhaltende Straße auch der unwilligen Mehrheit zum Vorteil gereicht. Bei positivem Ausgang dieser Prüfung hat sie die Bildung der Genossenschaft mit Bescheid zu verfügen (§ 15 Abs.3).

Jede Genossenschaft muß Satzungen haben, die von den Mitgliedern zu beschließen und von der Behörde zu genehmigen sind.

Die Satzungen haben insbesondere Bestimmungen zu enthalten über (§ 15 Abs.2):

- a) den Namen, Sitz und Zweck der Genossenschaft,
- b) die Rechte und Pflichten der Mitglieder, insbesondere die Zahl der Stimmen, die einem Mitglied zustehen,
- c) die zum Genossenschaftsgebiet gehörenden Grundstücke und den Schlüssel der Aufteilung der Kosten für den Bau und die Erhaltung der Straße auf die Eigentümer der Grundstücke und sonstigen Mitglieder,
- d) die Zusammensetzung, Wahl, Beschlußfassung, Funktionsdauer und den Aufgabenbereich der Genossenschaftsorgane,
- e) die Vertretung der Genossenschaft nach außen und die Fertigung von Urkunden, durch die rechtliche Verpflichtungen der Genossenschaft begründet werden,
- f) den Jahresvoranschlag und die Rechnungsprüfung,
- g) die Auflösung der Genossenschaft, die Regelung ihrer Verbindlichkeiten und die Liquidierung ihres Vermögens.

Die Verwaltung der Straßengenossenschaft erfolgt durch einen mit einfacher Stimmenmehrheit gewählten Ausschuß (§ 17). Das Vorarlberger Straßengesetz enthält auch eine Bestimmung, die die Straßengenossenschaft berechtigt, von Nichtmitgliedern bei Benützung der Straße ein Benützungsentgelt zu erheben. Allerdings darf sie diese Maut nicht willkürlich festsetzen (es darf damit kein "Gewinn" erwirtschaftet werden) und sie muß von der Behörde genehmigt sein (§ 14).

Die Straßenbehörde (also im Falle der Genossenschaftsstraße die Gemeinden oder die Bezirkshauptmannschaft) hat ein jedermann zur Einsicht offenstehendes Verzeichnis der Straßengenossenschaften zu führen (§ 17 Abs.3).

h) Zusammenfassung

Diese nahezu unübersichtliche Rechtslage soll zusammenfassend in einem Schema dargestellt werden. Bestimmungen gleichen Inhalts aber unterschiedlichen Wortlauts und leider auch unterschiedlicher rechtlicher Güte (KRZIZEK 1967, S.138 ff.) werden dabei nebeneinander gestellt (siehe Übersicht 3: "Die wichtigsten Bestimmungen der Landesstraßengesetze über die Bau- und Erhaltungslast von öffentlichen Interessentenstraßen").

Auffällt dabei folgendes:

Allen Gesetzen gemeinsam ist, daß sie freiwillige Zusammen-schlüsse und gütliche Vereinbarungen zum Bau und der Erhaltung öffentlicher Straßen dieser Kategorie ermöglichen, aber behördlichen Zwang nicht ausschließen. Sowohl die Zugehörigkeit zu einer Gemeinschaft - welcher Rechtsform auch immer -, die für Bau und Erhaltung öffentlicher Interessentenwege leistungspflichtig ist, kann von der zuständigen Straßenrechtsbehörde (das ist zumeist die Gemeinde) ausgesprochen werden, als auch die Höhe der Beitragsleistung bestimmt und wenn nötig zwangsvollstreckt werden. Das gilt insbesondere für bereits bestehende Interessentenstraßen. Bei Straßen, die erst als Interessentenstraßen erklärt werden sollen, enthalten die Straßengesetze für Tirol und Vorarlberg folgende besondere Regelung:

Tirol: Die Gruppe von Beteiligten, die einen öffentlichen Interessentenweg errichten bzw. einen privaten Weg als öffentlichen Interessentenweg übernehmen will, muß die einfache Mehrheit der in Frage kommenden Interessenten umfassen und sich verpflichten $\frac{3}{4}$ der Bau-, Übernahme- bzw. Erhaltungskosten zu tragen.

Vorarlberg: Die Mehrheit der Grundeigentümer (auch dem Einheitswert der zu erschließenden Liegenschaften nach) muß für die Bildung einer Weggenossenschaft sein.

Die Gesetze der Bundesländer Burgenland, Oberösterreich, Steiermark und Tirol sehen vor, daß die Gemeinden Beiträge für Bau- und Erhaltung öffentlicher Interessentenstraßen zu leisten haben, und zwar entsprechend dem öffentlichen Interesse am Bestand eines konkreten öffentlichen Interessentenweges. Allerdings das öffentliche Interesse zu quantifizieren obliegt der Straßenbehörde und das ist in allen diesen Bundesländern wiederum die Gemeinde. Die Vermutung, daß sich der tatsächliche Beitrag einer Gemeinde für einen öffentlichen Interessentenweg mehr an der finanziellen Leistungskraft als am bestehenden öffentlichen Interesse orientiert, liegt nahe. Dieser auf Grund eines hoheitlichen Rechtstitels zu leistende Beitrag der Gemeinde darf aber nicht mit einer Förderung des Weges durch die Gemeinde verwechselt werden. Freilich ist eine Unterscheidung in der Praxis meist schwierig. Eine Förderung des Straßenbaues im Sinne einer Subvention durch eine Gebietskörperschaft ist eine Angelegenheit der Privatwirtschaftsverwaltung dieser Gebietskörperschaft. Ein Tätigwerden im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung obliegt der freien Entscheidung der politischen Repräsentanten einer Gebietskörperschaft. D.h., auch den Gemeinden der Bundesländer, in denen keine Pflicht zur Beitragsleistung besteht, bleibt es unbenommen, Beiträge zu leisten. Dasselbe gilt auch für die in einigen Gesetzen angeführten Landesbeiträge (Kärnten, Oberösterreich).

Bezüglich der Verwaltung (gemeint sind damit alle mit dem Bau- und der Erhaltung einer Straße zusammenhängenden Maßnahmen) sehen die Gesetze der Bundesländer Vorarlberg, Tirol, Salzburg, Steiermark mit Einschränkung und Oberösterreich (bei der Kategorie Güterwege ebenfalls eingeschränkt) weitgehende Selbstver-

Übersicht 3: Die wichtigsten Bestimmungen der Landesstraßengesetze über die Bau- und Erhaltungslast von öffentlichen Interessentenstraßen

Bundesland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	
Bezeichnung	a)Ortschaftsweg b)Verbindungsweg	Gemeindestraße	Ortschaftsweg	Güterweg
Bau u. Erhaltung durch wen? (=Kreis der Interessenten)	a)Liegenschaftsbesitzer und sonst. Benützer b)Benützer	Beitragsgemeinschaft	Liegenschaftsbesitzer und sonst. Verkehrsinteressenten	Eigentümer, die durch GW erschlossen werden; sonstige Interessenten
Bestimmungen über die Feststellung der Interessenten	durch Bürgermeister	auf Antrag Beteiligter; von Amts wegen durch Bürgermeister	auf Antrag Beteiligter oder aus eigenem Antrieb des Gemeinderates	durch Bezirksverwaltungsbehörde
Organisationsform der Interessenten	keine vorgesehen	Beitragsgemeinschaft	Beitragsgemeinschaft	Beitragsgemeinschaft
Aufteilung der Kosten wie und durch wen	einvernehmlich nach Verhältnis der Benützung nach Verhältnis d. Grund- u. Gewerbesteuer Bürgermeister	einvernehmlich nach Maßgabe der Benützung durch Behörde	einvernehmlich nach Maßgabe der Benützung durch Bürgermeister	nach Ausmaß und Nutzung der Gebäude und Flächen durch Bezirksverwaltungsbehörde
Beitrag der Gemeinde	freiwillig	vom Gesetz nichts vorgesehen, aber üblich	nach Bedeutung für Gemeinde	--
Beitrag durch Dritte	Landeszuschüsse	--	Landesbeitrag	Landesbeitrag
Verwaltung der öffentlichen Interessentenstraßen	Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde	Beitragsgemeinschaft, Landesstraßenverwaltung, Gemeinde
zuständige Straßenbehörde	Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde	Bezirksverwaltungsbehörde

Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Burgenland
öffentliche Interessentenstraße	öffentlicher Interessentenweg	öffentlicher Interessentenweg	Genossenschaftsstraße	öffentlicher Interessentenweg
in deren Interesse die Straße besteht	Liegenschaftsbesitzer und sonst. Verkehrsinteressenten	Besitzer der erschlossenen Liegenschaften und sonst. Benützer	Straßengenossenschaft: Grundeigentümer eines best. Gebietes	Benützer
durch Bescheid der Gemeinde	durch die Gemeinde, auf Antrag od. von Amtswegen	o bisherige Übung (Weginteressentenschaft) o wenn notwendig Entscheidung der Gemeinde	o freiwilliger Zusammenschluß durch Vertrag o Verfügung der Behörde	(offensichtlich durch Bezirksbehörde)
Weggenossenschaft	wenn notwendig: Weggenossenschaft	wenn notwendig od. bei neuem Interessentenweg Weggemeinschaft	Straßengenossenschaft	keine vorgehen
o einvernehmlich durch Weggenossenschaft (lt. Satzungen) o nach Zweckwidmung d. erschloss. Grundstücks der Gemeinde	o einvernehmlich durch Weggenossenschaft (lt. Satzungen) o durch die Gemeinde	im Verhältnis des anfallenden Nutzens o durch Weggemeinschaft o durch die Gemeinde	durch Straßengenossenschaft (lt. Satzungen)	Bezirksbehörde
--	nach Interesse am Bestand	nach allgemeinem öffentlichen Interesse am Bestand	--	nach Interesse am Beistand
--	--	--	Benützungsentgelt	--
Weggenossenschaft	Gemeinde, Weggenossenschaft	bisherige Übung, Weggemeinschaft	Straßengenossenschaft	--
Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde oder Bezirksverwaltungsbehörde	(Bezirksbehörde)

waltung der dafür bestehenden Organisationsstrukturen vor. In den Bundesländern, in denen solche Regelungen nicht bestehen, fungieren die Gemeindeorgane als Straßenverwalter.

Die oben dargelegte Möglichkeit der Behörde, die Erhaltung eines öffentlichen Interessentenweges zu erzwingen, liegt darin begründet, daß auch für diese Straßenkategorie gilt, was für die öffentlichen Straßen höherer Ordnung selbstverständlich ist, nämlich ein Erhaltungszustand, der deren gefahrlose Benützung ermöglicht.

1.3 Schlußfolgerungen für die Förderung

Die Zuordnung der einzelnen öffentlichen Straßen zu einer bestimmten Kategorie ist deshalb zentral, weil sie weitreichende Rechtsfolgen hat. Die wesentlichste von ihnen ist dabei die Zuteilung der Last der Errichtung und Erhaltung der betreffenden Straße. Im Zusammenhang mit der Finanzierung der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" ist das die Frage, wie ein beliebiger landwirtschaftlicher Betrieb an eine bestimmte Wegkategorie zu liegen gekommen ist und welche Möglichkeit er hat, die Baulast (respektive Erhaltungslast) auf eine Gebietskörperschaft abzuwälzen. Wir müssen uns also zuerst der Frage zuwenden, wie diese Wege rechtlich entstanden sind.

Öffentliche Straßen entstehen durch folgende Rechtsakte:
(KRZIZEK 1967, S.96):

1. Durch ausdrückliche Widmung.
2. Durch stillschweigende Widmung - liegt dann vor, wenn in Befriedigung eines dringlichen Verkehrsbedürfnisses eine Straße in langjähriger Übung allgemein benutzt wird, ohne daß der Eigentümer dieser Verkehrsfläche dagegen eingeschritten ist.
3. Durch einen Akt der Hoheitsverwaltung (Enteignung) mit dem eine Privatstraße zu einer öffentlichen Straße erklärt wird, bzw. ein anderes privates Grundstück zur Errichtung einer öffentlichen Straße herangezogen wird.

KRZIZEK beklagt in seinem Werk über das öffentliche Wegerecht, daß die österreichische Rechtsordnung über die rechtliche Entstehung einer Straße nur unzureichende Bestimmungen enthalte.

Zwar werde in den einzelnen Gesetzen immer wieder auf die Erklärung einer Straße zu einer bestimmten Kategorie der öffentlichen Straßen hingewiesen, jedoch nicht oder nur unzureichend normiert, worin diese Erklärung bei den zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes bereits bestehenden Straßen bestanden hat (KRZIZEK 1967, S.96 ff). Über die Übernahme bereits bestehender Straßen in eine andere Straßenkategorie enthalten die Straßengesetze jedoch eingehende Bestimmungen, die allesamt darauf hinauslaufen, daß insbesondere beim untergeordneten Straßennetz kaum Möglichkeiten bestehen, sich der Straßenbaulast zu entledigen.

Bei der Entstehung von Gemeinde- und Interessentenstraßen kann wohl in der Regel die stillschweigende Widmung angenommen werden. Der Bestand einer Gemeindestraße ist nur dann zweifelsfrei, wenn diese als solche in den öffentlichen Büchern eingetragen ist und/oder im Verzeichnis des öffentlichen Gutes aufgenommen ist. Nach den Landesstraßengesetzen werden Gemeindestraßen und Interessentenstraßen nach ihrer Verkehrsbedeutung innerhalb der Gemeinde unterschieden. Und in Gebieten mit einer ausgeprägten Streusiedlungsstruktur sind es naturgemäß besonders die landwirtschaftlichen Betriebe die - sofern zu ihnen überhaupt eine öffentliche Straße führt - von Interessentenstraßen erschlossen werden. Der Ausbauzustand dieser Interessentenstraßen entsprach nur selten den durch die Modernisierung der Landwirtschaft neu entstandenen Ansprüchen. Zum Teil entspricht er noch immer nicht. Die Ausbaukosten stellten (und stellen) für die einzelnen landwirtschaftlichen Interessenten eine große kaum zu tragende finanzielle Belastung dar. Deshalb war (und ist) es nur folgerichtig diese Weginteressenten im Rahmen der Förderungsmaßnahme "Verkehrerschließung" genauso zu berücksichtigen wie die Erbauer nicht öffentlicher Güterwege (Hofzufahrten).

2. DIE PRIVATSTRASSEN

Bei der Betrachtung des Rechtscharakters von nicht öffentlichen Straßen kann ein Teil des Privatstraßennetzes außer acht gelassen werden: Jene auf eigenem Grund und Boden liegenden und auf eben diesen als Sackstraßen endenden Wegstrecken an deren Benutzung andere Personen als die Besitzer naturgemäß kein Interesse haben.

In allen anderen Fällen handelt es sich bei den Privatstraßen um solche, auf denen Wegrechte von Personen, die nicht Eigentümer des für den Weg in Anspruch genommenen Grundstückes sind, bestehen.

Diese Wegrechte sind:

- entweder Dienstbarkeiten (Servitute) nach dem Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuch (ABGB)
- oder von einer Behörde eingeräumte Zwangsdienstbarkeiten (Notwegerecht, landwirtschaftliches Bringungsrecht, forstliches Bringungsrecht)

2.1 Wegrechte nach dem ABGB (Servitutswege)

2.1.1 Allgemeines

Die Wegrechte nach dem ABGB fallen unter die Dienstbarkeiten.

"Durch das Recht der Dienstbarkeiten wird ein Eigentümer verbunden, zum Vorteile eines anderen in Rücksicht seiner Sache etwas zu dulden oder zu unterlassen" (ABGB § 472).

Das ABGB unterscheidet persönliche Dienstbarkeiten und Grunddienstbarkeiten. Das Wegerecht ist eine Grunddienstbarkeit (Realservitut), da es der "vorteilhafteren oder bequemerer Benutzung" eines Grundstückes dient (ABGB § 473).

"Grunddienstbarkeiten setzen 2 Grundbesitzer voraus, deren einem als Verpflichteten das dienstbare; dem anderen als Berechtigten das herrschende Gut gehört. Das herrschende Grundstück ist entweder zur Landwirtschaft oder zu einem anderen Gebrauch bestimmt, daher unterscheidet man auch die Feld- und Hausservituten" (ABGB § 474).

Das Wegerecht ist ein Feldservitut (§ 477 und §§ 492-494 ABGB). Es dient der Erreichung von Grundstücken, die mit dem öffentlichen Wegenetz nicht verbunden sind. Es kann

- o ohne Einschränkung bestehen;
- o eingeschränkt sein
und zwar nur für bestimmte Zwecke und/oder nur bestimmte Fahrzeuge (Breite, Gewicht)
und/oder nur während bestimmter Jahreszeiten.

Unterteilung der Wegerechte:

- o Gehrecht
- o Recht des Viehtriebs
- o Fahrrecht. Darunter können folgende Berechtigungen fallen: Gehrecht, Reitrecht, Fahrecht, das Recht Lasten zu schleifen, nicht jedoch das Recht des Viehtriebs.

2.1.2 Das Fahrrecht

Da im Zusammenhang mit der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" nur das Fahrrecht relevant ist, wird es hier etwas genauer dargestellt.

Das Fahrrecht kann bestehen:

- o Für Fahrzeuge aller Art und für alle Zwecke - meist vertraglich vereinbart.
- o Für das zum Zwecke der land- und forstwirtschaftlichen Bewirtschaftung jeweils erforderliche Fahrzeug - in der Regel ersessen, kann aber natürlich auch vertraglich vereinbart werden.
- o Für Fahrzeuge bis zu einem bestimmten Höchstgewicht oder einer bestimmten Höchstbreite oder nur mit bestimmten Fahrzeugen - meist vertraglich vereinbart.
- o Und schließlich kann das Fahrrecht nur für bestimmte Zeiten gelten.

Wie bereits angedeutet, kann ein Wegerecht durch Vertrag (Privatrecht), Ersitzung, da es sich um eine Grunddienstbarkeit handelt, natürlich auch durch Erbschaft und schließlich im Falle eines Rechtsstreites durch gerichtliche Entscheidung erworben werden.

Bei vertraglichen Vereinbarungen sind Ausmaß und Einschränkungen des Wegerechtes ohnehin durch den Vertrag fixiert.

Wenn das Ausmaß eines Wegerechtes vertraglich nicht bestimmt ist, spricht man von ungemessenen Wegerechten. Insbesondere ersessene Wegerechte sind zumeist ungemessene Wegerechte. Für sie gilt das Bedürfnis des herrschenden Gutes. Das heißt, es darf, wenn es die Wegverhältnisse zulassen und es für eine rationellen Bewirtschaftung land- und forstwirtschaftlicher Grundstücke notwendig ist, auch mit Traktoren, Last- und Personenkraftwagen gefahren werden. Und zwar auch dann, wenn während der Ersitzungszeit der Weg nur mit Gespannen benützt wurde (POSCH 1981, S.58). Die Grenze des Rechtes liegt in einer ausschlaggebenden Erschwerung des dienenden Gutes, das heißt es ist nur erlaubt, was die bestehenden Wegverhältnisse zulassen. Daß diese Regelung konfliktträchtig ist, liegt auf der Hand.

Ersessen wird ein Wegerecht durch 30jährige (bzw. wenn der Grundeigentümer eine juristische Person ist) durch 40jährige un-gehinderte Benützung eines Privatweges bzw. wenn kein gebahnter Weg vorliegt durch Überfahrung eines Grundstückes.

2.1.3 Instandhaltung des Servitutsweges

Der Servitutsberechtigte ist zur Instandhaltung des Servitutsweges verpflichtet. Wenn er von mehreren Personen benützt wird, haben sie anteilig nach Maßgabe der Benützung für die Instandhaltung aufzukommen. Der Servitutsbelastete ist nur dann beitragspflichtig, wenn er den Weg ebenfalls benützt. Er muß aber die Instandhaltungsmaßnahmen dulden. Wenn der Servitutsbelastete den Weg verlegen möchte, so muß er die dabei anfallenden Kosten selbst tragen. Die Verlegung muß angemessen sein (nicht erheblich steiler und/oder weiter) (POSCH 1981, S.59).

Wenn im Rahmen der Instandhaltung eines Servitutsweges von den Servitutsberechtigten eine Verbesserung des Weges angestrebt wird, die de facto eine Erweiterung des Servituts zur Folge hat (z.B. Befahrbarmachung des Weges für einen Mähdrescher), kommt es oft zu endlosen Rechtsstreitigkeiten zwischen Berechtigten und Verpflichteten. Da die Gerichte die Servituten auf Grund der bestehenden Rechtslage (SCHWAMBERGER 1977, S.78) restriktiv auslegen müssen, geht in solchen Fällen ein Verfahren meist zu ungunsten der Wegberechtigten aus. Die beste Lösung wäre in solchen Fällen die Errichtung eines neuen Dienstbarkeitsvertrages durch gütliche Übereinkunft zwischen Servitutsberechtigten und Servitutsverpflichteten.

D.h., zur Erstellung einer den heutigen Bedürfnissen angepaßten Verkehrsverbindung ist, auch wenn es sich lediglich um eine Privatstraße handelt, ein Wegerecht nach dem ABGB zumeist unzureichend. "Ein Zivilprozeß über das Bestehen eines Wegerechtes ist immer die schlechteste und teuerste Möglichkeit, um zu einem Weg zu gelangen, vor allem dann, wenn die Weganlage verbessert oder in der Trasse verlegt werden muß, um mit den heute üblichen Fahrzeugen befahren werden zu können" (KLUSEMANN 1978, S.12). Als für die Land- und Forstwirtschaft vom Gesetzgeber eigens dafür geschaffene Alternative bietet sich das land- und forstwirtschaftliche Bringungsrecht (siehe 2.3) an.

2.2 Das Notwegerecht

2.2.1 Inhalt

Um jenen Liegenschaften, die keine bzw. keine geeignete Verbindung mit dem öffentlichen Wegenetz haben, eine Erschließung zu ermöglichen, wurde im Jahre 1896 das sogenannte Notweggesetz vom Reichsrat beschlossen. Seinem Inhalte nach ist das Notweggesetz eine sondergesetzliche Ergänzung des weit älteren ABGB (1811) und es ist in seiner Fassung RGBI 1913/7 auch heute noch gültig.

"Für eine Liegenschaft, welche der für die Zwecke einer ordentlichen Bewirtschaftung oder Benützung nötigen Wegeverbindungen mit dem öffentlichen Wegenetz entbehrt, sei es, daß eine Wegverbindung gänzlich mangelt oder daß sie unzugänglich erscheint, kann der Eigentümer in jenen Fällen, in denen für die Befriedigung des Wegebedürfnisses nicht die Voraussetzungen der Enteignung oder unentgeltlichen Gestattung nach § 365 ABGB oder nach sonstigen hierfür erlassenen Gesetzen eintreten, die gerichtliche Einräumung eines Notweges über fremde Liegenschaften nach Maßgabe dieses Gesetzes begehren" (§ 1 Abs.1).

Es handelt sich somit um eine Zwangsdienstbarkeit. Der Notweg kann in der Erweiterung bereits bestehender Wegerechte (wenn darüber kein gütliches Übereinkommen zustande kommt) in der Mitbenützung eines bestehenden Privatweges und/oder im Recht eine Weganlage über fremden Grund und Boden zu errichten, bestehen (§ 3).

2.2.2 Grundsätze

Bei der Einräumung eines Notweges muß die Behörde (= Bezirksgericht) folgende Grundsätze beachten:

- o Der Vorteil, der dem Antragsteller durch die Einräumung des Notweges entsteht, muß den Nachteil, der dadurch dem Grundeigentümer erwächst, überwiegen (§ 2 Abs.1).
- o Der begehrte Notweg muß zur ordentlichen Bewirtschaftung oder Benützung der Liegenschaft des Antragstellers notwendig sein. Dabei kommt nicht nur landwirtschaftliche Benützung in Betracht, sondern jede Bewirtschaftungsart (z.B. Gewerbebetrieb) (PETRASCH 1983, S.456).
- o Für Art, Umfang und Richtung des Notweges ist das Bedürfnis der "notleidenden" Liegenschaft maßgebend. Dabei ist darauf Rücksicht zu nehmen, daß einerseits fremde Liegenschaften möglichst wenig belastet, andererseits dem Wegebedürftigten möglichst geringe Auslagen erwachsen (§ 4 Abs.1).
- o Dem mit dem Notweg Belasteten gebührt eine angemessene Entschädigung (§ 5). "Zu entschädigen ist der Verkehrswert der betroffenen Grundfläche und zusätzlich alle Nachteile, die

für die Wirtschaftsführung und durch Wertminderung oder erschwerte Darlehensaufnahme entstehen können, einschließlich Folgeschäden" (PETRASCH 1983, S.57).

- o Wenn ein Notwegeservitut aus irgend einem Grund entbehrlich geworden ist, ist es vom Gericht auf Antrag aufzuheben.

2.2.3 Ausschließungsgründe

Ein Notwegerecht kann nicht eingeräumt werden:

- o wenn die Voraussetzungen für eine Enteignung oder unentgeltliche Gestattung nach § 365 ABGB vorliegen;
- o wenn das landwirtschaftliche Bringungsrecht anzuwenden ist;
- o wenn Gebäude, geschlossene Hofräume und eingefriedete Gärten durchquert werden müßten;
- o wenn der Notweg bloß zur Verkürzung einer bestehenden Wegverbindung dient;
- o wenn öffentliche Rücksichten entgegenstehen;
- o wenn der Mangel der Wegverbindung auf eine auffallende Sorglosigkeit des Grundeigentümers beruht;
- o und schließlich wenn ein Wegservitut behauptet wird und darüber ein Verfahren anhängig ist bzw. der Antragsteller einem solchen Verfahren nur ausweichen möchte.

Die Entscheidung über ein Notwegerecht wird vom zuständigen Bezirksgericht im Außerstreitverfahren ohne Rechtswegverweisung getroffen (§§ 9 Abs.3, 16 Abs.8).

"Wegen des einschneidenden Eingriffes in das Eigentumsrecht" resümiert PETRASCH im "Kommentar zum ABGB" das Notwegegesetz, "ist eine solche Maßnahme aber nur dann gerechtfertigt, wenn sie die einzige Möglichkeit darstellt, wichtige Interessen des Antragstellers zu wahren. Das Notwegegesetz ist deshalb einschränkend auszulegen" (PETRASCH 1983, S.455).

2.3 Das landwirtschaftliche Bringungsrecht

Das landwirtschaftliche Bringungsrecht ist im Güter- und Seilwegegrundsatzgesetz des Bundes (GSG) und in den Güter- und Seilwegelandesgesetzen (GSLG) geregelt. Da es sich dabei um eine für die ländliche Verkehrserschließung wesentliche Rechtsmaterie handelt, wird es detaillierter dargestellt.

2.3.1 Geschichte

Die Geschichte des landwirtschaftlichen Bringungsrechtes ist mit der Geschichte der Bundesförderungsmaßnahme "Güter- und Seilwegebau" eng verbunden (siehe dazu auch den 2. Abschnitt "Die Geschichte des ländlichen Wegebbaus im Rahmen der Agrarförderung"). So heißt es in den Erläuterungen zu der 1932 eingebrachten Regierungsvorlage eines "Bundesgesetzes über Grundsätze betreffend das landwirtschaftliche Bringungsrecht":

"Mit diesen Anlagen (gemeint sind die zum Zeitpunkt der Gesetzeskreation bereits errichteten und geförderten Güter- und Seilwege - Anmerkung des Verfassers) wurden beste Erfahrungen gemacht. Sie haben sich als besonders wirksames Mittel zur Erleichterung und Rationalisierung der Wirtschaftsführung erwiesen. Je umfangreicher aber diese Aktion wird, desto häufiger stellt sich ihrer Durchführung das Hindernis in den Weg, daß einzelne Grundeigentümer die Heranziehung ihrer Liegenschaften zur Errichtung der notwendigen Verbindungsanlagen nicht gestatten".
(311 d.B. - NR IV G.P., S.6)

Es haben sich also schon damals sowohl die Wegerechte nach den bereits seit 1812 geltenden ABGB als auch das seit 1896 angewendete Notwegegesetz als nicht ausreichend erwiesen, um eine Lösung der Verkehrsprobleme vieler landwirtschaftlicher Betriebe überhaupt in Angriff nehmen zu können.

Das Notwegegesetz ermöglicht nur die zwangsweise Schaffung von Verbindungen zum öffentlichen Wegenetz, aber nicht die "innerlandwirtschaftliche" Erschließung über ein fremdes Grundstück hinweg - also die Erschließung der Grundstücke untereinander oder zur Hofstelle. Und es beinhaltet auch nicht die zwangsweise Einräumung des Rechtes eine Transportseilbahn über fremden Grund

zu errichten. Und gerade diese Art der Verkehrsanlage erlebte ab der 2. Hälfte der 20er Jahre im Bergbauerngebiet eine beachtliche Entwicklung. Auch das nur für die Bundesländer Tirol und Vorarlberg geltende "Bundesgesetz betreffend Grundsätze für die Einräumung von Wegerechten und die Errichtung von Feldwegen" vom 27. Juli 1926 BGBl. Nr. 201 wurde als nicht ausreichend bezeichnet. Die Forderung, ein leicht zu handhabendes Notwegerecht mit Erstreckung auf die Transportanlagen zu schaffen, wurde erstmalig am 1. Oktober 1928 auf der Gebirgsbauerntagung in Graz gestellt. 1932 wurde schließlich eine entsprechende Regierungsvorlage eingebracht, die vom Landwirtschaftsausschuß des Nationalrates ohne Änderung angenommen und in der Nationalratssitzung vom 18. August 1932 ohne eine Wortmeldung verabschiedet wurde. Die Ausführungsgesetze wurden in der Folge von den einzelnen Bundesländern erlassen.

Am 13.2.1951 wurde das Güter- und Seilwegegrundsatzgesetz (unter Berücksichtigung des 1950 neu erlassenen Agrarbehördengesetzes) wieder verlautbart.

1967 wurde das Güter- und Seilwegegrundsatzgesetz geändert. Formell handelt es sich dabei um ein neues Gesetz: Am 10.5.1967 wurde die Regierungsvorlage eingebracht. In den "Erläuterungen" wird folgendes Motiv für die Neufassung angegeben:

"Die praktischen Erfahrungen, die in der jahrzehntelangen Anwendung dieser Gesetze gewonnen wurden, die Rechtssprechung des Verfassungsgerichtshofes (vergl. Sammlung Nr. 3504/1959, 3649/1959 und 4206/1962) sowie Änderungen in der Auffassung von der Rechtsnatur des Bringungsrechtes lassen es gerechtfertigt erscheinen, die Materie neu zu regeln" (461 d.B. - NR XI GP., S.6).

Am 5. Juni 1967 wurde die Regierungsvorlage vom Landwirtschaftsausschuß verhandelt und mit einer geringfügigen Abänderung (= der derzeitige § 9 Abs.3; Rückgabe eingelöster oder geeigneter Grundflächen) gebilligt. Am 9. Juni 1967 wurde das neue Güter- und Seilwegegrundsatzgesetz vom Nationalrats-Plenum, diesmal nach einer lebhaften Debatte, aber ohne weitere Abänderung einstimmig angenommen.

In der Folge wurden von den Bundesländern Kärnten, Niederösterreich, Salzburg, Steiermark und Tirol entsprechende neue Landesausführungsgesetze erlassen. In den Bundesländern Burgenland, Oberösterreich und Vorarlberg sind derzeit noch Güter- und Seilwegelandesgesetze in Kraft, die auf das alte Grundsatzgesetz beruhen (siehe die Übersicht 4: "Die derzeit geltenden Güter- und Seilwegegesetze").

Das Forstgesetz 1975 brachte eine Änderung des Güter- und Seilwegegrundsatzgesetzes, indem es den § 18 (über das Fällen von Einzelbäumen, um ein Bringungsrecht ausüben zu können) aufhob.

Übersicht 4: Die derzeit geltenden Güter- und Seilwegelandesgesetze

	Güter- und Seilwegegrundsatzgesetz BGBI 259/1932	Güter- und Seilwegegrundsatzgesetz 1951, BGBI 103/1951	Güter- und Seilgrundsatzgesetz 1967, BGBI 198/1967
Burgenland	LGBI 4/1949 ¹⁾		
Kärnten			LGBI 46/1969
Niederösterreich			LGBI 6620-O (1973)
Oberösterreich		LGBI 19/1962	
Salzburg			LGBI 41/1970 i.d.F. LGBI 44/1975
Steiermark			LGBI 21/1970 i.d.F. LGBI 2/1983
Tirol			LGBI 40/1970
Vorarlberg		LGBI 25/1963 i.d.F. LGBI 42/84	

1) Wiederverlautbarung von LGBI 17/1935

2.3.2 Verfassungsrechtliche Voraussetzungen

Den Erläuterungen zur Regierungsvorlage ist zu entnehmen, daß beabsichtigt war, mit dem landwirtschaftlichen Bringungsrecht ein Sondergesetz zu schaffen, dessen Zwangsmaßnahmen "nur zum Zwecke der Förderung der landwirtschaftlichen Urproduktion ge-

troffen werden dürfen" (REGIERUNGSVORLAGE 1932, S.6). Da dabei Abänderungen bzw. Aufhebungen von bestehenden Nutzungsrechten an fremden Grundstücken notwendig sein können, unter Umständen sogar eine Änderung der Eigentumverhältnisse an Liegenschaften erfolgen muß, ist das landwirtschaftliche Bringungsrecht eine Angelegenheit der Bodenreform (B-VG Art.12 Z.5). "Das Sondergesetz kann daher vom Bunde nur als Grundsatzgesetz erlassen werden, seine Ausführung muß den Ländern überlassen werden. Aus der Einreihung der zu regelnden Materie unter die Bodenreform folgt ferner, daß zur Handhabung der Ausführungsgesetze die Agrarbehörden berufen sind" (REGIERUNGSVORLAGE 1932, S.6).

Bei der 1967 erfolgten Neufassung des Bringungsrechtes wurde dessen Einreihung unter die Maßnahmen der Bodenreform als selbstverständlich angenommen und daher nicht mehr eigens begründet (vergl. REGIERUNGSVORLAGE 1967).

2.3.3 Inhalt

Der Inhalt des Güter- und Seilwegegesetzes läßt sich in 3 Begriffe zusammenfassen: Bringungsrecht, Bringungsanlage und Bringungsgemeinschaft.

a) Bringungsrecht

Ein Bringungsrecht ist das zugunsten von land- und forstwirtschaftlichen Grundstücken eingeräumte Recht, Personen und Sachen über fremden Grund zu bringen (GSG 1967 § 1 Abs.1).

Nach der vom Güter- und Seilwegegrundsatzgesetz 1932 begründeten Rechtslage konnte das Bringungsrecht entweder in der Form einer verbücherten Grunddienstbarkeit (lt. §§ 473 und 481 ABGB) oder als ein persönliches Recht eingeräumt werden. Da die Rechtssprechung die Ansicht entwickelt hat, daß ein Bringungsrecht für den damit Belasteten eine Eigentumsbeschränkung bzw. eine Belastung öffentlichrechtlicher Natur darstellt, deren Wirksamkeit unabhängig von der Eintragung im Grundbuch sei (REGIERUNGSVORLAGE 1967, S.6), wurde im Güter- und Seilwegegrundsatzgesetz 1967 das Brin-

gungsrecht nur noch als ein Rechtsinstitut sui generis vorsehen. Es handelt sich dabei um die wesentlichste substantielle Änderung des Bringungsrechts gegenüber der Rechtslage vor 1967.

"Bei den Bringungsrechten handelt es sich um Grundlasten, deren Rechtsgrund im öffentlichen Recht liegt, und nicht um Dienstbarkeiten nach dem Zivilrecht. Sie sind öffentlich beschränkte Beschränkungen des Grundeigentümers und als solche auch ein Gegenstand der Eintragung im Grundbuch (SCHWAMBERGER 1977, S.75).

Wesentlich ist, daß nach dem Güter- und Seilwegegesetz, Bringungs- und damit auch Wegerechte nur zugunsten land- und forstwirtschaftlicher Grundstücke eingeräumt werden dürfen. Die "Erläuterungen" zur Regierungsvorlage des Güter- und Seilwegegrundsatzgesetzes 1967 präzisieren das wie folgt:

"Berechtigtes Grundstück ist stets ein Grundstück, das land- und forstwirtschaftlichen Zwecken gewidmet ist, also unmittelbar (z.B. als Acker, Alpe, Wald, Weide, Wiese) oder mittelbar (z.B. durch darauf errichtete Wirtschaftsgebäude) der land- oder forstwirtschaftlichen Produktion zu dienen bestimmt ist" (REGIERUNGSVORLAGE 1967, S.6).

Das Bringungsrecht besteht vorerst einmal im Gehen und Fahren so wie der Beförderung von Sachen und Personen über fremden Grund:

"Als Sachen sind im Zusammenhalt mit § 2 Abs.1 Z.1, die auf dem berechtigten Grundstück oder im Betrieb, zu dem das berechnigte Grundstück gehört, gewonnenen oder gewinnbaren land- und forstwirtschaftlichen Produkte und die zur zweckmäßigen Bewirtschaftung erforderlichen Betriebsmittel zu verstehen. Zu den Produkten und Betriebsmitteln zählen auch die Tiere. Zu den Personen gehören insbesondere jene, die zur zweckmäßigen Bewirtschaftung erforderlich sind" (REGIERUNGSVORLAGE 1967 S.6).

b) Bringungsanlagen

Für die ländliche (hier insbesondere landwirtschaftliche) Verkehrserschließung ist das Güter- und Seilwegegesetz deshalb von Bedeutung, weil es nicht bloß ein Geh- und Fahrrecht einräumt, sondern auch die Berechtigung einschließt, eine sogenannte Bringungsanlage zu errichten.

- "Bringungsrechte können auch die Berechtigung umfassen,
1. die Bringungsanlage zu errichten, auszugestalten, zu erhalten, zu benützen und zu verwalten;
 2. eine fremde Bringungsanlage zu benützen und auszugestalten;
 3. die zu bringenden Sachen auf fremden Grund zu lagern;
 4. die zur Errichtung, Ausgestaltung und Erhaltung einer Bringungsanlage notwendigen Sachen über fremden Grund zu bringen und auf fremden Grund zu lagern" (GSG 1967, § 1 Abs.1).

Bringungsanlagen sind:

1. Güterwege, "d.h. wie immer beschaffene nicht öffentliche Wege" (§ 1 Abs.3 GSG bzw. REGIERUNGSVORLAGE 1967, S.7). Öffentliche Straßen und Wege, wird in den Erläuterungen zur Regierungsvorlage 1967 eigens hingewiesen, "fallen nicht unter den Entwurf. Für sie gelten die bestehenden besonderen Vorschriften (Bundesstraßengesetz, Landesstraßengesetze)".
2. Seilwege. Gemeint sind damit alle für Zwecke der Land- und Forstwirtschaft verwendeten Materialseilbahnen ohne beschränkt öffentlichen Verkehr.
3. Sonstige im Rahmen einer zweckmäßigen Bewirtschaftung für die Bringung notwendige Anlagen (z.B. Gleitbahnen - Holz-, Heuriesen).

c) Bringungsgemeinschaft

Schon der erste Entwurf des Güter- und Seilwegegrundsatzgesetzes aus dem Jahr 1932 sah vor, mehrere Bringungsberechtigte, die offensichtlich mit einer gemeinsamen Bringungsanlage das Auslangen finden, zu einer Bringungsgemeinschaft (= Güter- und Seilwegegenossenschaft) zusammenzufassen.

"Sehr oft wird derselbe landwirtschaftliche Güterweg oder Seilweg ganz oder zum Teil mehreren Wirtschaften dienstbar zu machen sein. Wo ein solcher Weg größeren Gruppen von Wirtschaften zugute kommt, sollen sie zu Güterwege- oder Seilwegegenossenschaften zusammengefaßt werden".

heißt es dazu in den "Erläuterungen" zur REGIERUNGSVORLAGE 1932 (S.9).

Mit dem Güter- und Seilwegegrundsatzgesetz 1967 wurde diese Regelung beibehalten.

"Eine und dieselbe Bringungsanlage dient sehr oft den wirtschaftlichen Bedürfnissen mehrerer Grundstücke oder Betriebe verschiedener Eigentümer. Die Errichtung und Erhaltung einer solchen Anlage erfordert den kombinierten Einsatz von Kapital und Arbeit, was teils durch Eigenleistungen der Liegenschaftseigentümer, teils durch Gewährung öffentlicher Geldmittel geschieht und nur dann Erfolg verspricht, wenn die persönlichen und wirtschaftlichen Kräfte der einzelnen vereinigt werden. Der Entwurf sieht deshalb die Zusammenfassung dieser Grundstücke oder Betriebseigentümer zu einer Bringungsgemeinschaft vor" (REGIERUNGSVORLAGE 1967, S.10).

Der § 11 Abs.1 des GSG 1967 verfügt, daß es mindestens drei verschiedene Eigentümer, denen ein gemeinsames Bringungsrecht eingeräumt worden ist, sein müssen, um sie zu einer Bringungsgemeinschaft zusammenfassen zu können. Zunächst besteht eine Bringungsgemeinschaft aus den Eigentümern jener Grundstücke, auf Grund deren Antrag ein gemeinschaftliches Bringungsrecht von der Agrarbehörde eingeräumt wurde, die also willens sind, eine Bringungsanlage zu errichten. Wenn nun aber diese Bringungsanlage auch für andere Grundstücke, für die, da kein Antrag gestellt wurde, (derzeit noch) kein Bringungsrecht besteht, offensichtlich von Vorteil ist, sind die Eigentümer dieser Grundstücke von der Agrarbehörde ebenfalls in die Bringungsgemeinschaft einzubeziehen (§ 12 Abs.2). Das Gesetz ermöglicht damit einerseits die zwangsweise Einbeziehung eines Grundbesitzers, dessen Weigerung, sich an einer Bringungsgemeinschaft zu beteiligen, ein Erschließungsprojekt gefährden oder gar verunmöglichen würde, andererseits kann dadurch eine bereits bestehende Bringungsgemeinschaft bzw. eine Gruppe von Grundbesitzern, die eine Bringungsgemeinschaft bilden wollen, anderen Grundbesitzern die Aufnahme willkürlich nicht verwehren. Einer planmäßigen Erschließung des ländlichen Raumes stellt sich damit aus wegerechtlicher Sicht kein Hindernis entgegen.

Rechtsstellung und Aufgaben der Bringungsgemeinschaft sind im § 12 des GSG geregelt:

"Die Bringungsgemeinschaft besitzt Rechtspersönlichkeit. Sie hat die Bringungsanlage zu errichten, auszugestalten, zu erhalten und zu verwalten, sowie die hierfür erforderlichen Sach-, Arbeits- und Geldaufwendungen zu leisten und auf ihre Mitglieder umzulegen" (§ 12 Abs.1).

Wesentlich im Zusammenhang mit der Verkehrserschließung ist dabei, daß die Bringungsgemeinschaft als juristische Person (die Güter- und Seilwegelandesgesetze der Bundesländer gestehen ihr den Status einer Körperschaft öffentlichen Rechts zu) sowohl ihre Mitglieder zu Sach-, Arbeits- und Geldleistungen heranziehen kann, als auch die Durchführung der Arbeiten an Unternehmer vergeben, Maschinen und Geräte mieten, Darlehen aufnehmen und sich um öffentliche Mittel bewerben kann (REGIERUNGSVORLAGE 1967, S.10).

Damit eine Bringungsgemeinschaft ihre Aufgaben gesetzeskonform erfüllt, enthalten die Güter- und Seilwegelandesgesetze detaillierte Ausführungsbestimmungen zu deren konkreten Regelung. So heißt es z.B. im § 14 des Salzburger Güter- und Seilwegegesetzes 1970, daß der Bescheid der Agrarbehörde mit dem die Bildung einer Bringungsgemeinschaft festgestellt wird, auch folgende Bestimmungen zur Regelung der Tätigkeit einer Bringungsgemeinschaft zu enthalten hat:

1. Den Namen, Sitz und Zweck der Bringungsgemeinschaft,
2. die Organe, deren Bestellung und Aufgabenbereiche,
3. die Rechte und Pflichten der Mitglieder, insbesondere den Schlüssel für die Aufteilung der Sach-, Arbeits- und Geldaufwendungen (Aufteilsverhältnis),
4. das Abstimmungsverhältnis bei der Beschlußfassung,
5. die Schlichtung der zwischen den Mitgliedern oder zwischen ihnen und der Bringungsgemeinschaft aus dem Gemeinschaftsverhältnis entstandene Streitigkeiten,
6. im Falle der Auflösung der Bringungsgemeinschaft die Regelung ihrer Verbindlichkeiten und die Liquidierung ihres Vermögens" (§ 14 Abs.1).

Die Güter- und Seilwegelandesgesetze der anderen Bundesländer enthalten inhaltlich die gleichen Bestimmungen, die allerdings formell anders gelöst sein können. So ermöglicht das niederösterreichische Landesgesetz der Bringungsgemeinschaft sich die Satzungen selbst zu geben. Erst wenn sie innerhalb einer festge-

setzten Frist nicht zustande kommen, werden sie von der Agrarbehörde mit Bescheid erlassen. Für ihre Rechtskraft bedürfen sie aber auf jeden Fall der Genehmigung der Agrarbehörde.

Gemeinsam ist allen langengesetzlichen Bestimmungen, daß die Bringungsgemeinschaften innerhalb ihrer Satzungen ihre Tätigkeit autonom ausüben. Die Agrarbehörde übt das Aufsichtsrecht aus und schreitet dann ein, wenn es zu Problemen kommt.

2.3.4 Voraussetzungen

Damit überhaupt ein Anspruch auf Einräumung eines Bringungsrechtes erhoben werden kann, müssen folgende allgemeine Voraussetzungen vorliegen:

- o Die zweckmäßige Bewirtschaftung von land- und forstwirtschaftlichen Grundstücken bzw. überhaupt eines ganzen landwirtschaftlichen Betriebes muß dadurch "erheblich" beeinträchtigt sein, daß überhaupt keine oder nur eine unzulängliche Bringungsmöglichkeit besteht, also es an einem Weg oder Seilweg mangelt (GSG § 2 Abs.1 Z.1).
- o Dieser Nachteil (also die unzweckmäßige Bewirtschaftung) muß durch ein Bringungsrecht beseitigt oder zumindestens gemildert werden können (GSG § 2 Abs.1 Z.2).

In den "Erläuterungen" werden Beispiele dafür angeführt, wann von einem Mangel einer ausreichenden Bringungsmöglichkeit gesprochen werden kann, der die Einräumung eines Bringungsrechtes rechtfertigt:

"Ein schmaler, steiniger und stellenweise hohlwegartiger Karrenweg mit großen Steigungen oder ein nur bei trockenem Wetter befahrbarer Weg stellt z.B. eine technisch unzulängliche Wegverbindung dar. Ein "Bittweg", also ein Weg, dessen Benützung in jedem Einzelfall von einer vorher erteilten Bewilligung abhängig ist, oder ein Weg, dessen Benützung willkürlich widerrufen werden kann, kann z.B. eine in rechtlicher Hinsicht unzulängliche Bringungsmöglichkeit sein. Schließlich kann eine technisch gute Verbindung, die die jedoch in ihrer Erhaltung dem Betrieb mit - im Ver-

gleich zu seinem Ertrag - unverhältnismäßig hohen Kosten belasten würde, eine in finanzieller Hinsicht unzulängliche Bringungsmöglichkeit darstellen" (REGIERUNGSVORLAGE 1967, S.7).

Der Absatz 2 des § 2 des GSG regelt wie ein Bringungsrecht festzulegen ist. Und zwar müssen die durch die Einräumung und Ausübung eines Bringungsrechtes erreichbaren Vorteile für den Antragsteller die Nachteile, die dem belasteten Grundeigentümer daraus erwachsen, überwiegen. Öffentliche Interessen dürfen nicht verletzt, Menschen noch Sachen gefährdet werden. Fremder Grund darf nur in möglichst geringem Umfang in Anspruch genommen werden und schließlich sollen durch die Art und Weise der Begründung eines Bringungsrechtes möglichst geringe Kosten verursacht werden. "Doch darf gerade bei der Beurteilung der Kostenfrage nicht außer acht gelassen werden, daß das Ziel des Gesetzes darauf gerichtet ist, die zur zweckmäßigen Bewirtschaftung notwendige Bringungsmöglichkeit zu schaffen" (REGIERUNGSVORLAGE 1967, S.8).

Der mit dem Bringungsrecht belastete Grundbesitzer hat Anspruch auf Entschädigung dadurch verursachter vermögensrechtlicher Nachteile (§ 5 Abs.1).

Bei Errichtung einer Bringungsanlage hat der Grundeigentümer Anspruch auf Einlösung der dafür erforderlichen Grundfläche (§ 6). Sie geht mit der Einlösung ins Eigentum der Bringungsgemeinschaft über.

Umgekehrt sieht das Güter- und Seilwegegesetz für jene Fälle, bei denen es zu keiner Einlösung der erforderlichen Grundstücke kommt, weil der Besitzer nicht verhandlungswillig ist, eine Enteignungsmöglichkeit "gegen angemessene Schadloshaltung" vor (§ 7).

In den meisten Fällen treten derartige Probleme freilich nicht auf, schon deshalb nicht, da der überwiegende Teil der für die Trasse einer Bringungsanlage notwendigen Grundflächen sich meist

ohnehin im Besitz der Mitglieder der Bringungsgemeinschaft befindet und diese diese Grundflächen in der Regel freiwillig in das Eigentum der Gemeinschaft übertragen.

2.3.5 Verfahren

Bei der Agrarbehörde ist ein Antrag auf Einräumung eines Bringungsrechtes zu stellen. Diese hat darüber wie bereits dargestellt zu entscheiden. Bei Erfüllung der Voraussetzungen hat sie das Bringungsrecht einzuräumen und gegebenenfalls über die Notwendigkeit der Errichtung einer Bringungsanlage zu befinden, bei mehr als zwei Bringungsberechtigte diese zu einer Bringungsgemeinschaft zusammenzuschließen und deren statutenkonforme Geschäftsführung sicherzustellen. Insbesondere die Aufteilung der mit der Bringungsanlage auflaufenden Kosten unter die Mitglieder der Bringungsgemeinschaft stellt sich oft schwierig dar. Wenn eine gütliche Vereinbarung nicht zustande kommt, hat die Agrarbehörde das Anteilsverhältnis zu bestimmen.

Die Agrarbehörde setzt weiters die Höhe der mit der Einräumung eines Bringungsrechtes bzw. der Berechtigung für die Errichtung einer Bringungsanlage notwendigen Entschädigungen fest. Ebenso hat sie über die bei Errichtung und Betrieb notwendigen Sicherheitsauflagen zu befinden und deren Einhaltung zu überwachen. Im Rahmen des Bringungsverfahrens notwendig werdende Genehmigung anderer Behörden werden von der Agrarbehörde von Amts wegen eingeholt. Auf Antrag hat sie ferner über Streitigkeiten, die über Bestand, Inhalt und Umfang eines Bringungsrechtes auftreten, über Entschädigungs- und Beitragsleistungen und bei Streitigkeiten zwischen den Mitgliedern einer Bringungsgemeinschaft zu entscheiden.

Alle Entscheidungen der Agrarbehörde werden mit Bescheid getroffen. Das Verfahren selbst ist kostenlos.

Nicht angerufen kann die Agrarbehörde werden, wenn Entscheidungen über Wegerechte nach einem privatrechtlichen Titel anstehen. Hier ist im Streitfall der Weg zum Gericht vorgesehen

(siehe 2.1). Allerdings ist die Agrarbehörde befugt im Rahmen eines Bringungsverfahrens entbehrlich gewordene zivilrechtliche Wegdienstbarkeiten aufzuheben (GSG 1967, § 10; SCHWAMBERGER 1977, S.76).

Nicht in den Zuständigkeitsbereich der Agrarbehörden fallen selbstverständlich auch die öffentlichen Wege. Dies sei nur deshalb erwähnt, da SCHWAMBERGER über eine zunehmende Befassung der Agrarbehörde mit diesbezüglichen Anträgen berichtet. Das Problem seien dabei alte nicht mehr den heutigen Ansprüchen genügende Gemeinde- und Interessentenwege, zu deren Neuausbau die Agrarbehörde von Interessenten angerufen werde.

"Grundsätzlich ist hinsichtlich dieser Wege festzustellen, daß die Gemeinde ihre diesbezüglichen Probleme selbst lösen muß. Treten Schwierigkeiten bei solchen Wegen bezüglich der Anpassung an die geänderten Gegebenheiten auf, so ist die Gemeinde berufen eine Klärung herbeizuführen. Die Agrarbehörde hat in dem Fall keine Kompetenz (SCHWAMBERGER 1977, S.80).

Schließlich vertritt der Oberste Agrarsenat den Grundsatz, daß vor Einräumung von Zwangsrechten nach dem Güter- und Seilwegesgesetz vorhandene Wegverbindungen auszugestalten sind.

2.4 Das forstliche Bringungsrecht

Da der Forstwegesbau im Rahmen dieser Arbeit nicht behandelt wird, braucht das forstliche Bringungsrecht nur um die Systematik des Privatwegerechts zu vervollständigen erwähnt zu werden.

Das forstliche Bringungsrecht kann bestehen im Recht

- o Holz und sonstige Forstprodukte über fremden Grund zu bringen oder vorübergehend auf fremden Grund zu lagern;
- o eine bestehende Forststraße mitzubedenützen;
- o eine Waldbahn, Materialeiseilbahn oder Trift zu benützen.

Es wird auf Antrag von der Bezirksverwaltungsbehörde eingeräumt. Voraussetzung dafür ist, daß die Holzbringung über eigenen Grund nicht möglich oder zumutbar ist (POSCH 1981, S.63).

3. ZAHLEN ZUM STRASSENNETZ

Statistiken, die das österreichische Straßennetz in der Systematik der Rechtsgrundlagen kilometergenau voneinander abgrenzen, gibt es nicht. Zwar sind die Längen der Bundes- und Landesstraßen genau bekannt, aber über die Straßen jener Kategorien, die den ländlichen Raum in die Tiefe erschließen, ist man auf Einzeluntersuchungen mit unterschiedlichen Erhebungskriterien und Schätzungen angewiesen. Hier können nur aufgefundene Zahlen wiedergegeben, aber keine definitiven Aussagen über die Länge des ländlichen Straßennetz gemacht werden.

3.1 Das öffentliche Straßennetz

Die derzeitige Länge des Bundes- und Landesstraßennetzes ist aus der Tabelle 1: "Das öffentliche Straßennetz" ersichtlich. Die ebenfalls in dieser Tabelle enthaltenen Zahlen über die Gemeindestraßen beruhen auf Schätzungen¹⁾. Insbesondere ist dabei unklar, wieweit in diesen Schätzungen die sogenannten Interessenwege (siehe 1.2.5 Öffentliche Interessenstraßen) enthalten sind.

Nach dieser Darstellung hat das gesamte öffentliche Straßennetz Österreichs eine Länge knapp 105.000 km (das ist immerhin die 2,5fache Äquatorlänge). Davon sind 11% Straßen des Bundes, 22% sind Straßen des Landes und 67%, also mehr als zwei Drittel des gesamten öffentlichen Straßennetzes, sind Verkehrsflächen der Gemeinden.

Das gesamte Straßennetz wird von der Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen mit rund 200.000 km beziffert. In dieser Zahl sind die "ländlichen Straßen" (darunter werden Güter, Alp- und Forstwege subsummiert - insgesamt rund 40.000 km) und die "Sonstigen (Privat)-Straßen" (ca. 60.000 km) enthalten.

1) Eine Erhebung über die tatsächliche Länge der Gemeindestraßen war vom Statistischen Zentralamt für die Mitte der 80er Jahre geplant (PUWEIN 1984, S.218). Sie kommt aber nach Auskunft von Dr. Petz vom ÖSTZ aus "Personalkapazitätsgründen" nicht zustande.

Tabelle 1: Das öffentliche Straßennetz¹⁾ (Stand: 1.1.1987) in km

Bundesland	Bundesstraßen			Summe A, S, B	Landes- straßen	Gemeinde- straßen ²⁾	Summe öffentl. Straßennetz
	Auto- bahnen(A)	Schnell- straßen(S)	Bundes- straßen(B)				
Burgenland	26,0	47,6	553,9	627,5	621,2	577,6	1.826,3
Kärnten	153,0	--	1.125,0	1.278,0	1.525,0	ca. 5.530,-	8.333,0
Niederösterreich	297,3	70,5	3.014,1	3.381,9	10.730,0	ca. 17.000,-	31.111,9
Oberösterreich	201,5	49,4	1.504,8	1.755,7	4.361,0	ca. 19.295,-	25.411,7
Salzburg	143,0	--	684,0	827,0	590,0	ca. 3.290,-	4.707,0
Steiermark	240,3	106,9	1.565,8	1.913,0	3.333,6	12.937,- ³⁾	18.183,6
Tirol	130,4	24,5	992,7	1.147,6	1.238,0	ca. 5.900,-	8.285,6
Vorarlberg	61,4	27,8	302,3	391,5	492,5	ca. 2.945,-	3.829,0
Wien	36,0	--	179,0	215,0	--	ca. 2.530,-	2.745,0
Österreich	1.288,9	326,7	9.921,6	11.537,2	22.891,3	ca. 70.004,6	104.433,1

1) In der Tabelle sind nur die bereits dem Verkehr übergebenen Straßen enthalten

2) unvollständig erfaßt - Schätzungen

3) 1979

Quelle: Österreichische Gesellschaft für Straßenwesen

Das Verhältnis zwischen Bundes- und Landesstraßen ist in den einzelnen Bundesländern sehr unterschiedlich. So ist in Niederösterreich das Landesstraßennetz mehr als dreimal so lang wie das Bundesstraßennetz in diesem Bundesland. In Salzburg hingegen ist das Landesstraßennetz um 20% kürzer als das Bundesstraßennetz. Diese unterschiedlichen Relationen seien nicht nur topografisch, sondern vielfach auch historisch bedingt (PUWEIN 1984, S.218).

Die Relation zwischen Bundes-, Landes- und Gemeindestraßennetz hat in den einzelnen Bundesländern folgende aus der Tabelle 2 ersichtlichen Ausprägungen:

Tabelle 2: Relation zwischen Bundes-, Landes- und Gemeindestraßennetz

	öffentliche Straßen d.		
	Bundes	Landes	Gemeinde
	100%		
Burgenland	34,4	34,0	31,6
Kärnten	15,3	18,3	66,4
Niederösterreich	10,9	34,5	54,6
Oberösterreich	6,9	17,2	75,9
Salzburg	17,6	12,5	69,9
Steiermark	10,5	18,3	71,2
Tirol	13,8	14,9	71,2
Vorarlberg	10,2	12,9	76,9
Wien	7,8	—	92,2
Österreich	11,1	21,9	67,0

Quelle: berechnet nach Tabelle 1 dieses Berichtes

Bezieht man die Längen der einzelnen Straßenverwaltungs-kategorien auf die Fläche, die damit erschlossen wird, so erhält man die Er-schließungsdichte des Raumes mit öffentlichen Straßen. Demnach

ist im Durchschnitt jeder Quadratkilometer österreichischer Staatsfläche mit 1,25 km öffentlichen Straßen durchzogen. Davon sind 0,14 km Bundes-, 0,27 km Landes- und 0,84 km Gemeindestraßen. Zwischen den einzelnen Bundesländern bestehen in der Dichte des öffentlichen Straßennetzes erhebliche Schwankungen (siehe Tabelle 3: "Die Dichte des öffentlichen Straßennetzes"). Das relativ dichteste öffentliche Straßennetz hat (von Wien abgesehen) das Bundesland Oberösterreich mit 2,12 km pro km². Den geringsten Wert weist das Burgenland mit 0,50 km auf.

Tabelle 3: Die Dichte des öffentlichen Straßennetzes

Bundesland (Größe in km ²)	Erschließungsdichte ¹⁾ mit			
	Bundesstraßen	Landesstraßen	Gemeindestraßen	öffentl. Straßen insgesamt
Burgenland (3.695)	0,17	0,17	0,16	0,50
Kärnten (9.534)	0,13	0,16	0,58	0,87
Niederösterreich (19.170)	0,18	0,56	0,89	1,63
Oberösterreich (11.978)	0,15	0,36	1,61	2,12
Salzburg (7.155)	0,12	0,08	0,46	0,66
Steiermark (16.384)	0,12	0,20	0,79	1,11
Tirol (12.647)	0,09	0,10	0,47	0,66
Vorarlberg (2.602)	0,15	0,19	1,13	1,47
Wien (414)	0,52	--	6,11	6,63
Österreich (83.839)	0,14	0,27	0,84	1,25

1) = Kilometer Straßennetz pro Quadratkilometer Fläche

Quelle: berechnet nach Tabelle 1 dieses Berichtes

3.2 Die Straßenstatistik 1964

Ein erster großangelegter Versuch das ländliche Straßennetz zu erfassen, wurde 1964 im Auftrag der Bundesländer vom österreichischen Institut für Raumplanung durchgeführt (ÖSTERREICHISCHE STRASSENSTATISTIK 1964).

Als Erhebungskriterium diente die allgemeine Benützbarkeit einer Straße (bzw. Fahrweges), wobei die Entscheidung über die allgemeine Benützbarkeit nicht auf die Feststellung der Rechtsgrundlagen beruhte, sondern auf den äußeren Schein (z.B. keine Abschrankung oder Einfriedung).

Eine weitere Unterscheidung erfolgte nach dem Ausbauzustand in befestigte und unbefestigte Straßen. Die befestigten Straßen wurden in Gemeindestraßen und "Sonstige" unterteilt, wobei laut Fragebogen letztere die Restgröße "allgemein benützbare Straßen, die keine Gemeindestraßen sind" darstellten. Darunter wurden vor allem die Interessentenstraßen angegeben.

Allerdings erscheint es als wahrscheinlich, daß in diese Kategorie auch Straßen und Wege aufgenommen wurden, die nach der geltenden Rechtslage keine öffentlichen Straßen sind, z.B. Güterwege nach dem Güter- und Seilwegegesetz. Dasselbe gilt für die Kategorie "unbefestigte Straßen und Wege". Zu erheben waren darunter alle allgemein benützbaren mit zweispurigen Fahrzeugen befahrbaren Wege. D.h., darunter sollten vor allem unausgebaute Gemeinde- und Interessentenwege aufgenommen werden. Die Verfasser der Studie vermuten hinter den dabei erzielten Zahlen große Fehler.

Nach dieser Erhebung (Stichtag 1. Jänner 1964) hatte das österreichische Straßennetz folgende Längen (in km):

Befestigtes Straßen- und Wegenetz	ohne Wien	mit Wien
o Autobahnen	291	293
o Bundesstraßen	9.237	9.251
o Landesstraßen	<u>22.722</u>	<u>22.722</u>
Summe Straßen höherer Ordnung	32.250	32.266
o Gemeindestraßen und Wege	57.207	59.224
o "Sonstige" Straßen und Wege	<u>33.362</u>	<u>33.429</u>
Summe befestigtes Straßennetz	122.819	124.919
Unbefestigtes Straßen- und Wegenetz	<u>64.305</u>	<u>64.547</u>
Summe "allgemein benützbare Wegenetz"	187.124	189.466

Auf Grund dieser Zahlen bezeichnete das Landwirtschaftsministerium in den "Erläuterung zur Regierungsvorlage des Güter- und Seilwegegesetzes 1967" (461 d.B.-NR XI GP.) jene 154.900 km der Gruppen Gemeindestraßen, "Sonstige" und unbefestigte Wege als für die Land- und Forstwirtschaft bedeutend. In der Tabelle 4: "Die allgemein benützbaren Straßen auf Gemeindeebene" werden sie deshalb bundesländerweise ausgewiesen. Auffällt dabei, daß im Bundesland Burgenland zum Erhebungszeitpunkt ein besonders großer Teil des "Gemeindestraßennetzes" noch unbefestigt war. Im Bundesland Vorarlberg hingegen war der Anteil an unbefestigten Straßen besonders niedrig. In Niederösterreich überwog das unbefestigte Straßennetz. In den anderen Bundesländern war bereits der größere Teil der allgemein benützbaren Straßen auf Gemeindeebene befestigt.

Die ebenfalls aus der österreichischen Straßenstatistik 1964 erstellte Tabelle: "Die Dichte des Straßennetzes" zeigt folgendes Bild: Mit Straßen höherer Ordnung (Bundes- und Landesstraßen) war das Bundesland Niederösterreich am besten erschlossen. Hier standen 0,72 km dieser Straßen pro km² zur Verfügung. Die geringste Dichte wiesen dabei die Bundesländer Tirol und Salzburg

Tabelle 4: Die allgemein benützbaren Straßen auf Gemeindeebene laut Straßenstatistik 1964

Bundesland	befestigte Straßen in km		Summe befestigter Straßen	unbefestigte Straßen in km	Verhältnis befestigter : unbefestigter Straßen	all. benützbare Str. auf Gemeindeebene ins. in km ¹⁾
	Gemeinde	"Sonstige"				
Burgenland	3.014	190	3.204	9.929	1:3,1	13.133
Kärnten	6.061	1.881	7.942	4.717	1:0,6	12.659
Niederösterreich	18.295	3.627	21.922	27.888	1:1,3	49.810
Oberösterreich	5.164	17.561	22.725	6.589	1:0,3	29.314
Salzburg	3.339	2.674	6.013	1.831	1:0,3	7.844
Steiermark	13.356	3.928	17.284	10.294	1:0,6	27.578
Tirol	5.883	2.686	8.569	2.442	1:0,3	11.011
Vorarlberg	2.095	815	2.910	615	1:0,2	3.525
Summe Österreich ²⁾	57.207	33.362	90.569	64.305	1:0,7	157.200

* 62 *

1) ohne Bundes- und Landesstraßen

2) ohne Wien

Quelle: ÖIR; Österreichische Straßenstatistik 1964

Tabelle 5: Die Dichte¹⁾ des Straßennetzes laut Straßenstatistik 1964

Bundesland	Größe in km ²	Summe Straßen höherer Ordnung ²⁾	Dichte km/km ²	Summe befest. Gemeindestr. u. "Sonstige"	Dichte km/km ²	Summe unbefestigter Straßen	Dichte km/km ²
Burgenland	3.965	1.674	0,42	3.204	0,81	9.929	2,50
Kärnten	9.534	2.387	0,25	7.942	0,83	4.717	0,50
Niederösterreich	19.170	13.898	0,72	21.922	1,14	27.888	1,45
Oberösterreich	11.978	6.047	0,50	22.725	1,90	6.589	0,55
Salzburg	7.155	1.064	0,15	6.013	0,84	1.831	0,26
Steiermark	16.384	4.308	0,26	17.284	1,05	10.294	0,63
Tirol	12.647	2.133	0,17	8.569	0,68	2.442	0,19
Vorarlberg	2.602	739	0,28	2.910	1,12	615	0,24
Österreich ³⁾	83.435	32.250	0,39	90.569	1,09	64.305	0,77

1) = Kilometer Straßennetz pro Quadratkilometer Fläche

2) Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen

3) ohne Wien

Quelle: ÖIR; Österreichische Straßenstatistik 1964

auf (0,15 km). Ähnlich war die Situation sowohl bei den befestigten als auch unbefestigten Straßen und Wegen auf Gemeindeebene. Zwar stellten hier bei den befestigten Straßen das Bundesland Oberösterreich den absoluten Spitzenwert (1,90 km pro km²) und bei den unbefestigten das Bundesland Burgenland (2,50 km pro km²), dann aber folgt bei beiden Ausbauzuständen Niederösterreich. Und in den Bundesländern Tirol und Salzburg war auch das "Gemeinde"-Straßennetz am wenigsten dicht gewebt. Eine Situation die wohl nicht nur in der Topografie Österreichs begründet lag.

3.3 "Ländliches Straßennetz" - Erhebung 1977

Um Grundlagenmaterial für die Förderung der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" zu gewinnen, wurde 1977 österreichweit von den Güterwegbaureferenten der Landesregierungen eine Erhebung des "ländlichen Straßennetzes" durchgeführt. Dabei wurde nach folgendem Kriterienkatalog vorgegangen:

Als ländliches Wegenetz gelten alle

- o mit zweispurigen Kraftfahrzeugen befahrbaren Wege,
- o die am 30. Juni 1977 bestanden,
- o und zwar außerhalb der geschlossen verbauten Ortschaften,
- o bis zu den äußersten Dauersiedlungen,
- o einschließlich der zur Aufrechterhaltung der Dauersiedlungen notwendigen Verbindungswege, jedoch
- o ausgenommen Bundes-, Landes- und Bezirksstraßen.

Das bedeutet, daß mit dieser Erhebung jener Teil des Straßennetzes (ausgenommen Bundes- und Landesstraßen) erfaßt wurde, das den Dauersiedlungsraum außerhalb der geschlossenen Ortschaften erschließt. Nach der Rechtslage handelt es sich dabei um Gemeindestraßen, öffentliche Interessentenstraßen, aber auch um Straßen nach dem Güter- und Seilweggesetz und anderen Vereinbarungen, sofern sie obige Kriterien erfüllen. Forststraßen, Alpwege und Wirtschaftswege wurden dabei natürlich nicht erfaßt. D.h., es handelt sich dabei um jene Straßen und Wege, die unter die Förderungsmaßnahme "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" fallen.

Zu erheben war:

- o der Name des Weges,
- o Streckenangabe mit Kilometerlänge,
- o Wegbreite,
- o davon asphaltiert
- o und schließlich wer trägt die Erhaltungskosten (Interessenten oder Gemeinde).

Die Ergebnisse der Erhebung (siehe Tabelle 6) wurden anlässlich der Expertentagung für die Verkehrserschließung des ländlichen Raumes im Herbst 1982 kritisch diskutiert. Dabei wurde Einvernehmen darüber erzielt, daß einerseits die Erhebungen nach den beschlossenen Kriterien durchgeführt wurden und ein zutreffendes Bild über Umfang und Zustand des den Erfassungskriterien genügenden ländlichen Straßennetzes geben, aber andererseits bei der Erhebung nach technischen Gegebenheiten und nicht nach Rechtsgrundlagen vorgegangen wurde. Rechtliche Fragen bezüglich des zur Erhaltung verpflichteten Personenkreises wurden nur als Zusatzfragen gestellt (SALZBURG-DOK 1983, S. 35 ff).

Tabelle 6: Ländliches Straßennetz 1977

	Länge km	davon			
		asphaltiert		Schotterwege	
		km	%	km	%
Burgenland	874,6	727,4	83,17	147,2	16,83
Kärnten	8.588,1	2.759,4	32,13	5.828,7	67,87
Niederösterreich	8.516,21)	3.063,0	35,98	5.452,3	64,02
Oberösterreich	17.808,4	7.751,7	43,53	10.056,7	56,47
Salzburg	4.455,3	2.623,6	59,00	1.826,7	41,00
Steiermark	21.062,6	7.662,7	36,38	13.399,9	63,62
Tirol	4.142,0	2.065,0	49,86	2.077,0	50,14
Vorarlberg	1.223,0	663,0	54,21	560,0	45,79
Österreich	66.670,2	27.321,7	40,98	39.348,5	59,02

1) ohne Wirtschaftswege (Ww. = 14.952,6 km)

Quelle: zitiert nach Salzburg Dokumentation Nr. 76: Pioniertat Güterwegerhaltung, Salzburg 1983

Aus der Tabelle ist zu entnehmen, daß die Steiermark und Oberösterreich über besonders umfangreiche - vorherigen Kriterien entsprechende - ländliche Straßennetze verfügen.

Der Anteil der asphaltierten Strecken, der zum Erhebungsstichtag Österreichweit 41% betrug, ist in den Bundesländern Burgenland (83% - bei einer geringen Gesamtkilometeranzahl) Salzburg (59%) und Vorarlberg (54%) hoch. Das Verhältnis von Güterwegen mit staubfreier Oberfläche und Schotterwegen verbessert sich durch den weiteren Neuausbau unzureichender Verbindungen und durch Fahrbahnumbauten ständig. Von den im Jahr 1985 ausgeführten Fahrbahndecken bestanden nur mehr rund 8% aus Schotter, bei 78% wurden Mischbeläge eingebaut (siehe Tabelle 18).

2. ABSCHNITT

DIE GESCHICHTE DES LÄNDLICHEN WEGEBAUS IM RAHMEN DER AGRARFÖRDERUNG

O. VORBEMERKUNG

Der bisherige Verlauf der Bundesförderungsaktion "Güter- und Seilwegbau" bzw. "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" läßt sich in drei Phasen gliedern.

- o Als ein in sich geschlossener Abschnitt ist die Zeit zwischen der Einführung der Förderungsmaßnahme 1927 und dem 2. Weltkrieg, während dem der Güterwegbau bald gänzlich zum Erliegen kam, zu nennen. In dieser Zeit wurde vor allem am Ausbau des Grundlinienwegenetzes im Berggebiet gearbeitet.
- o In der frühen Wiederaufbauphase der 2. Republik konnte vorerst nur sehr zögernd mit dem Bau von Güterwegen begonnen werden. Eine starke Forcierung der Förderung erfolgte um 1960 mit der Einführung des "Grünen Planes". Damit konnte auch die Errichtung von reinen Hofzufahrten zunehmend gefördert werden. Zudem wurde das Flach- und Hügelland verstärkt in die Förderungsaktion einbezogen.
- o Die Einführung des Bergbauernsonderprogrammes in den frühen 70er Jahren kann ebenfalls als Beginn einer weiteren Phase der Förderung der ländlichen Verkehrerschließung betrachtet werden. Dabei erfolgte eine starke Konzentration der für den ländlichen Wegebau zur Verfügung stehenden Bundesmittel auf das Bergbauerngebiet bzw. andere entwicklungsschwache Regionen. Das finanzielle Engagement der Länder bei der Förderung hat sich in dieser Phase deutlich verbessert. Dem Wandel von der rein landwirtschaftlichen Ausrichtung des "Güter- und Seilwegbaus" zur Integralerschließung des ländlichen Raumes wurde mit der Umbenennung in "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" Rechnung getragen.

1. DIE FÖRDERUNGSAKTION WÄHREND DER ZEIT DER 1. REPUBLIK

1.1 Politische Rahmenbedingungen

Sowohl die Förderung der Landwirtschaft, als auch die Sorge um Bau und Erhaltung aller öffentlichen "Nicht-Bundesstraßen" ist nach der Bundesverfassung Angelegenheit der Länder.

Bis 1925 fielen die meisten Belange der Landwirtschaft in die alleinige Kompetenz der Länder. Mit dem Inkrafttreten der Kompetenzartikeln des BVG gelangte ein Teil dieser Belange in die Bundeskompetenz, insbesondere die Schaffung von Rechtsgrundlagen (im Zusammenhang mit der ländlichen Verkehrserschließung z.B. das Güter- und Seilwegegrundsatzgesetz), nicht jedoch der Auftrag zur Förderung der Land- und Forstwirtschaft. Als in der schweren Zeit der Unterversorgung Österreichs mit Nahrungsmitteln, wie sie nach dem 1. Weltkrieg herrschte, trotzdem einige umsichtige Politiker und Beamte des Landwirtschaftsressorts die Notwendigkeit von bundesweiten produktionssteigernden Maßnahmen zur Förderung der Landwirtschaft erkannten und daran gingen solche zu entwickeln, stießen sie vorerst auf Widerstände. Und zwar sowohl von seiten des Bundes als auch der Länder. Da galt es in den damaligen budgetschwachen Zeiten Budgetansätze zu erhandeln. Die Ländervertreter hingegen sahen in den damit geplanten Förderungsaktionen offenbar eine Bedrohung der Länderkompetenz für die Landwirtschaftsförderung. Und in der Tat waren die vom Bund erlassenen Förderungsbedingungen einschneidend. Schließlich entzündete sich die Kritik des Rechnungshofs an den bei gänzlich neuen Maßnahmen anfangs wohl unvermeidlichen Verfahrensmängeln.

Eine Bedingung, die das Bundesministerium für Finanzen für die Bereitstellung von Bundesmitteln für die Landwirtschaftsförderung damals stellte, war, daß sich die Länder mit möglichst gleich hohen Landesleistungen beteiligten (KRAMMER/KNÖBL 1984, S.98). Die Förderung mit Bundesmitteln erfolgte damals (wie heute) im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung des Bundes.

1.2 Die Anfänge der Agrarförderung

Als das Jahr des Beginns dieser besonderen Förderungstätigkeit¹⁾ des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft kann 1924 betrachtet werden.

Die ersten Förderungsaktionen betrafen Maßnahmen, die ausschließlich Produktionssteigerungen bezweckten: Kunstdüngeraktion ab Wirtschaftsjahr 1923/24; Förderung von Saatgutreinigungsanlagen ab 1924; Alpverbesserung ebenfalls ab 1924; ab 1926 die Förderung des Grassamenbaus und die Saatgutaktion; 1927 die Förderung einer wirksamen (Wirtschafts-) Düngerwirtschaft und die Kultivierungsaktionen, also die Nutzbarmachung von bislang für die landwirtschaftliche Produktion unbrauchbaren Böden. 1928 folgte die Siloaktion, die Förderung von "Futtertürmen" für eine verbesserte Futterwirtschaft.

Wieweit diese Aktionen des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, die damals über die landwirtschaftlichen Hauptkörperschaften (vor allem Landwirtschaftskammern) abgewickelt wurden, Bergbauern oder sonst strukturell benachteiligte Betriebe erreicht haben, kann hier nicht untersucht werden²⁾. Tatsache ist, daß bereits 1925 mit der Förderung einer nur für steile Hanglagen notwendigen Einrichtung, nämlich des Seilzuges, begonnen wurde. 1927 kam die Förderung des Güterwegebaus hinzu. Auch diese Aktion des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft war zumindestens vorerst auf die Bergbauern beschränkt. Die Förderung des Infrastrukturausbaus mit Hilfe von Güter- und Seilwegen war jedenfalls in der Folge (bis heute) ein wesentlicher Schwerpunkt der Landwirtschaftsförderung des Bundes.

1) Maßnahmen, die im weiteren Sinn der Förderung der Landwirtschaft dienen, wurden natürlich schon früher zum Teil schon vom Ackerbauministerium der Monarchie gesetzt (z.B. die Einrichtung von Bundesackerbauschulen, Bundesanstalten und Versuchsbetriebe). Zu nutze machen konnten sich diese Förderung freilich fast ausschließlich Gutsbetriebe und ein kleiner Kreis bestsituerter Landwirte.

2) Immerhin hat sich ein aus Tirol stammender Bergbauer als Chef des Landwirtschaftsressorts um die Agrarförderung besonders bemüht: Andreas Thaler, Landwirtschaftsminister vom 15.1.1926 - 4.5.1929 und 30.9.1930 - 18.3.1931.

1929 kam als Integralmaßnahme für das Berggebiet die sogenannte Besitzfestigungsaktion (die in den 70er Jahren in die landwirtschaftliche Regionalförderung aufgegangen ist) hinzu. Sie bestand in einer Kombination infrastruktureller und produktionssteigernder Maßnahmen. Ab 1930 wurde mit der "Klein-Elektrifizierungsaktion", der Unterstützung von Kleinkraftwerken, ein weiterer wichtiger Bereich des Infrastrukturausbaus gefördert.

Der spätere Sektionschef im Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Dipl.Ing. Leopold, damals ein am Aufbau der Landwirtschaftsförderung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft beteiligter junger Beamter, resümiert die dabei zu bewältigenden Schwierigkeiten wie folgt:

"Und dies alles trotz der von den Ländervertretern oft und lautstark betonten Länderkompetenz für die Landwirtschaftsförderung, trotz der vom Finanzministerium für solche Wünsche stets "hoffnungslos" dargestellten Budgetlage des Bundes, trotz noch immer vom Rechnungshof dort und da aufgedeckter Unzukömmlichkeiten in der Förderungsmittelverwendung und trotz der Schwierigkeiten, die bei der Einhaltung der vom Finanzministerium aufgestellten und vom Rechnungshof unterstützten Forderungen nach entsprechenden, möglichst gleich hohen Landesleistungen sich immer wieder ergaben" (LEOPOLD 1964, S.74).

1.3 Initiierung der Förderungsaktion "Güter- und Seilwegebau"

Aus den aufgefundenen Quellen läßt sich nicht eruieren, ob die Initiative zur Förderungsmaßnahme lediglich der Idee der Ressortleitung bzw. Beamtenschaft des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft entsprang oder ob sie die Reaktion auf Forderungen von außen war. Eines kann mit Sicherheit angenommen werden, daß es das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft war, welches mit der Förderung des Güterwegebaus bzw. des Seilwegebaus begann und mit dem Förderungsgrundsatz der Bindung der Bundesförderung an eine entsprechende Landesleistung auch die Länder zwang, in diesem Teilbereich der Landwirtschaftsförderung einzusteigen. Dies schließt freilich nicht aus, daß mit Landeshilfe (z.B. Projektierung und Bauleitung) auch schon vor 1927 - also vor Aufnahme der Bundesförderung - der eine oder andere

Güterweg errichtet wurde. PAULWEBER (1983, S.15) bezeichnet die Verbindungsstraße von Vigaun nach St. Koloman, deren Baubeginn er mit 1925 datiert, als die erste geförderte Straße Salzburgs.

Gleichwohl waren spürbare Fortschritte in der Verkehrserschließung der Landwirtschaftsbetriebe, die ja bei der damaligen Agrarquote mit der ländlichen Verkehrserschließung nahezu identisch war, erst mit dem massiven Einsatz von öffentlichen Mitteln möglich. Die Initiative des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft im Jahre 1927 kann daher mit Fug und Recht als der Beginn der Verkehrserschließung des ländlichen Raumes betrachtet werden.

1.4 Förderungsrichtlinien

1.4.1 Förderungsziele

Mit der Förderung des Baus von Güter- und Seilwegen sollten folgende Ziele erreicht werden (nach KOBER 1935):

- o Die Eingliederung der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe in die Marktwirtschaft, um den Grad der Selbstversorgung des Landes mit landwirtschaftlichen Produkten zu erhöhen.
- o Die Erhöhung der Produktionskraft der landwirtschaftlichen Betriebe durch entsprechende Förderungsmaßnahmen. Als Voraussetzung, um die Betriebe mit diesen Förderungsmaßnahmen zu erreichen, wurde ein entsprechender Zufahrtsweg betrachtet.
- o Eine Verschuldung der Bauernhöfe durch die vom Anschluß an das öffentliche Wegenetz anfallenden Kosten sollte mit den vom Bund und Land vergebenen Beihilfen verhindert werden.
- o Die Lebensfähigkeit der bäuerlichen Betriebe sollte damit gesichert oder doch zumindestens die Existenz der dort Lebenden verbessert werden.
- o Der "ständig fortschreitenden Verödung der Gebirgstäler" (BMLF 1929) sollte damit Einhalt geboten werden.

1.4.2 Förderungsvoraussetzungen

In den für die Förderungsaktion erstellten Richtlinien sah das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft für die Förderung des Baus von Güter- und Seilwegen mit Bundesmitteln folgende Voraussetzungen vor (nach KOBER 1935):

- o Das zur Förderung eingereichte Vorhaben muß unter dem Begriff "Güterweg" bzw. "Seilweg" fallen (siehe 1.4.3 Begriffsbestimmungen).
- o Die Anlage muß einem wirklichen Bedürfnis entsprechen.
- o Das betreffende Bundesland muß für die Finanzierung des Güterweges ebenfalls einen Beitrag leisten. Der ursprünglich für die Förderung mit Bundesmitteln aufgestellte Grundsatz der gleich hohen Landesleistung war zum Zeitpunkt der Einführung der Güterwegaktion bereits fallengelassen. Statt dessen wurde lediglich ein "angemessener Beitrag" gefordert. Die Beurteilung der Angemessenheit oblag dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft.
- o Die nicht mit öffentlichen Mitteln gedeckten Kosten des Güterweges mußten von den Interessenten aufgebracht werden können, wobei auch unbare Leistungen möglich waren.
- o Die dauernde Erhaltung des mit Bundesmitteln geförderten Weges mußte von vornherein mit rechtsverbindlichen Erklärungen der Interessenten sichergestellt werden.

1.4.3 Begriffsbestimmungen

a) Güterwege

"Unter Güterwege im allgemeinen werden jene Wege verstanden, welche im Interesse und zur Förderung der Land- und Forstwirtschaft hergestellt werden und vorwiegend dem Verkehr mit land- und forstwirtschaftlichen Sachgütern dienen" (BMLF 1930, S.128).

Im besonderen wurden drei wie folgt definierte Arten von Güterwegen in die Förderungsaktion einbezogen:

1. Landwirtschaftliche Güterwege im engeren Sinne, d.s. jene Wege, welche ständig oder nicht ständig bewohnte Siedlungen mit ausschließlich landwirtschaftstreibender Bevölkerung an das allgemeine Verkehrsnetz anschließen oder der intensiveren Bewirtschaftung des Bodens dienen (BMLF 1930, S.128). Ministerialrat Kober, der in dieser Zeit für die Verkehrserschließung zuständige Fachreferent des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, spricht in seiner Publikation in diesem Zusammenhang ausdrücklich von "Wegen im Gebirge" (KOBBER 1935, S.11), was auf einen Vorrang der Bergbauern bei der damaligen Förderung des Güterwegebaus hinweist.
2. Wege im Zuge der Herstellung neuer Flureinteilungen, d.s. sogenannte Haupt- und Nebengewirtschaftswege, die im Rahmen von Grundzusammenlegungen errichtet werden. Mit Bundesmitteln wurde diese Güterwegekategorie aber nur unter besonderen Bedingungen gefördert (besonders beispielhafte Erschließung, besonders günstige Aufwands-Ertrags-Relation) (KOBBER 1935, S.11).
3. Wege zur Erschließung von Almen, sofern sie einen Anschluß der Alm an das öffentliche Wegenetz bezweckten¹⁾.

Hauptsächlich wurden mit der Förderung solche Wege berücksichtigt, die von mehreren Besitzern regelmäßig benutzt wurden. Galt es doch ein Grundlinienwegenetz zu errichten, da das notwendige Bezirks- und Gemeindestraßennetz zumeist nicht vorhanden war (SCHOLZ 1967, S.288). Aber auch die Förderung von Hofzufahrtswegen war zulässig unter der Bedingung, daß es sich um Liegenschaften von "Einzelpersonen oder juristischen Personen handelte, deren unmittelbare Betätigung auf landwirtschaftlichem Gebiete gelegen war" (KOBBER 1935, S.19). D.h., es mußte sich dabei um Wege zu im Haupterwerb geführte Landwirtschaftsbetriebe handeln.

Als Rechtsgrundlage für die Errichtung eines Güterweges konnte ab 1932 das Güter- und Seilwegesgesetz, das sowohl die notfalls zwangweise Einräumung von landwirtschaftlichen Bringungsrechten,

1) Alpwege zur inneren Erschließung der Alm wurden im Rahmen der "Alpverbesserungen" gefördert.

als auch den ebenfalls notfalls zwangsweisen Zusammenschluß der Weginteressenten zu einer Güterweggenossenschaft ermöglicht, herangezogen werden (siehe 1. Abschnitt 2.3. Das landwirtschaftliche Bringungsrecht). Mit diesem Gesetz wurden die Voraussetzungen für den Bau und damit auch die Förderung des Baus von vielen Güterwegen geschaffen, deren Errichtung mangels einer gütlichen Einigung der Beteiligten ohne Eingriffe der Agrarbehörde nicht zustande gekommen wäre.

Wege, die im Eigentum einer Gebietskörperschaft standen, wurden nicht mit Bundesmitteln für den Güterwegebau gefördert (KOBEL 1935, S.19). Gemeint waren damit neben den Bundes- und Landesstraßen offensichtlich jene Gemeindestraßen, die zur Gänze von der Gemeinde zu bauen und zu erhalten sind, da "Ortschafts-, Nachbarschafts- und Einschichtwege" für eine Förderung in Frage kamen, wenn deren Errichtung und Erhaltung Aufgabe der Interessenten war (das sind nach der im 1. Abschnitt dargestellten Rechtssystematik die "öffentlichen Interessentenwege") .

D.h., in dieser Phase der ländlichen Verkehrserschließung wurden mit Bundesmitteln de facto ausschließlich nicht öffentliche Wege gefördert, da auch die geförderten "öffentlichen Interessentenwege" zu dieser Zeit lediglich von den Anliegern benutzt wurden.

b) Landwirtschaftliche Seilwege

Landwirtschaftliche Seilwege definiert eine zeitgenössische kompetente Quelle, nämlich der Tätigkeitsbericht des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft für das Jahr 1929, als "jene Anlagen, welche unter Ausschluß der Beförderung von Personen zur Bringung der im landwirtschaftlichen Betrieb gewonnenen Erzeugnisse oder zur Heranschaffung der für die zweckmäßige Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Liegenschaften erforderlichen Betriebsmittel dienen" (BMLF 1930, S.130).

Je nach Ausführung werden drei Arten von Seilwegen unterschieden:

1. Seilriesen: funktionieren unter Ausnützung der Schwerkraft des beförderten Produktes, freilich nur bergab.
2. Seilaufzüge: mit diesen kann auf- und abwärts befördert werden. Technisch handelt es sich dabei um einfache Seilbahnen mit offenem Zugseil mit denen nur eine kurze Distanz überbrückt wird (maximal 600 - 800 m). Sie wurden als Feld- oder Ortschaftsaufzüge errichtet.
3. Landwirtschaftliche Güterseilbahnen: sogenannte Agrarbahnen, die als technisch aufwendigere Anlagen (geschlossenes Zugseil, motorischer Antrieb) größere Distanzen (mehr als 800 m) überbrücken.

Als Rechtsgrundlage für die Errichtung von Seilwegen konnte ab 1932 das Güter- und Seilwegegesetz herangezogen werden.

Die Seilwege wurden als Alternative zu den im Gebirge zur damaligen Zeit vielfach zu teuren Güterwegen betrachtet. Die Bedeutung, die das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft den Seilwegen für die Einbeziehung der Bergbauern in die Marktwirtschaft beimaß, dokumentieren auch die intensiven Beratungsaktivitäten. So wurden bereits Ende der 20er Jahre Musterseilbahnen im Lienzer Gebiet installiert, Führungen und Instruktionen veranstaltet, Seilwege-Montage-Kurse durchgeführt und ein allgemein verständliches Buch, das insbesondere technische Fragen des Seilwegebaus behandelt und deren wirtschaftliche Vorteile darstellt, herausgegeben: "Das landwirtschaftliche Seilaufzugswesen im Gebirge - ein Mittel zur Besitzfestigung der Bergbauern" (KÖBER 1929). Der Tätigkeitsbericht 1929 des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft enthält denn auch folgende Beurteilung der Seilwege:

"Es steht zu erwarten, daß die Errichtung von Seilwegen in Zukunft um so rascher zunehmen wird, je mehr die bäuerliche Bevölkerung mit diesen Anlagen vertraut wird. Ihre Anwendbarkeit bei jeder Terrainneigung von 10 bis 50 % und die Möglichkeit ihrer Herstellung auf jeder Strecke von 100 bis 800 m als einfache Aufzüge und darüber hinaus als Güterseilbahnen eröffnen ihnen einen nach Hunderttausenden zählenden Interessentenkreis. Die landwirtschaftlichen Seilwege sind daher infolge der besonderen Vorteile, die sie bieten,

berufen, eines der wirksamsten Mittel gegen die Entsidlung der Hochtäler und zur Besitzfestigung der Bergbauern zu werden" (BMLF 1930, S.133).

1.5 Abwicklung

Die am Bau eines Güterweges und dessen Förderung interessierten Betriebsinhaber mußten an die dafür zuständige Dienststelle ein entsprechendes Ansuchen richten. "Ohne Parteiansuchen kann ein Güterwegebau aus öffentlichen Mitteln nicht unterstützt werden" (KOBBER 1935, S.15). Ein Grundsatz, der auch heute noch gilt.

1.5.1 Förderungsdienststellen

Die Abwicklung der Güterwegförderung wurde vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft den dafür in Betracht kommenden Landesdienststellen übertragen. Das waren (und sind zum Teil noch) entweder die technischen Abteilungen der Agrarbehörden oder eigene agrartechnische Abteilungen der Ämter der Landesregierungen¹⁾.

Die technischen Abteilungen der Agrarbehörden wurden ursprünglich für die Durchführung der im Rahmen von Bodenreformaßnahmen anfallenden kulturtechnischen Maßnahmen eingerichtet. Mit den sogenannten agrarischen Operationen, als die bedeutsamste der in den Zuständigkeitsbereich der Agrarbehörden fallenden Bodenreformaßnahmen, wurde bereits gegen Ende des 19. Jahrhunderts begonnen (1873). Zur Durchführung wurden damals sogenannte K. und K. Lokalkommissäre bestellt, zuerst einer für ein Kronland, danach je nach Bedarf auch mehrere. Diesen Lokalkommissären wurden in der Folge technisches Personal, vorerst für Vermessungsarbeiten, beigegeben. Ab 1892 wurden bei jedem Lokalkommissariat für agrarische Operationen eigene technische Abteilungen eingerichtet (WILFINGER 1967, S.275).

1) In Niederösterreich z.B. war seit Beginn des geförderten Güterwegebaus die Agrarbezirksbehörde dafür zuständig. 1976 wurden die betreffenden Organisationsteile personell und funktionell unverändert aus der Agrarbehörde herausgelöst und in den Rang einer selbständigen Abteilung erhoben.

Gleich zu Beginn der 1. Republik wurden von den Bundesländern an Stelle der "Lokalkommissariate" sogenannte Agrarbehörden errichtet und in eine rechtliche und technische Abteilung, zuweilen noch in eine geodätische Abteilung, gegliedert. Zumeist wurden sie mit dem Namen "Agrarbezirksbehörde" versehen, wengleich ihre territoriale Zuständigkeit sich nicht auf das Gebiet eines politischen Bezirkes beschränkte, sondern einen größeren Teil des Bundeslandes oder sogar das ganze Bundesland umfaßte.

D.h., bei Einführung der Güterwegförderungsaktion im Jahr 1927 standen für die Durchführung fachlich in Betracht kommende Landesdienststellen zur Verfügung, derer sich das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft auch bediente. Die Aufgaben, dieser mit dem Güterwegebau jeweils betrauten Landesdienststellen, beschränkten sich dabei aber nicht auf die unmittelbare Förderungsverwaltung, sondern sie hatten

- o die Bauanträge der Interessenten zu bewerten;
- o den Weg zu projektieren;
- o den Interessentenanteil an den Baukosten sicherzustellen;
- o den in Aussicht genommenen Landesbeitrag zu eruieren;
- o das derart gediehene Vorhaben dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft zur Genehmigung der Bundesförderung vorzulegen;
- o den Bau des Güterweges zu leiten
- o und schließlich den fertigen Güterweg zu kollaudieren.

Seit 1932 haben auch die rechtlichen Abteilungen der Agrarbehörden Aufgaben im Rahmen des Güterwegebaus zu erfüllen. Nämlich die Schaffung der Rechtsgrundlagen für Güterwege und Güterweggenossenschaften bei Vorhaben nach dem Güter- und Seilweggesetz.

Die Tätigkeit des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft beschränkte sich auf:

- o die Vorgabe der Richtlinien für die Förderung;
- o die fachliche Überprüfung der Projekte durch die agrartechnische Abteilung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft;
- o die Flüssigstellung der Bundesförderung;

- o die Beteiligung an der Kollaudierung bei großen Projekten bzw. bei besonders hohen Bundesbeiträgen.

1.5.2 Ablauf des Förderungsverfahrens

Im folgenden Abschnitt wird der Ablauf des Förderungsverfahrens in der Zeit der 1. Republik dargestellt. Wie in einem späteren Abschnitt dieser Arbeit noch zu zeigen sein wird, ist die Abwicklung der Förderungsaktion in ihren Grundzügen bis heute gleich geblieben. Alle Bestimmungen, die heute noch gelten, sind (grammatikalisch) mit dem Präsens erkenntlich gemacht, während alle nur für die Zeit vor dem 2. Weltkrieg zutreffenden Bestimmungen im Imperfekt geschrieben sind.

a) Vorarbeiten

- o Ansuchen der (des) Weginteressenten bei der Förderungsstelle. Zu diesem Zeitpunkt sollte die Rechtsgrundlage für das Vorhaben bereits geklärt sein. Das war entweder das Landesstraßengesetz oder (vor allem bis zur Beschlußfassung des Güter- und Seilwegegesetzes) freie Vereinbarungen zwischen den Interessenten.
- o Vorerhebungen durch die Förderungsstelle über Art und Umfang der angestrebten Anlage, Schätzung der Kosten und Prüfung der Wirtschaftlichkeit. Dabei ist insbesondere die Kostenaufbringung mit den Antragstellern zu beraten.
- o Niederschrift der Ergebnisse der Vorerhebung und der für den in Aussicht genommenen Wegebau notwendigen Grundsätze wobei eine einverständliche Auffassung von den Interessenten mit ihrer Unterschrift ausdrücklich zu dokumentieren ist. Dabei ist insbesondere die Aufteilung des Interessentenanteils an den Wegbaukosten auf die einzelnen Interessenten festzulegen und die dauernde Erhaltung des Güterweges sicherzustellen.

Kam bei der Vorerhebung der Eindruck auf, daß die Ausführung des Wegebauprojektes durch Unbeständigkeit der Interessenten in Frage gestellt sein könnte, so sollte die Dienststelle die Kosten für

die Projektierung bei den Interessenten im vornherein sicherstellen, um den verlorenen Arbeits- und Kostenaufwand nicht mit öffentlichen Wegbauförderungsmitteln abdecken zu müssen. Wenn die für das Vorhaben zu erwartenden öffentlichen Mittel zu gering für dessen Ausführung erschienen, hatte der Projektant vor Ausarbeitung des Projektes das Ansuchen dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft zur Entscheidung vorzulegen.

b) Ausarbeitung des Projektes

Dabei wird zwischen generellem und Detailprojekt unterschieden.

Bei einfachen Vorhaben, bei Projekten, deren Ausführung nicht gesichert war und bei Projekten für deren Realisierung ein Bundesbeitrag so dringend war, daß bis zur Ausarbeitung eines Detailprojektes nicht zugewartet werden konnte, genügte als Voraussetzung für die Erlangung eines Bundesbeitrages ein generelles Projekt.

Dieses besteht aus:

- Lageplan (Kopie des Katasterplanes) der projektierten Wegtrasse. Die Trassenstudien sind dabei unmittelbar im Gelände zu machen.
- Verzeichnis jener Parzellen, die durch die Trasse berührt oder angeschnitten werden.
- Genereller Kostenvoranschlag der den Bedarf an Bargeld und Naturalleistungen (berechnet nach Durchschnittspreisen) enthält.
- Übersichtsbericht, der in knappen Sätzen die Bedeutung des Vorhabens sowie die Finanzierung zu erläutern hat.

Abgesehen von ganz einfachen Vorhaben ohne Objekten (Brücken, Böschungsmauern etc.) war für die Ausführung eines Güterwegebaus immer ein Detailprojekt erforderlich. Dieses mußte auch dann ausgearbeitet werden, wenn sich das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft für die Zuerkennung des Bundesbeitrages mit einem generellen Projekt begnügte.

Das Detailprojekt bestand neben Lageplan und Parzellenverzeichnis aus einem ausführlichen technischen Bericht, der den Zustand vor dem Ausbau, den wirtschaftlichen Wert der Anlage, die Trassenfüh-

rung, technische Einzelheiten wie notwendige Objekte, Kosten, deren Bedeckung und schlüsselmäßige Aufteilung und schließlich die Erhaltung des Weges verbal beschreibt. Längen- und Querprofile, Objektdarstellungen, Detailkostenvoranschlag mit Preistabelle und Preisanalyse, Unterlagen zum Rechtscharakter des Weges (Satzungen der Weggenossenschaft, Interessentenverzeichnis, Wegordnung etc.) kompletierten ein Detailprojekt.

Mit der Ausarbeitung des Projektes ist das Wegebauvorhaben instruiert und trägt die Bezeichnung "instruiertes Parteienansuchen".

c) Projektgenehmigung durch des Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft

Das instruierte Parteienansuchen war nun von der Dienststelle, die die Projektierung durchgeführt hat, dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft zur Projektgenehmigung und Bemessung des Bundesbeitrages zu übermitteln. Folgende Dokumente waren einzureichen:

- Das Projekt in der vorgeschriebenen Ausfertigung.
- Die Niederschrift über die Stellungnahme der Parteien zum Projekt.
- Die Erklärung der Interessenten, den Interessentenanteil zu tragen.
- Die Erklärung über die Sicherstellung der Erhaltung des Güterweges.
- Der Antrag der Landesregierung unter Beifügung der Mitteilung über den in Aussicht genommenen Landesbeitrag.

Die fachliche Überprüfung der Projekte erfolgte durch die agrartechnische Abteilung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft. Eine Überprüfung an Ort und Stelle fand nur bei größeren Projekten statt. Diese Überprüfungen konnten auch nach der Bewilligung des Bundesbeitrages noch erfolgen, wobei ein negatives Prüfungsergebnis die Aberkennung des Bundesbeitrages bewirken konnte.

Die Höhe des Bundesbeitrages betrug während der Güterwegförderungsaktion in der Zeit der 1. Republik gewöhnlich bis zu 25% der Gesamtbaukosten.

d) Der Bau des Güterweges

Nach der Projektgenehmigung kann mit dem Bau begonnen werden, der nach einem der Finanzierung angepaßten Bauprogramm zu erfolgen hat. Dieses Bauprogramm war vom Bauleiter so zu erstellen, daß es den Interessenten die Möglichkeit bot, ihre Leistungen unbar in Form von Gespanndiensten und Handarbeit zu erbringen. Zur Ausführung gelangten damals Erdwege, Schotterwege und Packlagenwege, die einen hohen Handarbeitsaufwand erforderten (siehe auch 1.7 Bauausführung). "Die Baudurchführung erfolgte ausschließlich durch Handarbeit der Materialtransport mittels Scheibtruhen, Pferde und Ochsenfuhrwerk, eine Methode die einem heute nur mehr ein mitleidiges Lächeln entlockt, damals aber die einzigmögliche war", erinnert sich ein früherer Leiter der Kulturtechnischen Fachabteilung der Niederösterreichischen Agrarbezirksbehörde (HANDLER 1978, S.16).

Als Baumaschinen für den Güterwegebau standen damals - wenn überhaupt - lediglich Preßluftbohrer, Schotterquetschen, Mischer, Rammer und Walzen zur Verfügung. Der Einsatz dieser Maschinen wurde zum Teil vom BMLF ermöglicht, indem es derartige Maschinen ankaufte und den Landesdienststellen für den Güterwegebau überließ (vgl. BMLF 1930, S.130).

Auch die beim Bau von Güterwegen anfallende Handarbeit wurde in den 30er Jahren vom Bund direkt gefördert. Und zwar durch die etwaige Beistellung von Arbeitern des sogenannten "Freiwilligen Arbeitsdienstes" (FAD) bzw. der "Produktiven Arbeitslosenfürsorge" (PAF).

Organisation, Leitung und Überwachung des Baus erfolgte durch Beamte der Agrartechnik. "Sparsamste, aber zweckmäßige Bauweise" wurde dabei von den Richtlinien des BMLF ausdrücklich gefordert (KOBEL 1935, S.207). Insbesondere hatte der Bauleiter auf die

zweckmäßige Auswahl und Reihung der Baulose bei mehrere Bauetappen erfordernde Wegebauvorhaben zu achten. Wenn irgendwie möglich waren zunächst die schlechtesten Wegstücke in Angriff zu nehmen, um eine möglichst rasche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu erreichen. (KOBBER 1935, S.207).

e) Vermarkung, Inkatastrierung und Kollaudierung

Kommt es durch den Bau eines Güterweges zu einer Veränderung des Eigentums am für den Bau beanspruchten Grund - was der Regelfall ist -, so ist eine Neuordnung der Rechtsverhältnisse notwendig. Diese hatte noch vor Abschluß der Bauarbeiten zu erfolgen. Folgende Möglichkeiten der Neuordnung bestanden:

- o Der Weg wird öffentliches Gut also von einer Gebietskörperschaft, das war zumeist die Gemeinde, übernommen. Diese Lösung, die den Weginteressenten zumindestens teilweise von der Last der Erhaltung befreite, wurde bei geförderten Güterwegen vom BMLF ausdrücklich gewünscht (KOBBER 1935, S.19).
- o Der Weg wird zwar als öffentlicher Weg erklärt, verbleibt jedoch im Privatbesitz einer juristischen oder physischen Person.
- o Die Benützung des Weges steht nur einem einzelnen Berechtigten oder einem bestimmten Personenkreis zu. Das Eigentum am Weg geht auf diese Einzelperson oder die Körperschaft der Interessenten über (das sind also Privatwege oder Genossenschaftswege, wobei letztere wieder entweder aufgrund einer freiwilligen privatrechtlichen Vereinbarung oder des landwirtschaftlichen Bringungsrechts bestehen).

Diese Neuordnung erfolgt im Rahmen einer Grenzverhandlung. Dabei war mit den Besitzern der an den Weg angrenzenden Grundstücke die Besitzgrenze des auszuscheidenden Weggrundstückes genau festzulegen und zu vermarken. Als Vermarkungszeichen dienten behauene oder unbehauene Natursteine, Kunststeine, Pfähle aus angekohltem oder imprägniertem Holz oder Eisenrohre (KOBBER 1935, S.212). Bei Güterwegen nach dem landwirtschaftlichen Bringungsrecht konnte von der Behörde von einer Vermarkung abgesehen werden.

Für die Öffentlichkeitserklärung war ein entsprechender Gemeindetagsbeschuß einschließlich Genehmigung durch die Landeshauptmannschaft erforderlich.

Die Niederschrift der Grenzverhandlung diente dem zuständigen Vermessungsinspektor als Grundlage für die Vermessungsarbeiten, die von amtswegen entweder vom Bezirksvermessungsamt oder einem besonders hiefür bestimmten Beamten vorgenommen wurden. Für die Vermessung, die ansonsten kostenlos war, war von den Güterweginteressenten Hilfspersonal bereitzustellen oder S 2,50 pro Stunde (1935) zu bezahlen. Nach der Amtshandlung der Vermessungsbehörde erfolgte die Eintragung ins Grundbuch.

Um die widmungsgemäße Verwendung der Förderungsmittel zu überprüfen und den ordnungsgemäß rechtlichen und technischen Abschluß des Projektes (z.B. im Sinne der Verkehrssicherheit) festzustellen, stand (und steht) am Ende eines Förderungsverfahrens die Kollaudierung. Sie wurde in der Regel vom bauleitenden technischen Organ oder dem Leiter der agrartechnischen Abteilung der Landeshauptmannschaft durchgeführt. Bei Güterwegprojekten von besonderer Bedeutung oder mit kostspieligen Bauten bzw. wenn dabei ein besonders hoher Bundesbeitrag geleistet wurde, beteiligte sich auch ein Vertreter des BMLF an der Kollaudierung. Das Kollaudierungsergebnis und das Abrechnungssoperat war dem BMLF in jedem Fall zur Einsicht und Überprüfung vorzulegen.

1.6 Finanzierung

Die Finanzierung eines Güterwegprojektes erfolgte durch sogenannte "Beitragsfaktoren". Die wesentlichen Beitragsfaktoren stellten (und stellen)

- o die Wegbauinteressenten
- o das Land
- o der Bund

1.6.1 Die Interessentenleistung

Der Prozentsatz an den Gesamtbaukosten, den die Interessenten aufzubringen hatten, betrug zwischen 30 und 55%. Dabei wurde die Interessentenleistung fast ausschließlich unbar aufgebracht, da nach den Förderungsrichtlinien eine Verschuldung aus dem Titel Güterwegebau für die bäuerlichen Interessenten nicht zulässig, das notwendige Geld jedoch bar kaum vorhanden war. Die erforderliche prozentuelle Interessentenleistung setzte sich deshalb aus Grundabtretungen, Materialbeistellungen (Holz, Schotter etc.) Nahrungsmittel und Quartier für beim Güterwegebau beschäftigte Arbeiter, Gespanndienste und Handarbeitsschichten zusammen.

Für die individuelle Aufteilung der Interessentenbeiträge war ein Berechnungsschlüssel zu erstellen. "Als verlässlichste Unterlage für die gerechte Beurteilung des Interesses eines Interessenten an einem Güterweg wird in den meisten Fällen der Katastralreinertrag gelten können" (KOBEL 1935, S.26). Einmalige höhere Beanspruchungen des Weges sollten durch einmalige Baubeiträge ausgeglichen werden.

Wenn die Gemeinde freiwillig oder weil es sich um einen öffentlichen Interessentenweg handelte einen Beitrag leistete, hatte sie dabei mehrere Möglichkeiten der Abstattung. Entweder in Bargeld; durch Ausschreibung von Hand- und Gespanndiensten; durch Beistellung von Arbeitskräften zu Gemeindelasten (Robot); durch Kompensierung von Gemeindeabgaben mit deren Leistung die Güterweginteressenten im Rückstand waren oder sogar die Ausschreibung einer einmaligen Gemeindeumlage, deren Ertrag ausschließlich dem Güterwegprojekt zufließte. Schließlich hatte die Gemeinde die Möglichkeit, im reinen Naturalverkehr Arbeit in das Vorhaben einzubringen und zwar indem sie die von Gemeindebewohnern beim Güterwegbau erbrachten Leistungen mit Holz, Nahrungs- oder Futtermitteln, Grundstücksnutzungsberechtigungen usw. "zahlte".

1.6.2 Bundesbeitrag

Der Bundesbeitrag betrug zu Beginn der Förderungsaktion "in der Regel 25%". In "besonders berücksichtigungswürdigen Fällen und bei Maßnahmen von großer wirtschaftlicher Bedeutung" wurde auch ein über dieses Prozentausmaß hinausgehender Bundesbeitrag gewährt, so der Tätigkeitsbericht für das Jahr 1929 des BMLF. Aus den in diesem Bericht ebenfalls publizierten Zahlen läßt sich aber nur ein durchschnittlicher Bundesbeitrag von 20% ermitteln. Die 1935 publizierte Feststellung von KOBER "Der Beitrag des BMLF übersteigt gewöhnlich nicht 25 von Hundert der Gesamtkosten" (S.25) wird deshalb wohl als für den Zeitraum der 1. Republik zutreffend gelten können.

Der Bundesbeitrag bestand vor allem aus Bargeld aus dem Budgetansatz des BMLF für die Förderung des Güter- und Seilwegebau und ab 1932 auch aus vom Sozialministerium finanzierten Arbeitsleistungen, die vom "Freiwilligen Arbeitsdienst" und der "Produktiven Arbeitslosenfürsorge" bei Güterwegebauten geleistet wurden. Beide Organisationen wurden vom Staat als Maßnahmen gegen die damalige Massenarbeitslosigkeit eingerichtet und dem Bundesministerium für Soziale Verwaltung unterstellt. Bedingung für den Einsatz von Arbeitern aus beiden Organisationen war die Gemeinnützigkeit - diese wurde Güterwegen grundsätzlich zugestanden - und die Zusätzlichkeit:

"Die Zusätzlichkeit ist dann gegeben, wenn die Durchführung eines Bauvorhabens mit Hilfe der bereitgestellten Mittel allein, das heißt ohne Mitwirkung des Freiwilligen Arbeitsdienstes, nicht möglich ist und unterbleiben würde. Die Zusätzlichkeit kann auch dann angenommen werden, wenn die Arbeit sonst in absehbarer Zeit nicht ausgeführt werden könnte, unter Umständen auch dann, wenn durch die Anwendung des Freiwilligen Arbeitsdienstes erreicht wird, daß die Arbeit in einem wesentlich größeren Umfange ausgeführt wird." (KOBER 1935, S.216)

Welche quantitative Bedeutung dieser Arbeitseinsatz für den Güterwegebau hatte, konnte nicht eruiert werden. HANDLER betont in seinem rückblickenden Artikel über den Güterwegebau in Niederösterreich den erfolgreichen Einsatz beider Organisationen, PAULWEBER hebt den damaligen beschäftigungspolitischen Effekt des

Güterwegebaues in Salzburg hervor: "Der Güterwegebau war neben der Wildbachverbauung so gut wie die einzige Arbeitsbeschaffungsmöglichkeit im Gebirge. In den Sommermonaten waren bis zu 900 Beschäftigte im Güterwegebau eingesetzt" (PAULWEBER, 1983, S.16).

1.6.3 Landesbeitrag

Die Förderung von Güterwegbauten aus Bundesmitteln war - wie bereits oben dargestellt - grundsätzlich von der gleichzeitigen Gewährung eines "angemessenen" Landesbeitrages abhängig. Konkrete Zahlen darüber konnten weder in Prozent noch in Absolutwerten aufgefunden werden. Die Budgetsituation der Länder zu dieser Zeit und die Abstandnahme des Bundes vom ursprünglichen Grundsatz der gleich hohen Landesleistung legen die Vermutung nahe, daß der Landesanteil bei der Förderung des Güterwegebaues jedenfalls geringer war als der des Bundes. Zudem erlaubten laut KOBER die Förderungsrichtlinien des Bundes dem Land seinen Beitrag in kompensierter Form in das Vorhaben einzubringen. Dabei konnten bei Güterwegprojekten, deren Ausführung relativ wenig Bargeld beanspruchte, Landessteuern und Abgaben, mit denen Güterweginteressenten im Rückstand waren, zur (Teil-) Kompensierung der Landesleistung herangezogen werden. Andere Steuerschuldner konnten, sofern sie in der Lage waren, für das Güterwegprojekt Leistungen zu erbringen, ebenfalls dazu herangezogen werden.

Diese Finanzierungsstruktur, mit den offensichtlichen Schwierigkeiten Bargeld für die Förderung des Güterwegebaues aufzubringen, bevorzugte Vorhaben, die mit einem geringen Aufwand an Material und Maschinenarbeiten auszuführen waren. Bezüglich der Förderung mit Bundesmitteln hieß das, daß "unter sonst gleichen Verhältnissen die bargeldbilligen Vorhaben den Vorrang vor den bargeldteuren Vorhaben" (KOBER 1935, S.25) hatten.

1.7 Bauausführung

Die folgenden technischen Angaben über die Ausbaustandards der während der 1. Republik errichteten Güterwege illustrieren die Fortschritte, die insbesondere ab den 60er Jahren bei der länd-

lichen Verkehrserschließung hinsichtlich der Ausgestaltung der Verkehrsanlagen gemacht wurden.

Die Güterwege wurden als Erdwege, Schotterwege oder Packlagenwege errichtet.

- o Erdwege wurden bei geringer Verkehrsdichte und Steigung, günstigen Bodenverhältnissen und wenn nur bei Schönwetter gefahren werden mußte errichtet.
- o Schotterwege bestanden aus mehreren Schotterschichten, die nach Möglichkeit gewalzt wurden. Verwendet wurde damals vor allem Gruben- oder Flußschotter, da Quetschschotter kostspielig war. Eine geordnete Wasserführung mittels Seitengraben und eine gute Entwässerung der Fahrbahn wurde vorgesehen.
- o Packlagenwege: Bei Wegbauprojekten, auf denen regelmäßiger Kraftfahrzeugverkehr zu erwarten war, wurde die Packlagenausführung gewählt. Hierbei wurde der Grundbau aus miteinander verkeilten hochgestellten Steinen, die so verlegt wurden, daß sie pyramidenförmig immer auf der breiten Basis zu stehen kamen, hergestellt. Auf diese Packlage wurde eine Decklage aus Schotter aufgebracht.

Die Güterwege waren 2 bis 6 m breit. Die Regel war dabei der eingleisige Weg, der mit Ausweichen versehen war und eine Breite von 3 m hatte. Davon wurden 2 m mit Packlage ausgebaut, der Rest war Bankett und Spitzgraben. Wenn der Weg nur zu einem Gehöft führte oder in der Flur endete, begnügte man sich mit einer Breite von 2 m oder 2,5 m. Ferngüterwege oder Zubringer für mehr als 50 Gehöfte wurden zweigleisig, das heißt 5 bis 6 m breit ausgebaut.

Die Wege waren so zu projektieren, daß als Höchststeigung 14% nicht überschritten wurde. Dabei mußte die größte vorkommende Steigung kleiner sein als das Zweifache der im Längenprofil vorherrschenden Steigung.

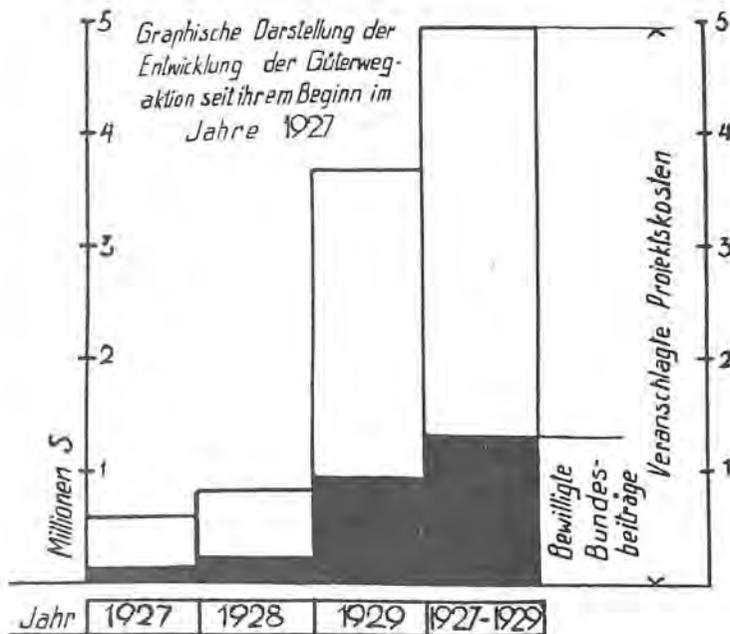
1.8 Bauerfolg

1.8.1 Güterwege

Über das Bauvolumen während der Zeit bis zum 2. Weltkrieg sind nur wenige Angaben greifbar. So ist dem Buch von KOBER zu entnehmen, daß zwischen 1927 und Ende 1934 rund 970 Weganlagen mit einer Gesamtlänge von 1.500 km ausgebaut wurden, mit denen 20.000 bäuerliche Betriebe an das "allgemeine Verkehrsnetz" angeschlossen werden konnten. Den Bedarf an noch zu errichtenden Güterwegen bezifferte er zu diesem Zeitpunkt mit 11.000 Anlagen mit insgesamt 45.000 km Länge. Die Gesamtkosten dafür wurden mit 950 Mill. S (nach dem damaligen Preisgefüge) geschätzt (KOBER 1935, S.6-7).

Genauere Zahlen liegen über die Jahre 1927-1929 also die Zeit der Einführung der Förderungsaktion vor. Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der Güterwegaktion in den ersten drei Jahren:

Abbildung 1:



aus: BMLF, Tätigkeitsbericht für das Jahr 1929

Daraus ist ersichtlich, daß nach einem eher zaghaften Anlauf in den Jahren 1927 und 1928 erstmals 1929 namhafte Bundesmittel für die Güterwegförderungsaktion zur Verfügung standen. Der Budgettitel "Allgemeine Förderung der Land- und Forstwirtschaft" war 1929 mit 29,9 Mill. S dotiert - ca. 10% davon wurden für den Güterwegebau verwendet.

In diesen drei Jahren wurden 244 Weganlagen mit einer Gesamtlänge von 421,6 km gefördert. Die veranschlagten Gesamtkosten betragen knapp 5 Mill. S. An Bundesförderung wurden dafür S 1,228.655,- bewilligt. Damit wurden in Tirol in dieser Zeit die meisten Kilometer Güterwege errichtet (126 km), in der Steiermark die wenigsten. Die folgende Tabelle zeigt wie die Güterwegaktion des Bundes während der ersten drei Jahre ihrer Durchführung in den einzelnen Bundesländern aufgenommen wurde.

Tabelle 7: Die Güterwegaktion 1927-1929

Bundesland	Anzahl der Anlagen	Länge der Anlagen in m	Gesamtbaukosten in S	Baukosten pro m in S
Kärnten	26	79.430	588.118,-	7,40
Niederösterreich	49	79.184	745.401,-	9,40
Oberösterreich	32	22.655	756.621,-	33,40
Salzburg	39	54.557	603.650,-	11,10
Steiermark	9	16.785	59.100,-	3,50
Tirol	54	125.652	1.690.101,-	13,50
Vorarlberg	35	43.299	518.430,-	12,00
Summe	244	421.572	4.961.421,-	11,80

Quelle: BMLF, Tätigkeitsbericht über das Jahr 1929

Aus obiger Tabelle sind auch die durchschnittlichen Baukosten pro m errichteten Güterweg ersichtlich. Am teuersten wurde dabei offensichtlich in Oberösterreich gebaut, am billigsten in der Steiermark.

Über die weitere Entwicklung der Güterwegförderungsaktion liegen wenige konkrete Daten vor. Im Zeitraum zwischen Anfang 1930 und Ende 1934 sind nach den von KOBER publizierten Zahlen weitere 726 Güterwege mit einer Gesamtlänge von rund 1.080 km errichtet worden. Das heißt die Güterwegförderungsaktion des BMLF ist im Umfang des Jahres 1929 weitergeführt worden.

Einer Publikation der oberösterreichischen Landesregierung ist zu entnehmen, daß erst ab dem Jahr 1933 im Zusammenhang mit dem Arbeitsbeschaffungsprogramm der Bundesregierung (siehe dazu 1.6.2 Bundesbeitrag) von einer regen Güterwegbautätigkeit in diesem Bundesland gesprochen werden könne. "Besonders in den damaligen Notstandsgebieten wie im Ennstal, im Sauwald und im Mühlviertel bildeten sich Schwerpunkte der Bautätigkeit" (OBERÖSTERREICHISCHE LANDESREGIERUNG 1968, o.S.). Vom Aktionsbeginn 1927 bis 1945 wurden in diesem Bundesland rund 460 km Güterwege unter Projektierung und Bauleitung der Agrartechnischen Abteilung fertiggestellt.

Eine Relation zwischen Bauleistung und tatsächlichen Bedarf mag eine im Bundesland Salzburg 1938 durchgeführte Erhebung über die Erschließung der Bauernhöfe geben. Danach waren von 13.000 bäuerlichen Anwesen noch 4.472 ohne funktionsgerechten Weganschluß. 850 Wege mit einer Gesamtlänge von 4.200 km wären notwendig gewesen, um diese Höfe zu erschließen (PAULWEBER 1983, S.18).

Die Okkupation Österreichs durch das nationalsozialistische Deutschland verursachte vorerst keinen Stillstand der Güterwegförderungsaktion. "Einen Höchststand erreichten die Arbeiten im Jahr 1939/40" (OÖ. LANDESREGIERUNG 1968). Spätestens 1943 war sie freilich endgültig ein Opfer des 2. Weltkrieges geworden.

1.8.2 Seilwege

Bei der Förderung des Seilwegebaues durch das BMLF, mit der ja bereits 1925 begonnen wurde, konnte bis 1929 folgender Bauerfolg verzeichnet werden: 199 Anlagen wurden mit einem Kostenaufwand von S 457.000,- errichtet. Die Bundesförderung betrug S 120.000,- (siehe Tabelle 8).

Tabelle 8: Die Seilwegeaktion 1925-1929 nach Bundesländer

Bundesland	Anzahl der Anlagen	Gesamtkosten in S ¹⁾	Bundesförderung in S ¹⁾
Kärnten	4		
Salzburg	3		
Steiermark	1		
Tirol	184		
Vorarlberg	7		
insgesamt	199	456.938,-	119.854,-

1) Bundesländerverteilung nicht ausgewiesen

Quelle: BMLF, Tätigkeitsbericht für das Jahr 1929

Der überproportionale Anteil des Bundeslandes Tirol gleich zu Beginn der Aktion beruhte nicht allein auf dem Interesse und der Pionierfreudigkeit der Tiroler Bergbauern, sondern ist auch ein Ergebnis des diesbezüglichen Förderungsschwerpunktes, den das BMLF in Osttirol setzte (siehe 1.4.3. b). Wie aus der Zusammenstellung von KOBER hervorgeht, handelte es sich dabei vor allem um kleine Anlagen, die jeweils einen einzelnen Hof oder ein anderes Objekt erschlossen. Die folgende Übersicht zeigt anhand einiger konkreter Seilwegeprojekte, welcher Standard zu dieser Zeit üblich war.

Tabelle 9: Kenndaten ausgewählter Seilwegeprojekte der 20er Jahre

Standort der Anlage	Länge des Seilweges in m	Überwundener Höhenunterschied in m	Förderlast in kg	Gesamtkosten in S	Bundesbeitrag in S
Rajach/Tirol	470	228	120	2.071,-	518,-
Lerch-Rajach/Tirol	842	293	250	3.221,-	805,-
Kleinlerch/Tirol	604	403	85	1.253,-	313,-
Innervillgraten/Tirol	132	70	200	1.371,-	274,-
Aigen/Salzburg	679	193	200	10.000,-	2.500,-
Riesenberg/Vorarlberg	2.060	441	600	20.000,-	4.000,-

Quelle: KOBER, Das landwirtschaftliche Seilaufzugswesen im Gebirge

2. VON DER REKONSTRUKTION DER AGRARISCHEN FÖRDERUNGSPOLITIK ZUM GRÜNEN PLAN

2.1 Politische Rahmenbedingungen

Nach der Okkupation Österreichs durch das Deutsche Reich wurde die Landwirtschaftsförderung vom nationalsozialistischen Agrarministerium durchgeführt. Die Förderung des Güterwegebaus wurde dabei - wie bereits angedeutet - in der gewohnten Form fortgesetzt. Freilich versiegten die anfänglich in der Landwirtschaft forciert eingesetzten Förderungsmitteln alsbald. Arbeitskräfte, die beim damaligen Stand der Landtechnik für die Bewirtschaftung des Landes unbedingt nötig waren, wurden von der Rüstungsindustrie abgezogen bzw. an die Fronten des 2. Weltkrieges geschickt. Der von der Kriegswirtschaft diktierte Raubbau am Boden bewirkte zudem dessen "Erschöpfung" (OTT/WIESER 1967, S.125). All diese Faktoren begründeten den Niedergang der österreichischen Landwirtschaft schon zu einer Zeit, als die Fronten des 2. Weltkrieges noch von Österreich fern waren.

1945 schließlich waren die landwirtschaftlichen Produktionsgebiete des Ostens insbesondere die intensiven Getreideanbaugelände durch Wochen unmittelbarer Kriegsschauplatz. 200.000 ha Kulturfläche wurden dabei verwüstet und mindestens 10.000 Gehöfte zerstört. "Über die anderen Teile der Republik war die Kriegswave rascher gerollt. Es gab zwar da und dort auch gänzliche Zerstörung, im ganzen gesehen waren die unmittelbaren Kriegsfolgen aber geringer" (OTT/WIESER 1967, S.125).

Fazit der Zerstörung: Österreich, das 1938 drei Viertel des gesamten Nahrungsbedarfes selbst decken konnte, hatte dafür 1945 nur eine unzureichende Basis. Die landwirtschaftliche Produktion betrug 1946 lediglich 50% der von 1937. Die notdürftigste Versorgung der Bevölkerung konnte insbesondere in den Städten des Ostens in der unmittelbaren Nachkriegszeit nur durch eine strenge Bewirtschaftung der inländischen Nahrungsmittelproduktion und durch Beiträge der Besatzungsmächte aus ihren eigenen Beständen aufrecht erhalten werden. Die groß angelegten Hilfs-

programme, die eine Entspannung der Situation bewirken sollten, sind ja erst später angelaufen wie das der UNRRA im Frühjahr 1946, die britische Kredit- und Finanzhilfe (Aid Programm of United Kingdom) Anfang 1947 und schließlich der Marshall-Plan (ERP) im Juli 1948.

Den für die Geschicke des Landes ab Frühjahr 1945 Verantwortlichen stellte sich also die raschest mögliche Erhöhung der heimischen Agrarproduktion als vordringlichste Aufgabe. Als organisatorischer Rahmen wurden dafür einerseits das Staatsamt für Land- und Forstwirtschaft, in dessen Wirkungsbereich die Erfassung, Aufbringung und Ablieferung der heimischen Agrarprodukte fiel, und andererseits das Staatsamt für Volksernährung (Bearbeitung und Ernährung) eingerichtet (lt. Kundmachung vom 27. April 1945, StGBl. Nr.2). Auf Grund der Bestimmungen der Vorläufigen Verfassung vom 1. Mai 1945 ergab sich gegenüber dem Wirkungsbereich des BMLF vor 1938 der Unterschied, daß alle An gelegenheiten der Landeskultur ohne Rücksicht auf die Kompetenzverteilung zwischen Bund und Länder dem Staatsamt für Land- und Forstwirtschaft oblagen. Mit 21. Oktober 1945 trat die in der 1. Republik ausgehandelte Kompetenzverteilung zwischen Bund und Länder wieder in Kraft. Die Bewirtschaftungsvorschriften wurden hiervon freilich nicht berührt, da Art. 10 Abs.1 Z.12 und 15 B-VG die im Gefolge eines Krieges notwendigen Maßnahmen auf dem Gebiete des Ernährungswesens dem Bund auferlegt. Ab dem 19. Dezember 1945 führte das Staatsamt wieder die während der 1. Republik übliche Bezeichnung "Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft".

2.2 Die Wiederaufnahme der Agrarförderung

Bereits im ersten Bundesvoranschlag der 2. Republik, der am 29.5.1946 von Nationalrat verabschiedet wurde (BFG 1946, BGBl. 126/1946), waren Budgetansätze für Förderungsmaßnahmen der Landwirtschaft vorgesehen. Wobei damit im Wesentlichen eine Wiederaufnahme und Weiterführung der vor 1938 durchgeführten Förderungsaktionen finanziert wurde. Das Problem der Landwirtschaftsförderung in der unmittelbaren Nachkriegszeit lag aber

nicht so sehr in der Ausstattung mit Budgetmittel, sondern vielmehr in den Schwierigkeiten bei der Beschaffung von dringend notwendigen Sachgütern. Weiters galt es, die für die Verwaltung und Abwicklung der Förderungsaktionen notwendigen Organisationsstrukturen zu schaffen, wofür ein fachkundiges Personal anfänglich nur beschränkt zur Verfügung stand. Erst die Öffnung der Kriegsgefangenenlager durch die Alliierten brachte hier eine Abhilfe. Die in den ersten Nachkriegsjahren für die Landwirtschaftsförderung zur Verfügung gestellten Budgetmittel konnten auf Grund dieser Schwierigkeiten nicht immer in der vorgesehenen Förderungssparte voll ausgeschöpft werden. Die Tabellen 10 a und b geben die im ersten Nachkriegsbudget enthaltene Gliederung der Landwirtschaftsförderung mit den dazugehörigen Budgetansätzen (laut Voranschlag) wieder. Die Gegenüberstellung mit dem sogenannten Förderungserfolg - also was in den einzelnen Förderungssparten tatsächlich aufgewendet wurde - (laut Bundesrechnungsabschluß des Rechnungshofes für das Jahr 1946) dokumentiert den Beginn der Agrarförderung des Bundes in der 2. Republik.

Tabelle 10 a: Das erste Agrarförderungsbudget in der 2. Republik (1946)
- Gegenüberstellung: Voranschlag - Erfolg in 1.000 S

	Bundesvoranschlag 1946		Rechnungsabschluß 1946		"Ausschöpfungsquote" in % (BVA=100%)
	in 1.000 S	Verteilung in %	in 1.000 S	Verteilung in %	
<u>Titel 8:</u> Förderung der Land- und Forstwirtschaft	40.813	100,0	43.794	100,0	107,0
davon:					
Landwirtschaft (§ 1-13)	32.639	80,0	35.204	80,4	108,0
Forstwirtschaft (§ 14)	600	1,5	599	1,4	99,8
Wasserbauten (§ 15)	7.400	18,0	7.834	17,9	106,0
Hydrographie (§ 16)	174	0,5	157	0,4	90,0

Quellen: Bundesvoranschlag 1946, Bundesrechnungsabschluß 1946

Bei der Erstellung des Bundesvoranschlages noch nicht beabsichtigter, aber in der tatsächlichen Förderung eindeutig erzielter Schwerpunkt in diesem ersten Nachkriegsjahr war die "allgemeine Förderung". Unter diesem Titel wurden insbesondere namhafte Beträge für den Wiederaufbau zerstörter Genossenschaftslagerhäuser zur Verfügung gestellt (BUNDESRECHNUNGSABSCHLUSS 1946).

Die unmittelbar produktionssteigernden Förderungsmaßnahmen konnten - wie die Tabelle 10 b belegt - aus den bereits angeführten Gründen - nur unzureichend durchgeführt werden. So konnte der Dotierungsschwerpunkt "Vieh- und Milchwirtschaft" infolge der Schwierigkeiten bei der Nutz- und Zuchtviehbeschaffung nur zu zwei Drittel ausgeschöpft werden. Die Förderung des Aufbaus der Vieh- und Milchwirtschaft blieb auch in den nachfolgenden Bundesvorschlägen ein Schwerpunkt. Galt es doch die im Osten weitgehend darniederliegende Viehwirtschaft wieder aufzubauen. Insbesondere mußte die Beschaffung von Gespannen als Voraussetzung für die Wiederbestellung der Äcker forciert gefördert werden. Eine erste im Winter und Frühjahr 1946 durchgeführte ministerielle Maßnahme dafür war, die von kapitulierenden deutschen Verbänden in Oberösterreich freigelassenen Pferde nach Niederösterreich zu bringen. "Die Amerikaner hatten nur eine begrenzte Zahl zum Transport freigegeben. In dunklen Nächten wurden dafür Hunderte von Tieren mit Zillen über die Donau gebracht und nahmen über das Mühlviertel den Weg nach Niederösterreich" (OTT/WIESER 1967, S.126). Die mit Bundeszuschüssen im Sommer 1946 eingeleitete "Viehaufstockungsaktion" kam ebenfalls den östlichen Bundesländern zugute. In den westlichen Bundesländern hatte sich der Zucht- und Nutztierbestand rasch erholt. Die den Sommer 1946 beherrschende katastrophale Dürre bewirkte jedoch, daß viele Bauern einen Teil ihres Viehbestandes - Zukaufsfutter stand keines zur Verfügung - nicht durchfüttern konnte. Mit Bundeshilfe wurden größere Mengen aufgekauft und in jene niederösterreichischen und burgenländischen Betriebe gebracht, die ihr Vieh durch Kriegseinwirkungen verloren hatten.

Tabelle 10 b: Die Dotierung der einzelnen landwirtschaftlichen Förderungssparten (§ 1-13)

Bezeichnung der Förderungssparte ¹⁾	Bundesvoranschlag 1946		Rechnungsabschluß 1946		Ausschöpfungsquote in % ³⁾
	in 1.000 S	Verteilung in % ²⁾	in 1.000 S	Verteilung in % ²⁾	
(§ 1) Allgemeine Förderung (Ausstellungen, landw. Genossenschaften, landw. Bildungswesen)	230	0,7	16.402	46,6	7.131
(§ 2) Land- und forstwirtschaftliches Arbeiterwesen (Prämierung von Landarbeiter, Landarbeiterwohnbau)	250	0,8	140	0,4	56
(§ 3) Pflanzen- und Futterbau (Saatguterzeugung, Versuchstätigkeit, Silobauaktion)	750	2,3	547	1,6	73
(§ 4) Gemüse- und Gartenbau (genossenschaftl. Absatzwesen, Gartenbaumaschinen)	100	0,3	100	0,3	100
(§ 5) Obstbau (genossenschaftl. Obstverwertung, Großobstanlagen, Süßmosterzeugung, Kurse)	150	0,5	150	0,4	100
(§ 6) Weinbau (Rebenselektion, Schnittweingärten, Verbilligungsaktionen, Kurse)	169	0,5	9	--	5
(§ 7) Alp- und Weidwirtschaft (ertragssteigernde und betriebsverbessernde Maßnahmen)	300	0,9	298	0,8	99
(§ 8) Betriebswirtschaftliche Verbesserungsmaßnahmen:					
Düngerwirtschaft und Stallverbesserungen (Düngerstättenaktion, Stallbauten, Bauberatung)	50	0,2	--	--	--
Landw. Kultivierung (Rekultivierung, Ödlandkultivierung)	500	1,5	405	1,2	81

Quellen: Bundesvoranschlag 1946, Bundesrechnungsabschluß 1946

Bezeichnung der Förderungssparte ¹⁾	Bundesvoranschlag 1946		Rechnungsabschluß 1946		Ausschöpfungsquote in % ³⁾
	in 1.000 S	Verteilung in % ²⁾	in 1.000 S	Verteilung in % ²⁾	
Güterwege, Seilaufzüge und Kleinelektrifizierung	1.500	4,6	2.431	6,9	162
Landwirtschaftliches Maschinenwesen (Landmaschinenprüfung, Traktorfahrkurse)	500	1,5	48	0,1	10
Bäuerliche Wirtschaftsberatung (landw. Betriebskarte)	250	2,3	750	2,1	100
(§ 9) Schädlingsbekämpfung	250	0,8	115	0,3	46
(§ 10) Besitzfestigung (bauliche u. betriebswirtschaftl. Maßnahmen für landw. Betriebe)	7.720	23,7	2.723	7,7	35
(§ 11) Siedlungswesen (Besitzaufstockung, Neubesiedlung ehemals militärischer Anlagen)	3.000	9,2	34	0,1	1
(§ 12) Agrarische Operationen (Zusammenlegungsverfahren)	120	0,4	26	0,1	22
(§ 13) Vieh- und Milchwirtschaft	16.300	49,9	11.028	31,3	68
davon:					
Pferdezucht (Züchtungshengstenhaltung, Beschaffung von Zuchtmaterial, Pferdeprämierung)	4.000	12,3	2.557	7,3	64
Übrige Viehwirtschaft (Beihilfen zur Beschaffung von Zuchtmaterial, Viehaufstockungsaktion)	11.300	34,6	8.235	23,4	73
Milchwirtschaft (Milchsammelstellen, genossenschaftl. Molkereien, Kurse, Qualitätskontrolle)	1.000	3,1	236	0,6	24

1) in Klammer einzelne konkrete Förderungsmaßnahmen

2) § 1-13 ist 100%

3) BVA ist 100%

Auch die bereits in der 1. Republik durchgeführte Kultivierungsaktion erlebte zu Beginn der 2. Republik einen spektakulären Höhepunkt: Im Sommer 1946 wurde der sogenannte Südostwall, jenes von den Nazis in letzter Stunde errichtete Grabensystem, mit amerikanischen Großmaschinen auf Kosten des Bundes eingeebnet. 20.000 ha wurden dadurch wieder der landwirtschaftlichen Produktion zugeführt.

Der Wiederaufbau der zerstörten landwirtschaftlichen Betriebsgebäude wurde von einem 1946 eigens dafür errichteten Fonds, dem "Land- und forstwirtschaftlichen Wiederaufbaufonds", getragen. Die Fondsmittel wurden zum Großteil von der Landwirtschaft selbst in Form eines Zuschlages zur Grundsteuer von land- und forstwirtschaftlichen Flächen aufgebracht (über 200 Mill. S insgesamt). 63 Mill. S stellte der Bund aus Haushaltsmitteln zur Verfügung.

Mit dem nach Anlaufen der ausländischen Hilfsprogramme Eintreffen der landwirtschaftlichen Hilfsgüter wie Saatgut, Handelsdünger, Landmaschinen und Futtermittel konnte mit einer gezielten und - wie die dadurch induzierte Entwicklung allsbald bewies - auch sehr wirksamen Förderung der Steigerung der landwirtschaftlichen Produktion begonnen werden. Insbesondere der zwischen 1. Juli 1948 und 31. Dezember 1953 durchgeführte Marshallplan wird für die beispiellose Produktionssteigerung als entscheidend bezeichnet. In diesem Zeitraum kamen Futtermittel im Wert von 85,3 Mill. Dollar und Handelsdünger im Wert von 29 Mill. Dollar nach Österreich, die von der österreichischen Landwirtschaft zum Inlandspreis gekauft werden mußten. Das dabei erzielte Geld floß als Counterparts dem ERP-Fonds zu und wurde in der Folge in Form von verlorenen Zuschüssen und Darlehen zum Wiederaufbau der österreichischen Wirtschaft vergeben. Landwirtschaftliche Projekte wurden jedoch erst ab 1949 mit dieser ERP-Hilfe bedacht. Das war in der unmittelbaren Nachkriegszeit auch nicht so wichtig. Für die Ankurbelung der landwirtschaftlichen Produktion genügte es, daß die produktionssteigernden Hilfsmittel greifbar waren. Gefördert konnte deren Kauf ja mit Mitteln des Agrarbudget werden.

Noch vor dem Anlaufen des Marshall-Planes waren über die UNRRA Landmaschinen im Wert von 5 Mill. Dollar nach Österreich gekommen (u.a. 800 Traktore und 8.000 Pflüge).

Bei der Abwicklung der vom Landwirtschaftsministerium finanzierten Förderungsmaßnahmen bediente sich dieses wie schon in der 1. Republik einschlägiger Landesdienststellen und der Landwirtschaftskammern. Dabei konnten letztere ihre Förderungsagenden gegenüber der Zeit der 1. Republik ausweiten. So wurden die Landwirtschaftskammern, wie später noch zu zeigen sein wird, teilweise auch mit der Abwicklung der Güterwegförderung betraut.

2.3 Die Wiederaufnahme der Förderung des Güterwegebaus

Auch für den Güter- und Seilwegebau und die Elektrifizierung der Landwirtschaft war bereits im ersten Budget ein Posten in der Höhe von 1,5 Mill. S - das waren etwas weniger als 5% der unmittelbaren Landwirtschaftsförderung - vorgesehen. Nach den (spärlich auffindbaren) Darstellungen von Augenzeugen stellt sich die Wiederaufnahme des Güterwegebaus so dar, daß die kriegsheimkehrenden bzw. aus Kriegsgefangenenlager entlassenen Fachbeamten der Landesdienststellen die Arbeit dort wieder aufgenommen haben, wo sie durch den Krieg unterbrochen wurde. Halbfertige Güterwege wurden mit einfachsten Hilfsmitteln fertiggestellt; bereits ausgearbeitete Projekte in Angriff genommen. In Niederösterreich wurden bereits im Sommer 1946 die ersten Aktivitäten gesetzt. "Nach der Wiederherstellung der Organisation der kulturtechnischen Fachabteilung der Niederösterreichischen Agrarbezirksbehörde konnten einige in den Kriegsjahren stehengebliebene Vorhaben bald abgeschlossen werden" (HANDLER 1978, S.16).

In Oberösterreich erfolgte noch während des nationalsozialistischen Regimes eine Änderung der organisatorischen Abwicklung des Güterwegebaus. 1944 wurden die diesbezüglichen Aufgaben der Agrarbehörde der Landesbaudirektion übertragen und eine Unterabteilung Güterwegebau eingerichtet. Diese Organisationsstruktur wurde nach der Wiedererrichtung der Landesverwaltung in der

2. Republik bis heute beibehalten. Mit Kriegsende waren in diesem Bundesland rund 70 Wegebauvorhaben bei der Unterabteilung Güterwegebau anhängig (LANDWIRTSCHAFTSKAMMER FÜR OBERÖSTERREICH, o.J.).

Zum Rechnungsabschluß des Budgetjahres 1946 zeigte sich, daß trotz des Mangels an Fachpersonal und den Schwierigkeiten in der Beschaffung von Sachgütern für die Förderungssparte "Güter- und Seilwegebau und Kleinelektrifizierung" beträchtlich mehr Bundesmittel als budgetiert aufgewendet werden konnten. Nämlich statt 1,5 Mill. S über 2,4 Mill. S. Das sind um 62% mehr. Im Bundesrechnungsabschluß wurde diese Budgetüberschreitung folgendermaßen begründet:

"Die aus volkswirtschaftlichen Gründen dringend gebotene Fertigstellung der seit Jahren in Bau befindlichen Transportanlagen erfordert namentlich in den Alpenländern mehr Mittel als vorgesehen waren" (BUNDESRECHNUNGSABSCHLUSS 1946).

Der Anteil dieser Förderungssparte am gesamten Landwirtschaftsförderungsbudget (ohne Forst- und Wasserwirtschaft) betrug damit 6,9% (siehe dazu auch die Tabelle 10 b). 1947 wurden etwas mehr als 4 Mill. S Budgetmittel dafür aufgewendet, 1948 bereits über 10 Mill. S.

Mit dem Jahr 1948 waren nach Auskunft von Augenzeugen wieder "normale" sprich friedensmäßige Verhältnisse für den Güterwegebau eingekehrt, sodaß einer stetigen Aufwärtsentwicklung nichts mehr im Wege stand (SCHOLZ, 1963).

Die Entwicklung der für diese Förderungssparte zwischen 1946 und 1950 flüssiggestellten Bundesmitteln ist aus der Tabelle 11 ersichtlich.

Tabelle 11 zeigt, daß sich die Dotierung der Förderungssparte in diesem Zeitraum deutlich günstiger entwickelt hat, als die Dotierung der Landwirtschaftsförderung insgesamt. Der Infrastrukturausbau der Landwirtschaft ist damit bereits in der Frühzeit der 2. Republik zu einem Schwerpunkt der Landwirtschaftsförde-

runge worden. Leider ist eine Aufgliederung der Förderungsausgaben nach Verkehrserschließung und Elektrifizierung für diese Zeit nicht auffindbar. Doch es kann davon ausgegangen werden, daß ein bedeutender Teil des Budgets dieser Förderungssparte für die Verkehrserschließung, also dem Güter- und Seilwegebau aufgewendet wurde.

Wie schon in der 1. Republik wurde (und wird) der Güterwegebau auch mit Landesmitteln gefördert. Wie sich die von den einzelnen Bundesländern dafür aufgewendeten Landesmittel in der frühen Nachkriegszeit entwickelt haben, konnte im Rahmen dieser Arbeit nicht im Detail recherchiert werden¹⁾. Eine vom BMLF publizierte Zusammenfassung der Finanzierung des Gesamtaufwandes der Jahre 1945 - 1954 (SCHOLZ 1956) zeigt, daß die Länder insgesamt bedeutende Mittel dafür bereitgestellt haben (siehe 2.9.1 Finanzierung des Güterwegebaus).

Tabelle 11: Entwicklung der Dotierung der Förderungssparte "Güterwege, Seilwegeaufzüge, Kleinelektrifizierung" zwischen 1946 und 1950

Jahr	Landwirtschaftsförderung insgesamt ¹⁾ in 1.000 S	Entwicklung 1946=100	Güterwege, Seilaufzüge, Kleinelektrifizierung in 1.000 S	Entwicklung 1946=100	Anteil der Förderungssparte an der Landwirtschaftsförderung in %
1946	32.205	100	2.431	100	6,9
1947	90.637	258	4.177	172	4,6
1948	66.157	188	10.072	414	15,2
1949 ²⁾	106.931	304	11.709	482	11,0
1950 ²⁾	126.607	360	13.750	566	10,9

1) Ohne forst- und wasserwirtschaftliche Maßnahmen

2) Ohne ERP-Mittel: 1949: 82,5 Mill. S; 1950: 258,8 Mill. S

Quelle: Bundesrechnungsabschlüsse der Jahre 1946 bis 1950

1) Eine zusammenfassende Darstellung darüber gibt es nicht. Es wäre also notwendig, alle Landesrechnungsabschlüsse dieses Zeitraumes auszuwerten.

2.4 Die Förderung der Verkehrserschließung in den 50er Jahren

2.4.1 Landwirtschaftsförderung mit ordentlichen Budgetmitteln

Zu Beginn der 50er Jahre war die Entwicklung der Landwirtschaftsförderung von einer Stagnation der Bundesmittelzuweisung gekennzeichnet. Allerdings konnte diese Entwicklung mit der Zufuhr von ERP-Fonds-Mitteln aufgefangen werden.

Bei der Förderungssparte "Güterwege, Seilauzüge, Elektrifizierung der Landwirtschaft" kam es in dieser Zeit sogar zu einem deutlichen Rückgang der Förderungsmittel. Da aus dem ERP-Fonds nur relativ geringe Mittel für den Güterwegebau zur Verfügung gestellt wurden, muß für die erste Hälfte der 50er Jahre eine relativ geringe Förderungstätigkeit konstatiert werden. Erst in der zweiten Hälfte der 50er Jahre und hier besonders ab 1958 kam es zu einer starken Intensivierung der Förderungsleistung des Bundes in dieser Sparte. In Relation zum Landwirtschaftsbudget entwickelte sich der Infrastrukturausbau der Landwirtschaft zu einem deutlichen Schwerpunkt der Landwirtschaftsförderung des Bundes. Die Tabelle 12 gibt diese Entwicklung wieder.

2.4.2 ERP-Mittel

Das BMLF stellte 1949 den ersten Plan für die Verwendung der Counterparts auf. Diese Geldmittel wurden in Form von nicht rückzahlbaren Beihilfen und niedrig verzinsten langjährigen Darlehen vergeben, wobei in den ersten Jahren des Programmes die Beihilfen stark überwogen. So wurden etwa von 1949 bis 1955 von 1,2 Mrd. S 875 Mill., das sind 73%, in Form von Beihilfen an die Landwirtschaft vergeben. Die Übersicht 6 zeigt die für die "Ausbau der landwirtschaftlichen Produktion" bis 1961 zur Verfügung gestellten ERP-Mittel (ohne Mittel für die Forstwirtschaft).

Schwerpunkte der ERP-Mittel-Vergabe waren der Ausbau des landwirtschaftlichen Beratungs-, Lehr- und Versuchswesens, die Beschaffung von landwirtschaftlichen Maschinen und die Düngerkultur. Zum Infrastrukturausbau der Landwirtschaft wurden zwar

Tabelle 12: Entwicklung der Dotierung der Förderungssparte "Güterwege, Seilaufzüge und Elektrifizierung der Landwirtschaft" in den 50er Jahren

Jahr	Landwirtschaftsförderung insgesamt ¹⁾ in 1.000 S	Entwicklung 1951=100	Förderungssparte "Güterwege," in 1.000 S	Entwicklung 1951=100	Anteil der Förderungssparte an der Landwirtschaftsförderung in %
1951	156.214	100	17.100	100	10,9
1952	159.134	102	14.781	86	9,3
1953	187.029	120	12.015	70	6,4
1954	243.105	156	30.572	179	12,6
1955	238.905	153	24.150	141	10,1
1956	241.784	155	24.880	146	10,3
1957	180.737	116	16.811	98	9,3
1958	264.942	170	43.273	253	16,3
1959	220.641	141	47.700	279	21,6
1960	248.495	159	67.670	396	27,2

1) Ohne forst- und wasserwirtschaftliche Maßnahmen und ohne ERP-Mittel

Quelle: Bundesrechnungsabschlüsse 1951 - 1960

beträchtliche Mittel für die Elektrifizierung zur Verfügung gestellt (bis 30. Juni 1955: 61,4 Mill. S), der Bau von Güterwegen und Seilaufzügen wurde jedoch in Relation zum Umfang des Gesamtprogrammes nur mit einem bescheidenen Beitrag gefördert (14,6 Mill. S im gleichen Zeitraum). Weitere 1,5 Mill. S ERP-Mittel kamen noch aus den sogenannten Winternotstandsprogrammen (LOSCHKA 1956, S.38 - 44).

Übersicht 6: ERP-Mittel 1949 - 1961

Jahr	Ausbau der landw. Produktion (Titel 9)
1949 ¹⁾	82.468.824
1950	254.778.009
1951	318.083.637
1952	217.374.462
1953	164.609.464
1954 ²⁾	140.391.844
1955	122.060.000
1956	
1957	138.500.000
1958	196.440.000
1959	46.458.000
1960	
1961	54.840.000

1) 1949 - 1953 unter Kapitel 19, Titel 9 veranschlagt

2) ab 1954 unter Kapitel 30, ERP

Quelle: Bundesrechnungsabschlüsse der Jahre 1949 - 1961

2.5 Die Einführung des Grünen Planes

Das 1960 verabschiedete Landwirtschaftsgesetz aktivierte für die Landwirtschaftsförderung zusätzliche Bundesbudgetmittel (§ 10 Landwirtschaftsgesetz 1960). Unter dem Namen "Grüner Plan" wurde für die Vergabe dieser zusätzlichen Mittel 1961 folgende Förderungssystematik aufgestellt (POSCHACHER 1984):

o Verbesserung der Produktionsgrundlagen:

Darunter fielen das Forschungs-, Versuchs- und Beratungswesen, die Züchtungsförderung, landwirtschaftlicher Wasserbau und Kultivierungsmaßnahmen und forstliche Maßnahmen.

o Verbesserung der Verkehrslage:

Alle Art von Bringungsanlagen (Güterwege, Seilaufzüge, Almwege und forstliche Bringungsanlagen) und die (Rest)-Elektrifizierung der Landwirtschaft und Netzverstärkung.

o Verbesserung der Agrarstruktur und Betriebswirtschaft:

Unter diesem Titel wurden folgende Einzelmaßnahmen zusammengefaßt: Agrarische Operationen, Siedlungswesen, Besitzaufstokkung, Besitzfestigung, Umstellungsmaßnahmen, Düngerstättenbau und Stallverbesserungen.

o Absatz- und Verwertungsmaßnahmen:

Neben Werbe- und Markterschließungsmaßnahmen und den Absatz- und Verwertungsmaßnahmen im eigentlichen Sinn ("Überschußverwertung") waren darunter auch Beiträge für die Tierseuchenbekämpfung veranschlagt.

o Sozialpolitische Maßnahmen:

Insbesondere das Landarbeiterwohnungswesen

o Kreditpolitische Maßnahmen:

Unter diesem Titel wurden die Zinsenzuschüsse für die Agrarkredite, die neben den Beihilfen in den vorhin genannten Förderungsarten zum Einsatz kamen, veranschlagt.

Diese zusätzlichen Förderungsmittel, die mit der Finanzierung eines landwirtschaftlichen Investitionsprogrammes, um bei der in naher Zukunft erwarteten europäischen Integration bestehen zu können, begründet wurden (u.a. LEOPOLD 1960), können pragmatisch auch als Teil-Kompensation der nur mehr spärlich und lediglich als Kredite fließenden Mittel aus dem ERP betrachtet werden.

Die unter "allgemeine Förderung" (also Budgettitel 8) weiterhin nach der seit 1946 nur unwesentlich veränderten Förderungssystematik angesetzten Budgetmittel wurden in den folgenden Jahren allmählich in den Grünen Plan umgeschichtet (siehe Tabellen 13 und 14). In der Tat unterschieden sich die aus Titel 8 "Produktionssteigerung und Schutz der Landwirtschaft" und Titel 8a "Maßnahmen gem. § 10 des Landwirtschaftsgesetzes" finanzierten Förderungsmaßnahmen konkret ja kaum. Der Grüne Plan setzte lediglich die bereits in den 50er Jahren eingeleitete Entwick-

lung, statt mit verlorenen Zuschüssen mit zinsengestützten Darlehen zu fördern, fort. Insbesondere in den Förderungssparten, die unmittelbare Produktivitätsverbesserungen bewirkten, wurde die Kreditförderung zu Ungunsten der Beihilfenförderung ausgebaut. Im Bereich des Infrastrukturausbaus etwa war nach wie vor (und ist es heute noch) der verlorene Zuschuß die zielführendere Förderungsstrategie.

Die Einführung des Grünen Planes setzte die ab 1958 zu verzeichnende Aufwärtsentwicklung des Güterwegebaus zügig fort. Nunmehr konnten auch vermehrt reine Hofanschlüsse gefördert werden. Vor allem aber konnte man damit die Ausbaustandards der Güterwege verbessern (siehe 2.7 Bauausführung). Die Zeit der Staubbefreiung der ländlichen Wege, das "Asphaltzeitalter" begann. Um bereits bestehende Güterwege, die in Trassierung, Unterbau und Fahrbahnbefestigung den Anforderungen entsprachen, aber keine staubfreie Fahrbahn hatten, zu verbessern, wurden auch sogenannte Fahrbahnumbauten durchgeführt.

Die Bewältigung des Förderungsumfanges in technisch wirtschaftlicher Hinsicht erforderten in einigen Bundesländern die verstärkte oder erstmalige Heranziehung der (Forst-)Wegebauabteilungen der Landeslandwirtschaftskammern (SCHOLZ 1963).

Die Entwicklung der Förderungssparte "Güterwege, Seilaufzüge und Elektrifizierung der Landwirtschaft" wird für den Zeitraum Einführung des Grünen Planes bis zum Beginn der Bergbauernsonderprogramme in Tabelle 15 in Relation zur Entwicklung des Agrarförderungsbudgets dargestellt. Dabei zeigt sich, daß die Förderungssparte eine etwas günstigere Entwicklung nahm. Ihr Anteil am Förderungsbudget belief sich in diesem Zeitraum bei knapp unter einem Viertel.

2.6 Die Organisation des Förderungsverfahrens

2.6.1 Allgemeines

Wie im Kapitel über die Güterwegförderung in der 1. Republik dargestellt, wurden die Agrarbezirksbehörden bzw. die einschlägigen

Tabelle 13: Entwicklung der Dotierung der Förderungssparte "Güterwege, Seilauflzüge und Elektrifizierung der Landwirtschaft zwischen 1961 und 1971 mit allgemeinen Budgetmitteln¹⁾

Jahr	Landwirtschafts- förderung insg. in 1.000,- S	Entwicklung 1961 = 100	Förderungssparte "Güterwege" in 1.000,- S	Entwicklung 1961 = 100	Anteil der Förderungs- sparte in %
1961	229.038	100	47.571	100	20,8
1962	221.634	97	35.200	74	15,9
1963	213.330	93	16.000	34	7,5
1964	217.101	95	19.200	40	8,8
1965	173.186	76	17.200	36	9,9
1966	171.877	75	16.400	34	9,5
1967	173.960	76	16.236	34	9,3
1968	169.130	74	--2)	--	--
1969	128.849	56	--	--	--
1970	116.927	51	--	--	--
1971	113.332	50	--	--	--

* 109 *

- 1) Budgettitel 8 "Produktionssteigerung und Schutz der Landwirtschaft" einschließlich landwirtschaftlichen Wasserbau und Budgettitel 8 a "Produktionssteigerung und Schutz der Forstwirtschaft". Ab 1967 Titel 601 "BMLF (Förderung der Land- und Forstwirtschaft) ohne Treibstoffverbilligung"
- 2) ab 1968 ausschließlich beim Grünen Plan veranschlagt

Quelle: Bundesrechnungsabschlüsse der Jahre 1961 - 1971

Tabelle 14: Entwicklung der Dotierung der Förderungssparte "Güterwege, Seilaufzüge und Elektrifizierung der Landwirtschaft im Rahmen des Grünen Planes zwischen 1961¹⁾ und 1971²⁾

Jahr	Grüner Plan insgesamt ³⁾ in 1.000,- S	Entwicklung 1961 = 100	Förderungssparte "Güterwege" in 1.000,- S	Entwicklung 1961 = 100	Anteil der Förderungssparte in %
1961	174.508	100	32.300	100	19,0
1962	336.969	193	69.753	216	21,0
1963	450.240 ⁴⁾	258	100.000	310	22,0
1964	519.446 ⁴⁾	298	141.813	439	27,0
1965	667.577 ⁴⁾	383	168.204	521	25,0
1966	571.883 ⁴⁾	328	172.450	534	30,2
1967	717.609 ⁴⁾	411	200.150	620	27,9
1968	803.438	460	225.530	698	28,1
1969	805.768	462	203.500	630	25,3
1970	805.768	432	208.300	645	27,6
1971	740.082	424	195.227	604	26,4

1) Einführung des Grünen Planes

2) Einführung des Bergbauernsonderprogrammes

3) Budgettitel 8 b "Maßnahmen gemäß § 10 des Landwirtschaftsgesetzes."
Ab 1967 Titel 603 "BMLF (Grüner Plan)"

4) einschließlich außerordentliche Ausgaben

Quelle: Bundesrechnungsabschlüsse der Jahre 1961 - 1971

Tabelle 15: Entwicklung der Dotierung der Förderungssparte "Güterwege, Seilauflüge und Elektrifizierung der Landwirtschaft - Summe "allgemeine Landwirtschaftsförderung" (Tabelle 13) und Grüner Plan (Tabelle 14)

Jahr	Landwirtschaftsförderung insg. in 1.000,- S	Entwicklung 1961 = 100	Förderungssparte "Güterwege" in 1.000,- S	Entwicklung 1961 = 100	Anteil der Förderungssparte in %
1961	403.546	100	77.871	100	19,3
1962	558.603	138	104.953	135	18,8
1963	663.570	164	116.100	149	17,5
1964	736.547	183	161.013	207	21,9
1965	840.763	208	185.404	238	22,1
1966	743.760	184	188.850	243	25,4
1967	891.569	221	216.386	278	24,3
1968	972.568	241	225.530	290	23,2
1969	934.617	232	203.500	262	21,8
1970	870.284	216	208.300	268	23,9
1971	853.414	212	195.227	251	22,9

* 111 *

Quelle: Bundesrechnungsabschlüsse der Jahre 1961 - 1971

Fachabteilungen der Landesregierungen mit der Abwicklung des geförderten Güter- und Seilwegebaus betraut. Diese Organisationsstruktur wurde nach Errichtung der 2. Republik grundsätzlich beibehalten (siehe dazu auch 2.3 Die Wiederaufnahme der Förderung des Güterwegebaus). Die für die Verkehrserschließung relevanten Gesetze wurden wieder in Kraft gesetzt. Mit der Wiederaufnahme des Güterwegebaus in der 2. Republik fällt auch dessen Mechanisierung zusammen. Während der 1. Republik war der Wegebau vor allem Handarbeit. Maschinen, zum Teil vom BMLF den Landesdienststellen zur Verfügung gestellt, kamen nur vereinzelt zum Einsatz. Nun standen aber im ständig steigenden Umfang moderne Baumaschinen zur Verfügung. Diese wurden zum Teil von den Besatzungsmächten, vor allem aber durch die Lieferungen der internationalen Aufbauhilfsprogramme ins Land gebracht. Zur Verwaltung und Wartung dieser anfänglich wiederum vom BMLF den Wegebau dienststellen zur Verfügung gestellten Baumaschinen wurden landeseigene Bauhöfe eingerichtet bzw., sofern diese bereits bestanden, ausgebaut. Später gingen die vom BMLF zur Verfügung gestellten Maschinen gegen Ersatz des Zeitwertes vollends in das Eigentum der Landesdienststellen über. Die Bauhöfe der Landesdienststellen und Landwirtschaftskammern werden grundsätzlich nach dem Kostendeckungsprinzip geführt. D.h., die Maschinen müssen sich aus Mietgebühren amortisieren. Die Baumaschineninitiative des BMLF war aber in der Zeit der Umstellung von der Hand zur Maschinenarbeit die Voraussetzung, daß diese Umstellung erfolgen konnte. Weder die Landesdienststellen noch private Unternehmer hätten das dafür notwendige Kapital rasch genug aufbringen können. Zudem waren am Anfang diese Maschinen bewirtschaftet. Es handelte sich dabei also auch um eine Produktionsmittelenkung des Bundes zugunsten des ländlichen Wegebbaus. Die Vermietungseinnahmen wurden jedoch an das BMLF refundiert.

D.h., die konkrete Baudurchführung erfolgt entweder mit landeseigenen Maschinen (Regiebauten) und/oder mit von privaten Bauunternehmern im Auftrag der Landesdienststellen erbrachten Leistungen und den Eigenleistungen der Weginteressenten. Die Landesdienststelle hat deren Einsatz und Zusammenwirken zu planen, zu koordinieren und zu überwachen.

2.6.2 Die Einbeziehung der Landwirtschaftskammern

Neben den Landesdienststellen wurden nunmehr in den Bundesländern Oberösterreich, Niederösterreich und Steiermark auch die Landwirtschaftskammern in die Förderungsabwicklung für den Güterwegebau einbezogen. Gründe dafür waren einerseits ein größeres Förderungsprogramm in kürzerer Zeit abwickeln zu können, andererseits die von den Landwirtschaftskammern für andere Förderungszwecke (Kultivierung, Forstwegebau etc.) eingerichteten Bauhöfe auch der dringlichen ländlichen Verkehrserschließung dienstbar zu machen. Insbesondere der unmittelbaren Hoferschließung dienende Projekte wurden und werden von den Landwirtschaftskammern abgewickelt, während die größeren Vorhaben nach wie vor von den Landesdienststellen durchgeführt werden.

a) Oberösterreich

In diesem Bundesland wurde die Landwirtschaftskammer bereits 1946 in den landwirtschaftlichen Wegebau eingeschaltet (einen Bauhof besaß sie bereits seit 1927). Und zwar vorerst als Übergangslösung, um die Güterwegabteilung der Landesbaudirektion von dringlichen kleineren Projekten zu entlasten. Man glaubte, daß die Vollendung der bei der Landesbaudirektion anhängenden Güterwege auf Grund des anfänglichen Geld-, Personal und Betriebsmittelmangels lange dauern würde und die Hoferschließung zu kurz käme. Als nun schneller als erwartet für den ländlichen Wegebau normale Verhältnisse einkehrten, mithin die Landesdienststelle in der Lage gewesen wäre, die gesamten Güterwegbauaufgaben zu erfüllen, hatte sich die Bautätigkeit der Landwirtschaftskammer bereits so eingespielt, daß an eine Einstellung nicht mehr gedacht wurde. Mit den zuständigen Vertretern des Landes wurde vereinbart, daß die größeren Projekte die Landesbaudirektion durchführt, die kleineren die Landwirtschaftskammer. 1947 wurden dem Bauhof der Landwirtschaftskammer 4 amerikanische Planier-
raupen für Kultivierungsarbeiten vom BMLF zugeteilt, ab 1949 wurde auch das Wegebaureferat mit Maschinen bedacht: 2 Planier-
raupen, 2 Ladegeräte, 1 LKW, 1 Straßenwalze, 1 Kompressor und verschiedene kleinere Maschinen und Fahrzeuge wurden vom BMLF

zur Verfügung gestellt. Im Jahre 1959 hatte dann die Landwirtschaftskammer vom BMLF auf dessen Initiative diese Maschinen käuflich erworben. Der Gerätepark wurde seither aus den Vergütungen für die damit erbrachten Arbeitsleistungen weiter ausgebaut (LANDWIRTSCHAFTSKAMMER FÜR OBERÖSTERREICH, o.J.).

b) Steiermark

In der Steiermark hat die Landwirtschaftskammer ab 1948 mit ihrem für den Forstwegebau eingerichteten Bauhof der Agrarbehörde fallweise beim Güterwegebau assistiert. Der Anteil der Landwirtschaftskammer am landwirtschaftlichen Güterwegebau blieb jedoch in den ersten Nachkriegsjahren sehr bescheiden.

c) Niederösterreich

Ab 1954 befaßt sich die Forstabteilung der Landwirtschaftskammer mit dem Wegebau. Zunächst als Forstaufschließungsaktion gedacht, wurde diese Tätigkeit bereits im zweiten Jahr auf die Errichtung von Hofzufahrten ausgeweitet. Die technischen Belange des Wegebbaus wurden von der 1955 gegründeten kammereigenen Firma "FAGES" (= ForstaufschließungsgesmbH) durchgeführt. 1967 wurde deren Betrieb aus Rentabilitätsgründen eingestellt. Die Wegebautätigkeit der Kammer wird seither unter Heranziehung privater Baufirmen durchgeführt (50 JAHRE NIEDERÖSTERREICHISCHE LANDWIRTSCHAFTSKAMMER). Quantitativ handelt es sich bei den von der Niederösterreichischen Landwirtschaftskammer errichteten Güterwege um einen kleinen Teil aller in Niederösterreich errichteten ländlichen Wege. Das Hauptgewicht der Wegebautätigkeit ruht nach wie vor bei der Landesregierung (PICHLER 1978).

2.7 Bauausführung

2.7.1 Funktionswandel des ländlichen Wegenetzes

Die Wiederaufbauphase der 2. Republik fällt mit dem Beginn eines tiefgreifenden Funktionswandels des ländlichen Wegenetzes zusammen. In der Zeit vor dem Krieg genügte es, die Güterwege so aus-

zubauen, daß sie die neben den Fuhrwerken gelegentlich verkehrenden Kraftfahrzeuge aufnehmen konnten. Die finanziellen und technischen Möglichkeiten erlaubten ohnehin kaum mehr als den Ausbau von "traktorbefahrbaren" Wegen. Nach dem 2. Weltkrieg setzte eine sprunghaft fortschreitende Motorisierung des Verkehrs ein, die höhere Ausbaustandards erforderte (siehe Tabelle 16: Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes).

Tabelle 16: Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes

Jahr	Kraftfahrzeuge insgesamt	davon Zugmaschinen
1931	85.899	258
1937	117.362	234
1948	185.781	11.702
1950	258.899	17.763
1955	654.836	55.939
1960	1.311.109	125.718
1965	1.809.770	197.632
1970	2.201.021	250.381
1975	2.767.463	291.578
1980	3.384.492	333.396
1985	3.801.531	364.317
1986	3.873.574	369.924

Quelle: Kraftfahrzeugstatistik des öStZ

Die aus volkswirtschaftlichen Gründen erwünschte rasche Einbindung der Landwirtschaft in die Marktwirtschaft erforderte Wege, die bis zu den einzelnen Bauernhöfen hin mit Lastkraftwagen passierbar sind. Deshalb wurde als Klassifizierungskriterium für die äußere Verkehrslage eines landwirtschaftlichen Betriebes die Erreichbarkeit mit einem LKW eingeführt. In den 1957 verabschiedeten Richtlinien für die Erstellung des Berghöfekatasters

wurde die Erreichbarkeit eines Bergbauernbetriebes als Erschwer-
nisfaktor wie folgt gewichtet (ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR BERG-
BAUERNFRAGEN):

mit LKW erreichbar.....	0,0 Punkte
zeitweise mit LKW erreichbar.....	2,5 "
mit PKW, Traktor, Pferdedoppelgespann.....	5,0 "
zeitweise mit PKW, Traktor, Pferdedoppelgespann..	7,5 "
mit Einfachgespann.....	10,0 "
zeitweise mit Einfachgespann.....	15,0 "
mit Karren.....	20,0 "
zeitweise mit Karren.....	25,0 "
mit Traglast erreichbar.....	30,0 "

Das heißt die LKW-Erreichbarkeit wurde als "Normalfall" ange-
sehen, alle anderen Zufahrtsmöglichkeiten gingen als entsprechend
gewichtete Erschwernis in den Katasterkennwert ein.

Das Kriterium der LKW-Erreichbarkeit eines Hofes wurde in der
Folge zur Beurteilung der Förderungswürdigkeit eines Güterwegpro-
jektes herangezogen. Dieser Funktionswandel des Güterwegenetzes
bewirkte, daß so mancher, der sich bereits an das übergeordnete
Wegenetz angeschlossen wähnte, wieder in die Rolle des Bauherrn
eines Güterweges schlüpfen mußte. Die in der 1. Republik und in
der unmittelbaren Nachkriegszeit errichteten Güterwege konnten
diese neuen Funktionen naturgemäß bestenfalls ungenügend erfül-
len. Erst die weitgehende Angleichung der Ausbaustandards der
Güterwege an denen des qualifizierten Straßennetzes konnte die
auf dem ländlichen Wegenetz neu auftretenden Verkehrsbedürfnisse
vollends decken. Mit dieser in den 60er Jahren begonnenen und in
den 70er Jahren weitgehend abgeschlossenen Angleichung (im Rahmen
von Güterwegneubauten) wurde der ländliche Raum endgültig in das
moderne Verkehrsgeschehen mit all seinen Vorteilen und Schatten-
seiten integriert.

2.7.2 Baumethoden

Auch die Baumethoden haben sich in dieser Zeit gewandelt: von der
zu Beginn der Güterwegebauaktion vorherrschenden Handarbeit zur
Vollmechanisierung der Bauarbeiten.

Noch unmittelbar nach dem 2. Weltkrieg wurden die Güterwege so wie während der 1. Republik gebaut: weitgehend händisch angelegte Trassen, als deren Befestigung die von Hand ausgeführte Packlage. Ab 1949 kamen in allen Bundesländern die ersten Planiertrauben zum Einsatz. Das brachte nicht nur eine wesentliche Beschleunigung des Arbeitsfortschrittes, sondern ermöglichte auch zügig angelegte Wegtrassen. Als der Trassenbau noch Handarbeit war, mußte man nämlich auf den Massenausgleich achten. Das heißt, die Trasse wurde so gewählt, daß möglichst keine Erdbewegungen notwendig waren. An der althergebrachten Fahrbahnbefestigung (z.B. Packlage) wurden aber erst mit Anlaufen der "Stabilisierungswelle" (HANDLER 1978) in der zweiten Hälfte der 50er Jahre gerüttelt. Laut PICHLER und HANDLER verstand man darunter jene neuen 1957 auf der Güterwegebautagung in Linz vorgestellten Verfahren, bei denen der Boden durch Einmischung von Kalk, Trassit, Zement oder Bitumen so befestigt wurde, daß er auch schweren Belastungen standhalten konnte. Man bezeichnete diese Art des Oberbaus (= Tragschicht) "chemische Stabilisierung". Dabei wurde unterschieden zwischen (SCHWARZELMÜLLER 1979):

- o der Vermörtelung bindiger Böden durch Beimengung von Kalk, um eine Vergrößerung der Bodenstruktur zu erzielen; die damit einhergehende Verringerung von Benetzbarkeit und Kapillarität des Wegkörpers ermöglichte seine bessere Verdichtung;
- o die Verkittung körniger Böden mit Zement zur Erhöhung der Tragfähigkeit;
- o das Verkleben der Bodenteilchen durch Einmischen bituminöser Bindemittel zur Verringerung der Wasseraffinität.

Bei der mechanischen Stabilisierung werden Kiesschichten bestimmter Kornzusammensetzung auf die Erdtrasse aufgebracht und gründlich verdichtet. Auf diese Tragschicht kann man jede Art von Fahrbahndecke (Verschleißschicht) aufbringen.

Diese neuen Stabilisierungsverfahren fanden rasche Verbreitung. 1960 wurden sie bereits in sechs Bundesländern, 1961 im gesamten Bundesgebiet angewandt. Nachhaltig durchgesetzt hat sich aber nur die mechanische Stabilisierung (siehe Tabelle 17). Als Baumaschinen bei der Bodenstabilisierung dienten Fräse (zur Einmischung des chemischen Materials) und der ab 1957 (HANDLER 1978)

Tabelle 17: Die Entwicklung bei der Stabilisierung von Tragschichten von Güterwegen, Hofzufahrten und Wirtschaftswegen

Jahr	Fertige Weglänge ¹⁾ in km	davon insgesamt stabilisiert							
		mechanisch		mit Bindemittel					
		in km	in % ²⁾	Zement		Kalk		Teer, Bitumen	
		in km	in % ²⁾	in km	in % ²⁾	in km	in % ²⁾	in km	in % ²⁾
1959	609,7	308,1	50,5	0,28	--	14,4	2,4	0,2	--
1960	873,2	371,4	42,5	3,10	0,4	18,1	2,1	1,7	0,2
1961	1.178,8	610,9	51,8	30,20	2,6	13,9	1,2	24,7	2,1
1962	1.164,1	651,8	56,0	8,30	0,7	8,9	0,8	32,9	2,8
1963	1.662,7	1.027,6	61,8	7,50	0,5	9,2	0,6	69,9	4,2
1964	1.883,8	1.100,4	58,4	12,70	0,7	7,0	0,4	80,5	4,3
1965	1.916,3	1.267,8	66,2	15,10	1,2	5,2	0,4	66,3	3,5
1966	1.767,3	1.210,4	68,5	4,20	0,2	7,2	0,4	45,0	2,5
1967	2.070,7	1.236,3	59,7	1,00	--	2,5	0,1	212,3	10,3
1968	1.855,5	1.192,2	64,3	7,50	0,4	7,6	0,4	103,3	5,6
1969	1.845,5	1.320,8	71,6	3,00	0,2	0,2	--	33,2	1,8
1970	1.617,3	1.165,6	72,1	--	--	1,8	0,1	24,6	1,5
1971	1.480,9	1.082,9	73,1	--	--	0,1	--	31,9	2,2

1) bezieht sich auf die in der Förderungsstatistik ausgewiesene Weglänge

2) 100% ist "fertige Weglänge"

Differenz zwischen "fertige Weglänge" und "insgesamt stabilisiert" besteht aus anderen Ausführungsarten der Tragschicht insbesondere Grobschotterung

Quelle: BMLF, Tätigkeitsberichte, diverse Jahrgänge

dem ländlichen Wegebau zur Verfügung stehende Grader. Letzterer hat sich rasch zum Universalgerät für den Güterwegebau entwickelt (Feintrassierung, Ausschneiden von Spitzgräben, Aufbringen der Kiesschichten). Von Bedeutung für den wirtschaftlichen Tragschichtbau aus Kies sind leistungsfähige Kiesmühlen, die aus widerstandsfähigem Steinbruchmaterial die notwendigen Körnungen herstellen können. Auf Grund dieser Fortschritte konnte man z.B. in Niederösterreich ab 1963 (PICHLER 1978) die Tragschichten so dimensionieren, daß sie auch schweren Lastkraftwagen standhalten können.

Eine weitere wichtige Etappe auf dem Weg zu hochwertigen ländlichen Straßen war die Staubfreimachung der Fahrbahnoberflächen. Die bislang als Fahrbahnoberflächen weit verbreiteten wassergebundenen Schotterdecken erforderten einen hohen Erhaltungsaufwand. Anfang der 60er Jahre begann man deshalb mit dem Einbau bituminöser Fahrbahndecken sogenannter Schwarzdecken. Drei Verfahren boten sich an:

- o Die bituminöse Oberflächenbehandlung - also die Teerung der Straße, ein sehr einfaches Verfahren, das auf Grund des wenig dauerhaften Ergebnisses, nur in kleinem Umfang zur Anwendung gelangte.
- o Die Tränkdecke: dabei wird trockener Schotter aufgebracht und gewalzt und mit Bitumen getränkt. Dann wird Splitt eingewalzt.
- o Der Mischbelag: fertiger Asphalt wird je nach Verfahren heiß oder kalt eingebaut.

Die vom Boom beim Großstraßenbau in den 60er Jahren bewirkte Errichtung zahlreicher Asphaltmischanlagen machte den Einbau von Mischbelägen konkurrenzfähig. Da dieses Verfahren zudem den geringsten Arbeitsaufwand verursacht, kam es bald bevorzugt zur Anwendung. Aus der Tabelle 18: "Entwicklung der Ausführungsarten der Fahrbahndecken" ist sowohl die Bedeutung der einzelnen Verfahren als auch der stetige Vormasch staubfreier Fahrbahnoberflächen insgesamt sichtbar. Nach diesen vom BMLF aus der Förderungsstatistik zusammengestellten Daten wurden 1963 erst 40%, aber 1971 - also am Ende der in diesem Kapitel besprochenen Phase - bereits 80% der im jeweiligen Jahr errichteten Güterwege mit staubfreien Belägen versehen.

Tabelle 18: Entwicklung der Ausführungsarten der Fahrbahndecken

Jahr	wassergebundene Schotterdecken		Tränkdecke		Bituminöse Oberflächenbehandlung		Mischbeläge		Sonstige		insgesamt in km (= 100 %)
	in km	in %	in km	in %	in km	in %	in km	in %	in km	in %	
1963	832,3	58,5	185,0	13,0	124,2	8,7	259,6	18,3	20,8	1,5	1.421,9
1964	799,7	53,1	264,7	17,6	112,8	7,5	310,2	20,6	19,8	1,3	1.507,3
1965	760,2	45,6	325,6	19,5	110,1	6,6	452,3	27,2	17,8	1,1	1.665,9
1966	655,9	38,2	419,9	24,4	113,2	6,6	493,8	28,7	35,1	2,0	1.717,9
1967	718,5	31,8	484,7	21,5	146,9	6,5	835,5	37,0	73,3	3,2	2.258,8
1968	581,0	32,4	404,5	22,5	63,4	3,5	728,5	40,6	17,8	1,0	1.795,3
1969	627,1	30,0	305,9	14,6	58,2	2,8	1.077,0	51,6	21,0	1,0	2.089,2
1970	412,3	23,2	263,1	14,8	80,3	4,5	1.001,6	56,3	22,5	1,3	1.779,7
1971	377,4	19,9	225,7	11,9	47,8	2,5	1.208,3	63,7	39,1	2,1	1.898,2
1975	237,8	14,6	39,4	2,4	63,0	3,9	1.240,5	76,1	50,5	3,1	1.631,2
1980	71,4	5,9	33,6	2,8	71,4	5,9	991,7	81,7	45,8	3,8	1.213,8
1984	98,3	8,1	15,4	1,3	116,2	9,6	976,9	80,4	8,6	0,7	1.215,3
1985	93,1	8,3	16,7	1,5	126,4	11,3	875,6	78,3	6,7	0,6	1.118,6

Quelle: BMLF, Tätigkeitsberichte, diverse Jahrgänge

Beton konnte sich als Güterwegfahrbahn nicht durchsetzen, wengleich ebenfalls zu Beginn der 60er Jahre insbesondere bei Weingartenaufschließungswegen damit experimentiert wurde (POVOLNY 1978). Eine kleine Anzahl von Betonfahrbahnen gelangt jedoch nach wie vor zur Ausführung.

Schwere Belastungen standhaltende Tragschichten und staubfreie Oberflächen haben bis zum Ende der 60er Jahre eine weitgehende Angleichung der Güterwege an die Ausbauart (natürlich nicht an die Ausbaubreite) des übergeordneten Straßennetzes gebracht. Der maschinelle Trassenbau, die Verwendung von Fertigbauteilen zur Errichtung notwendiger Objekte (Brücken, Durchlässe, Stützmauern), der moderne Oberbau, insbesondere der Einbau von Fahrbahndecken aus Bitumen, haben im Vergleich zur Pionierzeit des Güterwegebaus die Bauleistung gigantisch erhöht und die reine muskelfordernde Handarbeit auf ein Minimum reduziert.

2.8 Bauerfolg

2.8.1 Güterwege

Über den Bauerfolg, der mit der Güterwegförderungsaktion erzielt werden konnte, stehen für die Nachkriegszeit und die 50er Jahre keine Jahresdaten zur Verfügung. Nach den vom BMLF in verschiedenen Publikation (SCHOLZ 1956, BMLF 1959, SCHOLZ 1967) veröffentlichten Zahlen wurden zwischen 1945 und 1954 1.647 km und zwischen 1955 und 1959 1.970 km Güterwege errichtet. Errechnet man aus diesen Zeitabschnitten Jahresdurchschnitte, so stellt man fest, daß zwischen dem ersten unmittelbaren Nachkriegsabschnitt, der Phase des Wiederaufbaus der Güterwegförderung, und dem zweiten Abschnitt, in dem die Technisierung die Landwirtschaft voll erfaßt hatte (siehe dazu die Tabelle 16: Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes) die Bauleistung verdoppelt werden konnte. Zu einer nachhaltigen Steigerung der Jahresbauleistungen kam es ab 1960. Die Tabelle 19: "Güterwegebau zwischen 1945 und 1965, Spalte "Kilometerleistung" stellt diese Entwicklung dar.

Zu dieser Erhöhung des Bauvolumens trug sowohl die Anhebung der Förderungsmittel (Grüner Plan), als auch die Anwendung neuer arbeits- und kostensparender Baumethoden bei. Die Kilometerkosten, die seit Kriegsende stetig gestiegen sind, konnten durch die Einführung der unter 2.7.2 beschriebenen Baumethoden in den frühen 60er Jahren konstant gehalten werden (SCHOLZ 1963).

Tabelle 19: Güterwegbau zwischen 1945 und 1965 - Kilometerleistung und angeschlossene Höfe

Jahr	km	erschlossene Höfe	Ø Länge je angeschl. Hof in m
1945 - 1954 insg.	1.647	20.874	79
Ø 1945) - 1954	183	2.319	
1955 - 1959 insg.	1.970	12.514	157
Ø 1955 - 1959	394	2.503	
1960 - 1965 insg.	7.853	27.515	285
Ø 1960 - 1965	1.307	4.586	
1945 - 1965 insg.	11.470	60.903	238
Ø 1945 - 1965	574	3.045	

1) Das Jahr 1945 wurde in die Durchschnittsberechnung nicht einbezogen.

Ø = jeweils Jahresdurchschnitt

Quellen: Jahrbuch der Land- und Forstwirtschaft Österreichs 1955/56 BMLF, Jahresbericht der Landwirtschaft 1959 BMLF, 100 Jahre Landwirtschaftsministerium bzw. "Erläuternde Bemerkungen zur RV GSG 1967 (461 d. Beilagen zu den Sten. Prot. NR, XI.G.P.)

Zur Entwicklung der Zahl der mit den errichteten Güterwegen neu erschlossenen Höfe muß angemerkt werden, daß in der Nachkriegszeit an die Qualität der Anschlüsse keine großen Ansprüche erhoben wurden. D.h., nach dem erst gegen 1960 formulierten Kriterium der LKW-Erreichbarkeit, wäre die Zahl der zwischen 1945 und 1954 erschlossenen Höfe wohl bedeutend geringer.

Diese Darstellung der Jahre zwischen 1945 und 1960 kann lediglich die Pionierzeit des Güterwegbaus illustrieren. Vergleiche mit der Entwicklung nach 1960 sind aufgrund der an anderen Stellen dieses Berichtes aufgezeigten Veränderungen nur bedingt möglich. Ab 1961 läßt sich die Entwicklung des Güterwegebaus anhand von konsistenten Zeitreihen detailliert darstellen. Dies erfolgt im Rahmen dieses Berichtes im 3. Abschnitt.

2.8.2 Seilwege

Die Einschätzung der Bedeutung der Seilbahnen für die Verkehrserschließung schwierig am Boden erreichbarer Bergbauernbetriebe durch das BMLF und die daraus resultierenden Konsequenzen wurden im Kapitel über die Geschichte der Verkehrserschließung in der 1. Republik ausführlich dargestellt. Daran hat sich in der Frühzeit der 2. Republik nichts geändert:

"Derartige landwirtschaftliche Seilwegeanlagen müssen dort errichtet werden, wo die Anlage eines Güterweges aus technischen Gründen nahezu unmöglich ist oder der hohe Kostenaufwand nicht zu rechtfertigen ist. Landwirtschaftliche Seilwege sind billiger und rascher zu errichten, haben aber den Nachteil, daß ihre Lebensdauer relativ gering ist und die laufenden Erhaltungskosten die Eigentümer dauernd belasten" (SCHOLZ 1956, S.147).

Wie aus den vom BMLF veröffentlichten Zahlen hervorgeht (Tabelle 20: Seilwegebau zwischen 1945 und 1965 - Kilometerleistung und angeschlossene Höfe), wurde der Seilwegebau besonders in der Zeit zwischen 1945 und 1954 forciert betrieben. In dieser Zeit wurden 2.315 Seilwegeanlagen mit einer Gesamtlänge von 1.306 km gefördert. Die äußere oder auch innere Erschließung von 3.148 Bergbauernhöfe wurde damit verbessert. Im Jahresdurchschnitt wurden zwischen 1945 und 1954 145 km Seilwege errichtet. Der Höhepunkt der Seilwegeerschließung war damit bereits überschritten, denn zwischen 1955 und 1959 wurden jährlich nur noch 115 km gebaut, zwischen 1960 und 1965 gar nur noch 80 km. Wobei aus den ab 1960 vorliegenden Jahresbauleistungen eine deutlich sinkende Tendenz ablesbar ist (1960: 92 km; 1965: 66 km). Die Gründe für diesen Bedeutungsverlust des Seilwegebbaus waren die gestiegenen technischen Möglichkeiten und die reichlicheren Förderungsmittel:

immer kühnere Trassen wurden mit entsprechendem finanziellen Aufwand angelegt, um die Höfe für den Kraftfahrzeugverkehr zu erschließen. Die Seilbahn bietet zwar eine Verbesserung des Marktanschlusses von ansonsten nur mit Traglasten erreichbaren Höfen, die mannigfaltigen Vorteile eines funktionsgerechten Zufahrtsweges vermag sie aber nicht zu ersetzen.

Tabelle 20 : Seilwegebau zwischen 1945 und 1965 - Kilometerleistung und angeschlossene Höfe

Jahr	Seilweglängen in km	erschlossene Höfe	Ø Länge je angeschlossenen Hof in m
1945-1954 insg.	1.306	3.148	415
Ø1945-1954	145	350	
1955-1959 insg.	573	1.126	509
Ø1955-1959	115	225	
1960-1965 insg.	479	912	525
Ø1960-1965	80	152	
1945-1965 insg.	2.358	5.186	455
Ø1945-1965	118	259	

Ø = jeweils Einjahresdurchschnitt

Quelle: Tätigkeitsberichte des BMLF, diverse Jahrgänge

Mitte der 70er Jahre kam der Bau von förderungswürdigen Seilwegeanlagen zum Stillstand. Die Förderungsstatistik des BMLF weist nach 1974 keinen Förderungsfall mehr aus (siehe Tabelle 21: Seilwegebau - Jahresergebnisse 1959 - 1974).

2.9 Finanzierung

Über die Finanzierung der Kosten des Baus von Güter- und Seilwegen liegen für die Jahre 1945 bis 1959 keine Jahresdaten vor. Es können deshalb wie beim Bauerfolg nur Sammeldaten über die Zeitabschnitte 1945 - 1954 und 1955 - 1959 referiert werden.

Tabelle 21: Seilwegesbau - Jahresergebnisse 1959 - 1974

	Zahl der Seilwegesanlagen ¹⁾	Längen in km insgesamt ²⁾	ØLänge je Anlagen in m	damit erschlossene Höfe
1959	--	102,6	--	221
1960	200 ¹⁾	91,6	458	172
1961	185	95,6	517	245
1962	178	81,7	459	148
1963	142	65,7	463	102
1964	151	78,8	522	113
1965	143	66,3	464	132
1966	3 ³⁾	57,1	--	118
1967	3 ³⁾	50,8	--	77
1968	112 ¹⁾	53,2	475	106
1969	112	46,2	413	80
1970	109	46,8	429	51
1971	61	28,9	473	37
1972	78	38,9	499	31
1973	57	26,9	472	22
1974	23	14,4	626	1

1) Zahl der fertigen Vorhaben

2) einschließlich der Anlagen für die innere Verkehrser-schließung

3) nicht publiziert

Quellen: Tätigkeitsberichte des BMLF, diverse Jahrgänge;
eigene Berechnungen

2.9.1 Güterwege

Die zwischen 1945 und 1954 errichteten Güterwege erforderten einen Gesamtfinanzierungsaufwand von S 306,3 Mill. Diese Summe wurde wie folgt aufgebracht (SCHOLZ 1956, S.146):

Bundesbeitrag	S 66,3 Mill.
Landesbeiträge	" 114,7 Mill.
sonstige öffentliche Mittel	" 13,7 Mill.
Wegbauinteressenten (einschließlich Gemeindebeiträge)	" 111,6 Mill.

D.h., die Bundesförderung betrug zwischen 1945 und 1954 21,6% der Gesamtbaukosten, der Finanzierungsanteil der Bundesländer war in diesem Zeitabschnitt bedeutend größer: 37,4%. Die Interessenten mußten 36,4% aufbringen.

Da in diesem Zeitabschnitt insgesamt 1.647 km Güterwege errichtet wurden, beliefen sich die damaligen durchschnittlichen Kilometerkosten auf S 186.000,--. Bezogen auf die damit erschlossenen Höfe heißt das, daß ein Hofanschluß rund S 15.000,-- kostete.

Der Anteil der für die Förderung des Güterwegebaus verwendeten Bundesmittel betrug rund 50% der für die Förderungssparte "Güterwege, Seilauzüge und Elektrifizierung der Landwirtschaft" zur Verfügung gestellten Budgetmittel.

Zwischen 1955 und 1959 wurden rund S 604 Mill. verbaut. Über die Verteilung der Baukosten auf die einzelnen "Beitragsfaktoren" (Bund, Länder, Sonstige öffentliche Beiträge, Interessenten) liegen für diesen Zeitabschnitt keine Daten vor.

1 km Güterweg kostete im Durchschnitt S 307.000,--; ein Hofanschluß S 48.300,--.

Im Jahr 1960 wurden offensichtlich S 178 Mill. in den Güterwegebau investiert (zwischen vorläufigen und endgültigen Zahlen besteht ein erheblicher Unterschied: S 36,3 Mill.)

Zwischen 1945 und 1965 wurden insgesamt 3,1 Mrd. S in den Bau von Güterwegen investiert. Ein Viertel davon war Bundesförderung (SCHOLZ 1967, S.288). Die Tabelle 22: "Die Finanzierung des Güterwegebaus zwischen 1945 und 1965" gibt eine Zusammenfassung.

Tabelle 22: Finanzierung des Güterwegebaus zwischen 1945 und 1965

Jahr	errichtete km	erschlossene Höfe	Baukosten in S 1.000	Bundesbeitrag		Landesbeitrag		sonstige öffentliche Mittel		Interessenten	
				in S 1.000	in %	in S 1.000	in %	in S 1.000	in %	in S 1.000	in %
1945-1954 ¹⁾	1.647	20.874	306.285	66.293	21,6	114.692	37,4	13.692	4,5	111.508	36,4
J.Ø1945-1954	183	2.319	34.032	7.366		12.744		1.521		12.309	
1955-1959 ²⁾	1.970	12.514	604.030	---	*)	---	*)	---	*)	---	*)
J.Ø1955-1959	394	2.503	120.806								
1960-1965	7.853	27.515	2.159.685	---	*)	---	*)	---	*)	---	*)
J.Ø1960-1965	1.307	4.586	359.948								
1945-1965 ³⁾	11.470	60.903	3.070.000	813.000	26,5	704.000	22,9	149.000	4,9	1.404.000	45,7
J.Ø1960-1965	574	3.045	153.500	40.650		35.200		7.450		70.200	

* 127 *

J.Ø = Jahresdurchschnitt

*) nicht publiziert

- Quellen: 1) Jahrbuch der Land- und Forstwirtschaft Österreichs 1955/56, Verlag Rudolf Mark
Innsbruck unter Mitwirkung des BMLF;
2) Jahresbericht der Landwirtschaft 1959, BMLF 1960
3) BMLF, 100 Jahre Landwirtschaftsministerium, Wien 1967;

Ab 1961 liegen detaillierte Förderungsdaten vor, die die Erstellung von konsistenten Zeitreihen ermöglichen. Diese sind im 3. Abschnitt dieses Berichtes zu finden.

2.9.2 Seilwege

In den Bau von Seilaufzügen wurden zwischen 1945 und 1954 S 47,3 Mill. investiert. Der Förderungsanteil betrug dabei 44% (Bundesförderung: 20% der Gesamtbaukosten). 1 km Seilweg kostete im Durchschnitt S 36.200,--.

Zwischen 1955 und 1959 beliefen sich die Gesamtkosten für Seilwegeanlagen auf S 40,3 Mill. Die durchschnittlichen Kilometerkosten hatten sich inzwischen verdoppelt: S 70.000,--. Die für den Seilwegebau zwischen 1959 und 1974 aufgewendeten Mittel und ihre Aufbringung sind aus der Tabelle 23: "Die Finanzierung des Seilwegebbaus" ersichtlich. In diesem Zeitraum sind die jährlichen Gesamtbaukosten entsprechend dem abnehmenden Bauvolumen von S 8,3 Mill. auf S 2,1 Mill. zurückgegangen. Die durchschnittlichen Kilometerkosten haben sich bis 1974 beinahe noch einmal verdoppelt - 1959: S 81.000,--; 1974: S 150.000,--. Trotzdem stellte der Seilweg im Vergleich zum Güterweg weiterhin eine kostengünstige Erschließungsform dar (Kilometerkosten eines Güterweges 1974 - Österreichdurchschnitt: S 665.000,--; Tirol-Durchschnitt: S 949.000,-- - siehe Tabelle 59 im 3. Abschnitt).

Tabelle 23: Die Finanzierung des Seilwegebaus

Jahr	errichtete km	Baukosten insgesamt in Mill. S	davon					
			Bundesmittel		Landesmittel		Interessentenm.	
			in Mill. S	in %	in Mill. S	in %	in Mill. S	in %
1945-1954	1.306	47,30	9,50	20,1	11,00	23,3	26,50	56,0
1955-1959	573	40,30	1)		1)		1)	
1959	102,6	8,30	1,50	18,0	1,70	20,4	5,10	61,4
1960	91,6	7,30	1)		1)		1)	
1961	94,9	8,70	1)		1)		1)	
1962	80,7	7,90	1)		1)		1)	
1963	65,7	7,40	1)		1)		1)	
1964	78,8	8,50	1)		1)		1)	
1965	66,3	9,60	1)		1)		1)	
1966	57,1	9,90	1)		1)		1)	
1967	50,8	8,40	1)		1)		1)	
1968	53,2	8,10	1,90	23,5	1,80	22,2	4,40	54,3
1969	46,2	7,30	1,80	24,7	1,90	26,0	3,60	49,3
1970	46,8	7,13	2,03	28,5	1,65	23,1	3,45	48,4
1971	28,9	6,30	2,01	31,9	1,78	28,3	2,51	39,8
1972	38,9	5,91	1,58	26,7	1,63	27,6	2,70	45,7
1973	26,9	4,35	1,13	23,3	1,62	33,4	2,10	43,3
1974	14,0	2,10	0,50	23,8	0,70	33,3	0,90	42,9

1) keine Zahlen veröffentlicht

Quelle: Tätigkeitsberichte des BMLF

3. NEUORIENTIERUNG DER AGRARISCHEN FÖRDERUNGSPOLITIK AB 1970

3.1 Politische Rahmenbedingungen

Die rasante Produktionsentwicklung und der rasch steigende Produktionsoutput der Landwirtschaft in den wesentlichen von der agrarischen Marktordnung erfaßten Produktionszweigen waren inzwischen zu einem ernststen agrarpolitischen Problem geworden. Die Inlandsversorgung wurde bei Milch und Rindfleisch bereits Mitte der 50er Jahre erreicht, bei Brotgetreide zwar erst in der 2. Hälfte der 70er Jahre. Die Auslandsvermarktung gestaltete sich jedoch durch zunehmend mit Überschüssen belasteten Agrarmärkten immer schwieriger.

An der Produktivitätsentwicklung der Landwirtschaft leistete die ab 1946 betriebene Landwirtschaftsförderung einen großen Beitrag. Die Fortführung von produktionssteigernden Förderungsmaßnahmen in einer Zeit, als sich die Überschüsse in manchen Sparten der Agrarproduktion bereits abzuzeichnen begannen, erwies sich als Fehler. Hat sie doch zu einer Verschärfung der Überschußsituation beigetragen. Die Schaffung von Marktordnungen ohne wirksame Mengenregulative und ohne konzentrationshemmende Bestimmungen in den späten 50er Jahren war kein wirksamer Weg, den Überschüssen entgegenzusteuern.

Der ebenfalls unter kräftiger Mithilfe der Agrarförderung induzierte wissenschaftlich-technische Fortschritt im Agrarsektor kam (und kommt) den Betrieben der Gunstlagen weit stärker zugute. Im Verein mit den durch die Überschüsse belasteten Agrarmärkten hat das zu einer starken Auseinanderentwicklung der Betriebe in verschiedenen Regionen geführt. Auf der einen Seite Betriebe, die durch Produktionsausweitungen und Produktivitätssteigerungen einen immer größeren Anteil des agrarischen Kuchens an sich ziehen konnten, auf der anderen Seite existenzgefährdete Höfe insbesondere in Berggebieten und anderen ungünstigen Lagen. Man hat es in den 60er Jahren verabsäumt, mit einer differenzierten Förderungspolitik auf die neue Situation zu antworten. Freilich herrschte in der agrarpolitischen Diskus-

sion Uneinigkeit darüber, was mit diesen existenzgefährdeten Betrieben überhaupt geschehen solle. Die Betriebsaufgabe wurde keineswegs negativ gesehen, sondern als eine Möglichkeit der Strukturverbesserung über die Besitzaufstockung, also die Vergrößerung der verbleibenden landwirtschaftlichen Betriebe. Es wurde entsprechend ausländischen Vorbildern diskutiert, ob man nur noch entwicklungsfähige Betriebe fördern solle und ob unsere Obergrenzen für die Förderung nicht zu niedrig angesetzt seien. Und ob es sich lohne, die Bergbauernbetriebe zu erhalten, war in dieser von einer Wachstumseuphorie in allen gesellschaftlichen Bereichen getragenen Zeit keineswegs unumstritten. Trotz des 1960 verabschiedeten Landwirtschaftsgesetzes, das ja eine besondere Berücksichtigung der Bergbauernbetriebe postuliert.

An der Dynamik der tatsächlichen Entwicklung auf dem Lande sind diese Diskussionen vorbeigegangen. Obwohl die einzelbetrieblichen Förderungsmaßnahmen in dieser Zeit auf den Vollerwerb zugeschnitten waren, ging der Trend immer mehr zum Nebenerwerb. Der Infrastrukturausbau und dabei insbesondere der Güterwegebau hat diese Entwicklung unterstützt, denn ohne KFZ-befahrbare Wege ist die Aufnahme einer außerlandwirtschaftlichen Tätigkeit ohne Aufgabe der Landwirtschaft kaum möglich.

Die 1970 erfolgte Übernahme der Regierungsverantwortung durch die SPÖ bedeutet für die Agrarpolitik insofern eine Neuorientierung, als man daran ging mit einer differenzierten Agrarförderung auf die einerseits beunruhigende Entwicklung, nämlich die wachsenden Disparitäten in der Landwirtschaft zwischen Gunst- und Ungunstlagen, und auf den andererseits wohl insgesamt positiv zu beurteilenden Trend zur Einkommenskombination aus außerlandwirtschaftlichem und landwirtschaftlichem Erwerb - trägt er doch zu einer Verbesserung der wirtschaftlichen Lage des einzelnen bei -, aktiv einzuwirken.

3.2 Die Grundlinien der differenzierten Förderungspolitik

Die Agrarpolitik der Bundesregierungen ab 1970 ging von Anfang an davon aus, daß die verschiedenen Aufgaben der Land- und Forstwirtschaft nicht von einem bestimmten Betriebstyp allein erfüllt

erfüllt werden können, daß Voll-, Zu- und Nebenerwerbsbetriebe als gleichwertig zu behandeln sind. Das Erwerbseinkommen - also neben den landwirtschaftlichen auch etwaige außerlandwirtschaftliche Einkünfte - wurde unter dem Titel "fiktiver Einheitswert" zu einem wesentlichen Kriterium für die Anspruchsberechtigung von Förderungsmaßnahmen.

Ein weiterer wesentlicher Akzent wurde mit der gezielten Lenkung der Bundesförderungsmittel in die sogenannten Ungunstlagen, um die existenzgefährdeten Betriebe zu erhalten, gesetzt. Dabei wurde 1972 als eigenes Programm mit der Bergbauernförderung begonnen. Im Laufe der folgenden Jahre wurden auch für die Ostgrenzgebiete besondere Förderungsprogramme geschaffen. Die damit finanzierten Förderungsmaßnahmen entsprechen in ihren Zielsetzungen denen des Bergbauernsonderprogramms und weisen ähnlich günstige Konditionen auf.

Völlig neu und in ihrer Konzeption einzigartig war die Schaffung einer direkten Einkommenshilfe für die Bergbauern. Dieser Bergbauernzuschuß wurde 1970 erstmals ausbezahlt und ist seither zu einer wesentlichen Förderungsmaßnahme insbesondere für einkommensschwache Bergbauernbetriebe in extremer Lage ausgebaut worden. Der Bergbauernzuschuß ist eine Direktzahlung, die sich an der Einkommenssituation der Betriebe orientiert, von der Produktionserschwerbnis abhängt und auf den Betrieb bezogen ist. Dabei erhalten kleine und ertragsschwache Betriebe einen größeren Zuschuß als mittlere und größere Betriebe. Ebenso werden die Betriebe mit hoher Bewirtschaftungerschwerbnis stärker gefördert als solche mit mittlerer (KNÖBL 1983 und 1987).

Die gesamtgesellschaftliche Zielsetzung bei der Festigung von existenzgefährdeten Bergbauernbetrieben ist die Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Bergraumes als menschengepprägter Lebensraum mit hohem Erholungswert. Da die Funktionsfähigkeit eines Raumes vorrangig von der Besiedlungsdichte abhängt, kann auf eine möglichst große Anzahl von ganzjährig bewohnten Bergbauernbetrieben nicht verzichtet werden. Voll-, Zu- und Nebenerwerbsbauern leisten dabei für die Erhaltung der Besiedlungsdichte

und der dafür notwendigen Infrastruktur den gleichen Beitrag. Es ist deshalb folgerichtig, wenn sie auch gleichwertig gefördert werden.

3.3 Die Einführung des Bergbauernsonderprogrammes

In der Regierungserklärung 1971 wurden erstmals besondere Maßnahmen für die Bergbauernbetriebe mit folgender Begründung angekündigt:

"Das Ziel der Politik für die Berggebiete ist es, die Funktionsfähigkeit dieser Räume zu erhalten. Durch besondere Maßnahmen ist die erforderliche Hilfestellung dafür zu geben, daß in Zukunft ein wirtschaftlich gesunder Alpenraum gesichert wird. Zu diesem Zweck sieht die Bundesregierung ein fünfjähriges Bergbauernsonderprogramm in der Höhe von S 1,5 Mrd. vor" (REGIERUNGSEKKLÄRUNG 1971).

Mit der Aufnahme von besonderen den Bergbauern vorbehaltenen Förderungsmaßnahmen und -mittel in den Bundesvoranschlag 1972 erfuhr die Regierungserklärung ihre Konkretisierung. Budgettechnisch erfolgte das unter dem Titel 602 "Grüner Plan - Bergbauernsonderprogramm" (Budgetmittel 603: "Grüner Plan"). Dabei wurde verfügt, daß die mit Bundesmitteln für das Bergbauernsonderprogramm dotierten Förderungsmaßnahmen nur im durch Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft bestimmten Bergbauerngebiet durchgeführt werden dürfen (siehe dazu: KNÖBL 1987, S. 5ff.). Die Mittel des Grünen Planes konnten in der gehandhabten Form - natürlich auch auf Bergbauernbetrieben - eingesetzt werden.

Das 1. Bergbauernsonderprogramm lief also 1972 an und zwar nicht wie ursprünglich vorgesehen für 5 Jahre, sondern es wurde um 2 Jahre verlängert und erreichte eine Gesamtdotation von über S 2,6 Mrd.

Im Jänner 1978 wurde von der Bundesregierung ein 2. Bergbauernsonderprogramm für den Zeitraum von 1979 bis 1983 beschlossen.

Ab 1984 läuft das 3. Bergbauernsonderprogramm (bis 1988).

Die Schwerpunkte der Bergbauernförderung des Bundes im Rahmen der Bergbauernsonderprogramme sind:

- o Verbesserung der Einkommenssituation bergbäuerlicher Betriebe durch direkte Einkommenszuschüsse als Ausgleich für die im Berggebiet bestehenden natürlichen Bewirtschaftungserschwer-nisse.
- o Verbesserung der Infrastruktur des Berggebietes, insbesondere weiterer Ausbau des Wege-, Telefon- und Elektrizitätsnetzes.
- o Einzelbetriebliche Förderungsmaßnahmen zur Verbesserung der Wohn- und Wirtschaftsgebäude und zur Modernisierung und Ratio-nalisierung der Betriebe.
- o Verbesserung des Schutzwaldes und der Waldstruktur durch Hoch-lagenaufforstung, Schutzwaldsanierung, Aufforstung landwirt-schaftlicher Grenzertragsböden etc.

Über die Verteilung der Geldmittel auf diese Schwerpunkte infor-miert die Tabelle 25: "Die Ausgaben im Rahmen der Bergbauernson-derprogramme".

Die im Rahmen der Bergbauernsonderprogramme zur Verfügung ge-stellten Förderungsmittel werden ausschließlich als verlorene Zu-schüsse vergeben. Die Kreditförderung (Agrarinvestitionskredit-AIK und Agrarsonderkredit-ASK) wird auch im Bereich des Berg-bauerngebietes aus dem Topf "Grüner Plan" bestritten. Die 1981 erfolgte Splitting des Zinsenzuschusses nach Ungunst- (Berggebiete und Grenzland) und Gunstlagen bedeutete eine weitere Differen-zierung der agrarischen Förderungspolitik zugunsten der Bergbauern.

Die Entwicklung des Gesamtumfanges der Agrarförderung (Grüner Plan und Bergbauernsonderprogramm jedoch ohne Budgettitel 601 und natürlich ohne Marktordnungsausgaben) seit 1972 ist aus der Ta-belle 24: "Die Entwicklung der Agrarförderung ab 1972" ersicht-lich. Der Stellenwert der Bergbauernförderung wird dabei sowohl vom wachsenden Anteil des Bergbauernsonderprogrammes an der Agrarförderung (1972: 27%; 1984: 50%), als auch von der Entwick-

Tabelle 24: Die Entwicklung der Agrarförderung ab 1972

Jahr	Grüner Plan (603)		BBsonderprogramm (602)		Summe		
	absolut	Entwick- lungsindex	absolut	Entwick- lungsindex	absolut	Entwick- lungsindex	davon BBsonder- programm in %
1972	707.900.531	100,0	259.999.998	100,0	967.900.529	100,0	26,9
1973	725.141.588	102,4	250.000.000	96,2	975.141.588	100,7	25,6
1974	806.999.060	114,0	271.899.913	104,6	1.078.898.973	111,5	25,2
1975	950.412.432	134,3	461.561.950	177,5	1.411.974.382	145,9	32,7
1976	943.842.934	133,3	540.700.000	208,0	1.484.542.934	153,4	36,4
1977	934.075.095	132,0	426.244.170	163,9	1.360.319.266	140,5	31,3
1978	914.680.806	129,2	426.617.530	164,1	1.341.298.336	138,6	31,8
1979	957.032.901	135,2	695.743.000	267,6	1.652.775.901	170,8	42,1
1980	974.320.965	137,6	702.108.334	270,0	1.676.429.299	173,2	41,9
1981	1.008.021.657	142,4	826.759.603	318,0	1.834.781.260	189,6	45,1
1982	1.046.256.000	147,8	889.722.950	342,2	1.935.978.950	200,0	46,0
1983	1.083.411.814	153,0	1.021.731.292	393,0	2.105.143.106	217,5	48,5
1984	1.064.033.239	150,3	1.036.062.396	398,5	2.100.095.635	217,0	49,3
1985	1.049.569.988	148,3	1.142.534.174	439,4	2.192.104.162	226,5	52,1
1986	1.146.093.493	161,9	1.185.076.546	455,8	2.331.170.039	240,9	50,8
1987	1.654.873.000	233,8	1.282.678.000	493,3	2.937.551.000	303,5	43,7

* 135 *

Quelle: Bundesvoranschlag Spalte "Erfolg", diverse Jahrgänge;
1986: vorläufiger Gebarungserfolg; 1987: Voranschlag

Tabelle 25: Die Ausgaben im Rahmen des 1. und 2. Bergbauernsonderprogrammes

Förderungsschwerpunkte	1. Bergbauernsonderprogramm (1972-1978)		2. Bergbauernsonderprogramm (1979-1983)		Summe	
	in Mill.S	in %	in Mill.S	in %	in Mill.S	in %
A Direkter Einkommenszuschuß	524,0	19,9	1.753,7	42,4	2.277,7	33,6
B Verkehrserschließung	999,2	37,9	1.376,0	33,3	2.375,2	35,1
Elektrifizierung und Telefonanschlußförderung	67,1	2,5	73,0	1,8	140,1	2,1
C Landwirtschaftliche Regionalförderung	740,9	28,1	641,3	15,5	1.382,2	20,4
Forstliche Maßnahmen	102,9	3,9	124,6	3,0	227,5	3,4
D Hochlagenaufforstung und Schutzwaldsanierung	57,0	2,2	62,1	1,5	119,1	1,8
Forstliche Bringungsanlagen	79,9	3,0	76,7	1,9	156,6	2,3
E Landwirtschaftliche Geländekorrekturen	65,9	2,5	28,8	0,7	94,7	1,4
	2.637,0	100,0	4.136,2	100,0	6.773,2	100,0

* 136 *

A: Bergbauernzuschuß, Bergbauernzuschuß für Rinderabsatz, Mutterkuhhaltungsförderung, Rinderhaltungsprämien, Prämie für die Änderung der Flächennutzung etc.

B: Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur

C: Einzelbetriebliche Förderungsmaßnahmen

D: Forstliche Maßnahmen

E: Sonstige Maßnahmen (derzeit nur Geländekorrekturen)

Quelle: Berechnet nach Bundesvoranschlag div. Jhg., Spalte Erfolg.

Tabelle 25 (Fortsetzung): Die Ausgaben im Rahmen des 3. Bergbauernsonderprogrammes und insgesamt

Förderungsschwerpunkte	Summe 1. und 2. Bergbauernsonderprogramm		3. Bergbauernsonderprogramm (1984 bis 1986 ¹⁾)		Summe	
	in Mill.S	in %	in Mill.S	in %	in Mill.S	in %
A Direkter Einkommenszuschuß	2.277,7	33,6	1.701,9	50,5	3.979,6	39,3
B Verkehrerschließung	2.375,2	35,1	990,7	29,5	3.365,9	33,2
B Elektrifizierung und Telefonanschlußförderung	140,1	2,1	37,6	1,1	177,7	1,7
C Landwirtschaftliche Regionalförderung	1.382,2	20,4	436,6	13,0	1.818,8	17,9
Forstliche Maßnahmen	227,5	3,4	75,7	2,3	303,2	3,0
D Hochlagenaufforstung und Schutzwaldsanierung	119,1	1,8	49,8	1,5	168,9	1,7
Forstliche Bringungsanlagen	156,6	2,3	58,1	1,7	214,7	2,1
E Landwirtschaftliche Geländekorrekturen	94,7	1,4	13,3	0,4	108,0	1,1
	6.773,2	100,0	3.363,7	100,0	10.136,8	100,0

* 137 *

1) 1986: vorläufiger Gebarungserfolg

lung der Dotierung des Bergbauernsonderprogrammes (Vervierfachung zwischen 1972 und 1984) hinreichend belegt. Der Anteil, den dabei die Verkehrserschließung einnimmt, wird unter 3.5 dargestellt.

3.4 Die Einführung der Grenzlandsonderprogramme

Die von der ÖROK abgegrenzten Ostgrenzgebiete, das sind im wesentlichen die an die Tschechoslowakei, an Ungarn und an Jugoslawien angrenzenden Bezirke bzw. Bezirksteile, weisen agrarische Probleme auf, die in ihrem Gewicht durchaus gleichwertig mit den Problemen der Berggebiete zu sehen sind (ÖROK, 1978). Um auch zur Existenzsicherung der landwirtschaftlichen Betriebe des Grenzlandes wirksam beitragen zu können, wurde vom Bund mit Beginn 1974 unter dem Titel "Grenzlandsonderprogramm" ein weiterer regionaler Förderungsschwerpunkt gesetzt. Da der Bund die Bereitstellung von Bundesmitteln mit der Bedingung verknüpft hat, daß die Bundesländer dafür gleichviel Landesmittel zur Verfügung stellen müssen, werden beträchtliche zusätzliche Förderungsmittel in die Grenzregionen gelenkt. Diese Förderungsmittel werden als Beiträge (verlorene Zuschüsse) insbesondere für einzelbetriebliche Investitionsförderungsmaßnahmen zur Verbesserung der Wohn- und Arbeitssituation und für den Infrastrukturausbau zur Verfügung gestellt. Die Verkehrserschließung steht dabei an erster Stelle. Zusätzlich werden in den Programmgebieten Agrarinvestitionskredite zu den für Bergbauernbetriebe geltenden Bedingungen vergeben. Die dafür notwendigen Zinszuschüsse werden vom Bund getragen. Budgettechnisch werden die für das Grenzlandsonderprogramm zu bereitstellenden Bundesmittel unter dem Budgettitel "Grüner Plan" veranschlagt.

Als erstes Bundesland hat sich Niederösterreich am Grenzlandsonderprogramm beteiligt, Kärnten folgte 1975. Seit 1976 werden in allen Bundesländern mit Ostgrenzgebieten Grenzlandsonderprogramme durchgeführt. 1980 wurde das Oststeirische Hügelland, welches zwar nicht unmittelbares Grenzland ist, aber ähnliche Struktur-schwächen aufweist, in die Grenzlandförderung einbezogen.

Die Entwicklung der Dotierung der Grenzlandsonderprogramme mit Bundesmitteln ist aus Tabelle 26 ersichtlich.

Tabelle 26: Die Entwicklung der Bundesförderungsmittel (Beihilfen) für die Grenzlandsonderprogramme nach Bundesländer (in Mill. S)

Jahr	Burgenland	Kärnten	Nieder- österreich	Ober- österreich	Steiermark	insgesamt
1974	--	--	30,0	--	--	30,0
1975	--	10,0	30,0	--	--	40,0
1976	15,0	10,0	30,0	10,0	15,0	80,0
1977	15,0	10,0	30,0	10,0	15,0	80,0
1978	14,0	9,5	28,4	9,7	14,4	76,0
1979	15,0	15,0	30,0	10,0	15,0	85,0
1980	15,0	15,0	30,0	10,0	15,0	85,0
1981	15,0	15,0	30,0	10,0	22,5	92,5
1982	18,0	15,0	30,0	10,0	25,0	98,0
1983	20,0	15,0	30,0	10,0	25,0	100,0
1984	22,0	15,0	30,0	10,0	25,0	102,0
1985	22,0	15,0	30,0	10,0	25,0	102,0
1986	22,0	15,0	30,0	10,0	25,0	102,0
1987	22,0	15,0	30,0	10,0	25,0	102,0

Quelle: BMLF Abt. II B 13

Zusätzlich wird noch ein beträchtliches AIK-Volumen für die Programmgebiete zur Verfügung gestellt (1984: 570 Mill. S). Von den Grenzlandförderungsmitteln wurden - wie die Tabelle 27: "Der Anteil der Förderungsmaßnahme an den Grenzlandsonderprogrammmitteln" zeigt - zwischen 1976 und 1981 jährlich ca. 40% für die Förderung der Verkehrserschließung des Grenzlandes verwendet (ohne AIK). Seither ist dieser Anteil auf über 60% gestiegen.

3.5 Die Verkehrserschließung im Rahmen der differenzierten Förderungspolitik

Die Tabellen "Die Entwicklung der Förderungsmaßnahme Verkehrserschließung ländlicher Gebiete" im Rahmen des Grünen Planes und des Bergbauernsonderprogrammes und insgesamt zeigen den Anteil der Verkehrserschließung am Agrarförderungsbudget (Tabellen 28 bis 30).

Tabelle 27: Der Anteil der Förderungsmaßnahme Verkehrserschließung an den Grenzlandsonderprogrammmitteln

Jahr	Grenzlandsonderprogramme ins.1)	davon Verkehrserschließung	
		absolut ¹⁾	in %
1974	30,0	5,7	19,0
1975	40,0	9,7	24,3
1976	80,0	35,1	43,9
1977	80,0	33,8	42,3
1978	76,0	30,6	40,3
1979	85,0	33,1	38,9
1980	85,0	32,9	38,7
1981	92,5	39,5	42,7
1982	98,0	51,3	52,4
1983	100,0	57,7	57,7
1984	102,0	59,1	57,9
1985	102,0	59,5	58,4
1986	102,0	61,8	60,6

1) in Mill. S

Quelle: Tätigkeitsberichte des BMLF; BMLF Abt. II B7

Daraus ist folgendes abzulesen:

Die Förderungsmaßnahme Verkehrserschließung hat sich zwischen 1972 und 1984 vom Grünen Plan auf das Bergbauernsonderprogramm verlagert. D.h., die vom Bund für die Förderung der Verkehrserschließung zur Verfügung gestellten Mittel kommen überwiegend den Bergbauerngebieten zugute. Der Umkehrschluß, daß vor Einführung des Bergbauernsonderprogrammes diese Mittel überwiegend nicht den Bergbauern zugute gekommen sind, ist allerdings nicht zutreffend. Denn auch vorher schon war - wie bereits dargelegt wurde - die Wegebauförderung eine Maßnahme, die schon auf Grund der naturgegeben höheren Erschließungskosten verstärkt den Bergbauern zugute kam. Allerdings waren sie vor Einführung des Bergbauernsonderprogrammes bei der Förderungsprogrammerstellung für den Wegebau nicht von vornherein bevorzugt, da die Bundesmittel keiner Gebietswidmung unterlagen.

Vergleicht man die Entwicklungsindizes miteinander, so stellt man fest, daß die Dotierung der Förderungsmaßnahme "Verkehrerschließung" im Rahmen des Bergbauernsonderprogrammes bis 1984 parallel zu dessen Entwicklung erfolgt ist.

Ab 1985 weist allerdings das Bergbauernsonderprogramm insgesamt eine deutlich günstigere Entwicklung auf als die gegenständliche Förderungsmaßnahme (siehe Tabelle 29). Im Rahmen des Grünen Planes, der zwischen 1972 und 1984 immerhin um ein Drittel ausgeweitet wurde, erfuhr die Verkehrerschließung im selben Zeitraum eine Halbierung. Sie stellt in diesem Förderungsprogramm nunmehr lediglich einen Anteil nach untergeordnete Maßnahme dar, wobei diese Mittel hauptsächlich für die Verkehrerschließung in den Grenzlandförderungsgebieten verwendet werden, mithin ebenfalls im Dienste der differenzierten Agrarförderung zum Einsatz gelangen.

Die insgesamt abnehmenden relativen Anteile der Verkehrerschließung, die in beiden Budgettiteln zwar verschieden stark ausgeprägt sind, sollen nicht zum Schluß verleiten, daß die Verkehrerschließung für den Bund ihre Bedeutung verloren hat. In absoluten Zahlen ausgedrückt hat sich die Dotierung der Verkehrerschließung zwischen 1972 und 1984 beinahe verdoppelt.¹⁾ Ihre kleiner werdenden relativen Anteile sind Ergebnis der in diesem Zeitraum neu hinzugekommenen und mit bedeutenden Bundesmitteln ausgestatteten Förderungsaufgaben. Besonders ist dabei der Einkommenstransfer "Bergbauernzuschuß" zu nennen, eine 1972 geschaffene gänzlich neue Förderungsmaßnahme. Bei Nichtberücksichtigung des Bergbauernzuschusses hätte 1984 der Anteil der Verkehrerschließung am Bergbauernsonderprogramm 54% und am gesamten Agrarförderungsbudget 25% betragen. D.h. die Verkehrerschließung ländlicher Gebiete ist nach wie vor ein wesentlicher Schwerpunkt der Agrarförderung des Bundes.

1) Seit 1985 haben sich die für die Verkehrerschließung budgetierten Bundesmittel allerdings beträchtlich verringert. Für das Jahr 1987 um rund 100 Mio. S gegenüber 1984.

Tabelle 28: Die Entwicklung der Förderungsmaßnahme "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" im Rahmen des Grünen Planes (Budgettitel 603)

Grüner Plan (6 0 3)					
Jahr	absolut	Entwick- lungsindex	davon Verkehrerschließung		
			absolut	Entwick- lungsindex	in % vom Grünen Plan
1972	707.900.531	100,0	151.283.900	100,0	21,4
1973	725.141.588	102,4	133.725.000	88,4	18,4
1974	806.999.060	114,0	109.518.500	72,4	13,6
1975	950.412.432	134,3	153.792.490	101,7	16,2
1976	943.842.934	133,3	140.650.000	93,0	14,9
1977	934.075.095	132,0	119.939.000	79,3	12,8
1978	914.680.806	129,2	99.455.000	65,7	10,9
1979	957.032.901	135,2	58.131.000	38,4	6,1
1980	974.320.965	137,6	63.868.000	42,2	6,6
1981	1.008.021.657	142,4	62.000.000	41,0	6,2
1982	1.046.256.000	147,8	61.117.000	40,4	5,8
1983	1.083.411.814	153,0	55.700.000	36,8	5,1
1984	1.064.033.239	150,3	82.442.000	54,5	7,7
1985	1.049.569.988	148,3	62.550.000	41,4	6,0
1986	1.146.093.493	161,9	26.296.000	17,4	2,3
1987	1.654.873.000	233,8	60.841.000	40,2	3,7

Quelle: Bundesvoranschlag, diverse Jahrgänge Spalte "Erfolg";
1986: vorläufiger Gebarungserfolg; 1987 Voranschlag;
eigene Berechnungen

Tabelle 29: Die Entwicklung der Förderungsmaßnahme "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" im Rahmen des Bergbauernsonderprogrammes (Budgettitel 602)

Bergbauernsonderprogramm					
Jahr	absolut	Entwick- lungsindex	davon Verkehrerschließung		
			absolut	Entwick- lungsindex	in % vom BBsonderpr.
1972	259.999.998	100,0	83.628.000	100,0	32,2
1973	250.000.000	96,2	77.500.000	92,7	31,0
1974	271.899.913	104,6	78.998.500	94,5	29,1
1975	461.561.950	177,5	200.755.000	240,1	43,5
1976	540.700.000	208,0	265.750.000	317,8	49,1
1977	426.244.170	163,9	152.089.000	181,9	35,7
1978	426.617.530	164,1	140.500.000	168,0	32,9
1979	695.743.000	267,6	256.448.000	306,7	36,9
1980	702.108.334	270,0	223.272.000	267,0	31,8
1981	826.759.603	318,0	252.280.000	301,7	30,5
1982	889.722.950	342,2	295.573.000	353,4	33,2
1983	1.021.731.292	393,0	348.375.000	416,6	34,1
1984	1.036.062.396	398,5	340.530.000	407,2	32,9
1985	1.142.534.174	439,4	337.574.000	403,7	29,6
1986	1.185.076.546	455,8	310.287.500	371,0	26,2
1987	1.282.678.000	493,3	271.787.000	325,0	21,2

Quelle: Bundesvoranschlag, diverse Jahrgänge Spalte "Erfolg";
1986: vorläufiger Gebarungserfolg; 1987 Voranschlag;
eigene Berechnungen

Tabelle 30: Die Entwicklung der Förderungsmaßnahme "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" im Rahmen der Agrarförderung insgesamt (Budgettitel 602 und 603)

Agrarförderung 1)					
Jahr	absolut	Entwicklungsindex	davon Verkehrerschließung		
			absolut	Entwicklungsindex	in % der Agrarförde.
1972	967.900.529	100,0	234.911.900	100,0	24,3
1973	975.141.588	100,7	211.225.000	89,9	21,7
1974	1.078.898.973	111,5	188.517.000	80,3	17,5
1975	1.411.974.382	145,9	354.547.490	150,9	25,1
1976	1.484.542.934	153,4	406.400.000	173,0	27,4
1977	1.360.319.266	140,5	272.028.000	115,8	20,0
1978	1.341.298.336	138,6	239.955.000	102,1	17,9
1979	1.652.775.901	170,8	314.579.000	133,9	19,0
1980	1.676.429.299	173,2	287.140.000	122,2	17,1
1981	1.834.781.260	189,6	314.280.000	133,8	17,1
1982	1.935.722.950	200,0	356.690.000	151,8	18,4
1983	2.105.143.106	217,5	404.075.000	172,0	19,2
1984	2.100.095.635	217,0	422.972.000	180,1	20,1
1985	2.192.104.162	226,5	400.124.000	170,3	18,3
1986	2.331.170.039	240,9	336.583.500	143,3	14,4
1987	2.937.551.000	303,5	332.280.000	141,5	11,3

1) ohne Budgettitel 601 und 604

Quelle: Bundesvoranschlag, diverse Jahrgänge Spalte "Erfolg";
1986: vorläufiger Gebarungserfolg; 1987 Voranschlag;
eigene Berechnungen

3. ABSCHNITT

DIE FÖRDERUNG DER VERKEHRSERSCHLIESSUNG LÄNDLICHER GEBIETE

1. DER BEGRIFF "GÜTERWEG"

Wie im 2. Abschnitt bereits dargestellt, wurde die gegenständliche Förderungsmaßnahme bis 1968 "Güterwege und Seilauzüge" bezeichnet. 1969 erfolgte die Umbenennung in "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete". Eine operationale Definition des Begriffes "Güterweg" ist freilich nirgends zu finden. Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft definierte bereits 1930 den Güterweg als einen vorwiegend dem Verkehr mit land- und forstwirtschaftlichen Sachgütern dienenden Weg (BMLF 1930, S.128).

In das 1932 verabschiedete Güter- und Seilwegegrundsatzgesetz hat das Wort "Güterweg" als rechtstechnischer Begriff für eine am Boden gebahnte Bringungsanlage eingang gefunden. Im Sprachgebrauch wurde und wird vielfach der Begriff ganz allgemein für alle niederrangigen Wege außerhalb des geschlossenen verbauten Gebietes verwendet.

Als Bezeichnung für eine ganz bestimmte Kategorie von Interessentenstraßen, nämlich solchen, die die Verbindung "landwirtschaftlicher Anwesen zum öffentlichen Straßennetz herstellen" bzw. "den ländlichen Raum verkehrsmäßig erschließen", hat der Begriff "Güterweg" ins Oberösterreichische Landesstraßengesetz eingang gefunden. Darunter sind alle in einem Verzeichnis detailliert beschriebenen Wege (Name und Nummer, Länge, Gemeindegebiete, Wegerhalter, zuständige Güterwegmeisterei) zu verstehen.

In neueren Gesetzen (z.B. "Gesetz über die Errichtung eines Fonds zur Erhaltung des ländlichen Straßennetzes im Land Salzburg" (LGB1. 77/1981)) und Richtlinien (z.B. Sonderrichtlinien des Bundes für die Förderung der Verkehrerschließung ländlicher Gebiete oder RVS 3.8 "Ländliche Straßen und Wege") werden anstelle des Begriffes Güterweg umfassendere, rechtstechnisch freilich noch ungenauere Bezeichnungen verwendet.

Die mit der Errichtung dieser Wege befaßten Landesdienststellen unterscheiden unabhängig von den Rechtsgrundlagen nach der Zahl der damit erschlossenen Höfe zwischen

- Wirtschaftswegen
- Hofzufahrtswegen und
- Güterwegen.

Als Wirtschaftsweg werden dabei jene Wege bezeichnet, mit denen lediglich landwirtschaftliche Flächen und keine Höfe erschlossen werden. Sie dienen mithin der inneren Verkehrserschließung. Im größeren Stil werden diese im Rahmen von agrarischen Operationen als sogenannte "Gemeinsame Anlagen" errichtet.

Die Abgrenzung von Hofzufahrten und Güterwegen erfolgt nach der Zahl der erschlossenen Höfe. In Niederösterreich wird ein von der Abt. B 6 errichteter Weg, der mindestens 3 Höfe erschließt, explizit mit einer Tafel als Güterweg gekennzeichnet. Darunter wird von Hofzufahrten gesprochen, die - ihrem Verwendungszweck entsprechend -, technisch weniger aufwendig errichtet werden. Zumeist handelt es sich bei den Hofzufahrten um Ausüstungen von Güterwegen, die im Zuge eines Güterwegebau gleich miterrichtet werden.

Zusammenfassend heißt das: Der Begriff "Güterweg" hat (zumindestens derzeit noch) drei auf unterschiedlichen Dimensionen liegende Bedeutungen. Zuallererst handelt es sich um einen rechtstechnischen Begriff, mit dem die Wege nach dem Güter- und Seilwegegesetz und bestimmte Wege nach dem Oberösterreichischen Landesstraßengesetz bezeichnet werden. Die Bauabteilungen der Landesregierungen verwenden ihn als Terminus technicus, für die von ihnen nach den Regeln der Ingenieurkunst für die Erschließung von (vorwiegend) landwirtschaftlichen Anwesen errichteten Wege. Und schließlich meint der ungenaue allgemeine Sprachgebrauch damit alle niederrangigen Wege im ländlichen Raum, die außerhalb der geschlossenen Ortschaften liegen.

2. ABWICKLUNG DES GÜTERWEGEBAUS (ÜBERBLICK)

Die agrarische Förderungsmaßnahmen werden von Förderungsstellen abgewickelt, denen folgende Aufgaben übertragen sind:

- Förderungsansuchen entgegennehmen
- Überprüfen der Förderungswürdigkeit
- eventuell Dringlichkeitsreihung
- Förderungsmittelanweisung an den Förderungswerber
- Überprüfung der widmungsgemäßen Verwendung der Förderungsmittel.

Mit der Bundesförderungsmaßnahme "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" - also die Förderung des Güterwegebau - sind die von den Landesregierungen für den Güterwegebau eingerichteten Organisationseinheiten betraut. Bei dieser Förderungsmaßnahme ist die Förderungsstelle nicht nur für die Förderungsverwaltung verantwortlich, sondern sie ist auch in die unmittelbare Leistungserstellung - den Bau des betreffenden Güterweges, allgemeiner gesagt, die Errichtung eines funktionsgerechten ländlichen Wegenetzes - einbezogen.

In der Abbildung 2 ist die Abwicklung des Güterwegebau schematisch dargestellt.

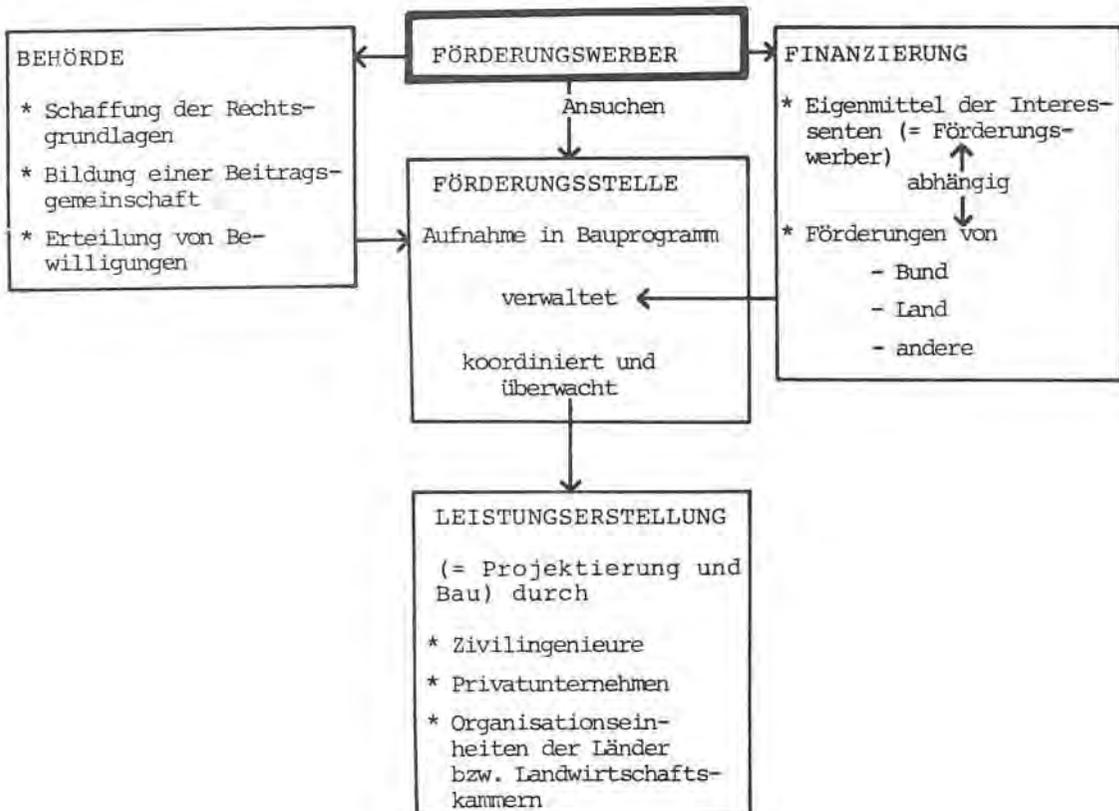
Hervorgehoben muß dabei das Ineinandergreifen von hoheitlichen und privatwirtschaftlichen Verwaltungsakten werden. So stellen die Schaffung der Rechtsgrundlagen für den Weg und alle für den Bau und die Benützung erforderlichen Bewilligungen hoheitliche Rechtsakte dar, die Errichtung des Weges und die Förderung mit öffentlichen Mitteln ist Angelegenheit der Privatwirtschaftsverwaltung. Die Bundesförderungsmaßnahme "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" hat dabei (Mit-)Finanzierungsfunktion, ihre Abwicklung ist ein Teilsystem im Gesamtsystem "Güterwegebau". Daß dabei in den meisten Bundesländern die Landesstelle, die die Förderungsmaßnahme abwickelt, auch mit der Verwaltung der dafür zur Verfügung gestellten Bundesförderungsmitteln betraut ist, ist Ergebnis der historischen Entwicklung der Förderungsmaßnahme und stellt insgesamt gesehen eine sinnvolle Verwaltungsvereinfachung dar.

Zusammenfassend heißt das: Beim Bau von Güterwegen finden zwei an sich voneinander unabhängige Verwaltungsverfahren statt:

1. Das Bauverfahren als Summe aller dafür notwendigen hoheitlichen und privatrechtlichen Verwaltungsakte
2. Das Förderungsverfahren

Dabei sind in der Praxis freilich beide Verfahren wie bei kaum einer anderen Förderungsmaßnahme miteinander verbunden.

Abbildung 2: Abwicklung des Güterwegebaus



3. FÖRDERUNGSRICHTLINIEN DES BUNDES

Das Förderungsverfahren bei der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" beruht wie bei allen anderen Förderungsmaßnahmen auf Richtlinien. Genauer gesagt handelt es sich dabei um eine Hierarchie von Richtlinien, die die von der B-VG für alle Verwaltungsakte verpflichtende Gesetzeskonformität sicherstellen soll. An oberster Stelle stehen, da ein alle Subventionen des Bundes umfassendes Bundesförderungsgesetz bislang nicht verabschiedet wurde, die "Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln". Deren derzeit geltende Fassung wurde nach Genehmigung durch die Bundesregierung am 5. Mai 1977 vom Bundesministerium für Finanzen erlassen. Zuvor waren die von eben diesem Bundesministerium 1954 erstmals ausgegebenen "Allgemeinen Förderungsrichtlinien" maßgebend.

Auf Grundlage dieser "Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln" werden vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft jährlich "Allgemeine Bestimmungen für die Förderung der Landwirtschaft" erlassen und in Sonderrichtlinien für die einzelnen Förderungsmaßnahmen spezifiziert.

3.1 Allgemeine Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln

Gleich vorweg: diese "Allgemeinen Rahmenrichtlinien" und darauf fußende Sonderrichtlinien des Ressorts gelten nur für Förderungen, die der Bund in Ausübung der Privatwirtschaftsverwaltung (Art. 17, Abs. 1 B-VG) vergibt. Förderungen die im Rahmen der Hoheitsverwaltung erfolgen und Förderungen privatwirtschaftlichen Charakters, die aber in einem Sondergesetz geregelt sind, unterliegen diesen Richtlinien natürlich nicht. Bei der Landwirtschaftsförderung und damit auch bei der Förderungsmaßnahme "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" kann der Bund auf Grund der Kompetenzverteilung nur privatwirtschaftlich tätig werden.

Als Förderung werden in diesen Rahmenrichtlinien Ausgaben des Bundes für zins- und amortisationsbegünstigte Darlehen, Annuitäten-, Zinsen- und Kreditkostenzuschüsse sowie sonstige Geldzuwendungen privatrechtlicher Art definiert, die außerhalb der Bundesverwaltung stehenden physischen und juristischen Personen quasi als "Gegenleistung" für förderungswürdige Leistungen gewährt werden.

Als förderungswürdig gelten bereits erbrachte oder beabsichtigte Leistungen, die geeignet erscheinen

- das Gemeinwohl zu sichern und/oder zu steigern;
- österreichischen Staatsbürgern Fortschritte in geistiger, körperlicher, kultureller, sozialer oder wirtschaftlicher Hinsicht zu ermöglichen;
- das zwischenstaatliche Ansehen der Republik zu heben.

Mit anderen Worten: alles, sofern es nicht gegen geltende Gesetze verstößt, ist förderungswürdig. Es bedarf also der Konkretisierung und differenzierenden Einschränkung durch Sonderrichtlinien. Dafür geben die zwar ebenfalls sehr allgemein gehaltenen Bestimmungen über Förderungsvoraussetzungen und Vorkehrungen bei der Förderungsgewährung eine Richtung vor, deren Beachtung negative Förderungseffekte und mißbräuchliche Förderungsverwendung weitgehend ausschließt.

Im einzelnen seien hervorgehoben (allgemeine Voraussetzungen):

- o Eine Förderung ist nur zulässig wenn der Einsatz von Bundesmitteln sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig erfolgt (Einklang mit den Prinzipien der Bundesverwaltung, Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit) und sie mit den Erfordernissen des gesamtwirtschaftlichen Gleichgewichtes in Einklang steht.
- o Die Bundesförderungsmittel sind vornehmlich als Gelddarlehen, Annuitäten-, Zinsen- oder Kreditkostenzuschüsse einzusetzen. Sonstige Geldzuwendungen (Beihilfen) dürfen nur in dem Ausmaß gewährt werden, soweit ein Förderungserfolg mit erstgenannten Förderungsarten nicht erzielt werden kann.

- o Förderungsstelle ist entweder das für die jeweilige Förderung zuständige Bundesministerium selbst oder ein von ihm mit Vertrag dafür betrauter und bezüglich der Förderung von ihm kontrollierter Rechtsträger.
- o Vor Gewährung einer Förderung sind Förderungszusagen dritter (insbesondere anderes Bundesorgan oder andere Gebietskörperschaften) zu erheben. Zudem sind frühere Bundesförderungen (innerhalb der letzten 5 Jahre) mitzubersichtigen. Der Förderungswerber ist diesbezüglich auskunftspflichtig.
- o Beabsichtigen verschiedene Förderungsstellen des Bundes dem gleichen Förderungswerber für dieselbe Leistung Förderungen zu gewähren, so haben sie sich noch vor der Förderungsanweisung hiervon zu verständigen. Damit sollen unzulässige Doppelförderungen verhindert werden. Eine Förderung der gleichen Leistung durch mehrere Bundesstellen ist nur dann zulässig, wenn verschiedene Zweckwidmungen der Förderungsgelder vorliegen.
- o Übersteigt die beabsichtigte Förderung 1 Million Schilling, so darf sie in der Regel nur im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen gewährt werden. (Ausnahmen siehe unter "Allgemeine Bestimmungen für die Förderung der Landwirtschaft").

Von den besonderen Voraussetzungen für die Gewährung von Bundesförderungen sind folgende Punkte wesentlich:

- o Ein Vorhaben darf nur gefördert werden, wenn seine Durchführung ohne Bundesmittel nicht oder nicht im notwendigen Umfang möglich wäre. Dabei dürfen Bundesmittel nur in dem zur Erreichung des angestrebten Erfolges unumgänglich notwendigen Umfang eingesetzt werden.
- o Der Förderungswerber muß fachlich zur Durchführung des Vorhabens fähig sein.
- o Die Durchführung des Vorhabens muß finanziell gesichert sein (Eigenleistung des Förderungswerbers).

Bei Gewährung von Bundesförderungen sind Vorkehrungen zu treffen,

- daß die Überprüfung des Förderungswerbers bezüglich der widmungsgemäßen Verwendung der Förderungsmittel möglich ist
- daß der für die Durchführung des Vorhabens aufgestellte Zeitplan eingehalten wird. Bei einem Verstoß gegen die Förderungsbedingungen können die gewährten Bundesmittel rückgefordert werden.

Die Förderungszusage verliert spätestens mit Ablauf des Finanzjahres, in dem sie gegeben wurde, an Wirksamkeit, wenn innerhalb dieses Zeitraumes vom Förderungswerber nicht alle für die Auszahlung des Förderungsbetrages vorgesehenen Voraussetzungen erfüllt werden. Davon abweichende Regelungen sind von Förderungsfall zu Förderungsfall eigens zu vereinbaren.

Interessant ist, daß die "Allgemeinen Rahmenrichtlinien" eine Projektevaluierung vorsehen, die über die unmittelbare Kontrolle des widmungsgemäßen Förderungsmitelesinsatzes hinausgeht: Die Förderungsstelle hat zu überprüfen, ob der mit der Förderung angestrebte Erfolg tatsächlich erzielt wurde. Die hierbei gewonnenen Erfahrungen sind bei künftigen Förderungen zu berücksichtigen, um mit den verfügbaren Förderungsmitteln die höchst erreichbare Wirksamkeit zu gewährleisten.

3.2 Allgemeine Bestimmungen für die Förderung der Landwirtschaft durch den Bund

Die auf Grundlage der "Allgemeinen Rahmenrichtlinien" formulierten "Allgemeinen Bestimmungen für die Förderung der Landwirtschaft" enthalten folgende Konkretisierungen:

Förderungsziele der Landwirtschaft sind

- einen wirtschaftlich gesunden und leistungsfähigen Bauernstand in einem funktionsfähigen Raum zu erhalten,
- der Landwirtschaft und den in der Landwirtschaft beschäftigten Personen die Teilnahme an der fortschreitenden Entwicklung der österreichischen Volkswirtschaft zu sichern,
- die Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Landwirtschaft, insbesondere auch durch strukturelle Maßnahmen, zu erhöhen und

- die Landwirtschaft unter Bedachtnahme auf die Gesamtwirtschaft und die Interessen der Verbraucher zu fördern, damit sie imstande ist, naturbedingte Nachteile gegenüber anderen Wirtschaftszweigen auszugleichen, sich den Änderungen der volkswirtschaftlichen Verhältnisse anzupassen, die wirtschaftliche Lage der in ihr tätigen Personen angemessen zu verbessern, der Bevölkerung die bestmögliche Versorgung mit Lebensmitteln zu sichern und zur Erhaltung der Kulturlandschaft beizutragen.

Bei der Förderung sind die Bergbauernbetriebe und sonstige ent-siedlungsgefährdete Betriebe besonders zu berücksichtigen. Diese Förderungsziele sind dem Landwirtschaftsgesetz entnommen.

Förderungsgeber können sein:

- Personen, die einen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb bewirtschaften;
- Vereinigungen auf land- und forstwirtschaftlichem Gebiet (z.B. Agrargemeinschaften, Weggenossenschaften);
- sonstige Personen und Institutionen, die im unmittelbaren Interesse der Landwirtschaft tätig sind (Landwirtschaftskammern, Bauernorganisationen etc., aber nicht Gebietskörperschaften).

Die Bedingungen, unter denen Förderungen gewährt werden und die Vorkehrungen gegen deren widmungswidrigen Einsatz entsprechen in allen Punkten den "Allgemeinen Rahmenrichtlinien". Darüber hinaus schreiben die "Allgemeinen Bestimmungen für die Förderung der Landwirtschaft" vor, daß neben den zuständigen Bundesorganen bzw. den Beauftragten der Förderungsstelle auch der § 7-Kommission und der Bundesförderungs- und -prüfungskommission jede Auskunft bezüglich des geförderten Projektes zu geben, Einsicht in die einschlägigen Schriftstücke zu gewähren und das Betreten der in Betracht kommenden Grundstücke und Gebäude zu gestatten ist.

Bezüglich der Förderungsobergrenzen pro Förderungsfall, wobei laut "Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln" ab 1 Million das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen herzustellen ist, wurden folgende Ausnahmeregelungen vereinbart: Das Einvernehmen mit dem BMF ist bei den Förderungssparten

- Milchleistungskontrolle ab 3 Mio. S (je Bundesland)
- Verkehrserschließung ländlicher Gebiete ab 7 Mio. S (Gesamt-bundesbeitrag je Projekt)
- Elektrifizierung ländlicher Gebiete ab 2 Mio. S (Gesamt-bundesbeitrag je Projekt)

herzustellen.

Die "Allgemeinen Bestimmungen für die Förderung der Landwirtschaft" richten sich nicht so sehr an den Förderungswerber, sondern an die Förderungsstelle. Und diese ist nur bei einem kleinen Teil der Landwirtschaftsförderungsmaßnahmen das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft selbst. Die Förderung der überwiegenden Mehrheit der Maßnahmen wird von anderen Rechtsträgern (vor allem Landwirtschaftskammer und Landesregierung) abgewickelt. Von besonderem Belang sind für diese die Bestimmungen über

- die Nachweislegung über die Verwendung der Bundesförderungsmittel an das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
- die geeignete Verlautbarung der Förderungsmaßnahmen an den in Frage kommenden Interessentenkreis,
- die Evidenzierung der Förderungsansuchen und die Erstellung und Durchführung von Arbeitsprogrammen.

Als Beilagen sind den "Allgemeinen Bestimmungen" angefügt: Muster für das Förderungsansuchen; für die Verpflichtungserklärung des Förderungswerbers, alle Aufgaben zu erfüllen; für die Mitteilung über Gewährung einer Förderung und ein Muster wie die Förderungsstelle dem Förderungsempfänger über die Gewährung der Förderung informieren soll und eine Anmeldung mit der die Förderungsstelle die für die Förderungsmaßnahme zugesagten Bundesmittel abrufen.

3.3 Sonderrichtlinien (des Bundes) für die Verkehrserschließung ländlicher Gebiete

Zur genaueren Definition einer Förderungsmaßnahme und deren Abgrenzung von anderen Förderungsmaßnahmen werden alljährlich Sonderrichtlinien, die die Zielsetzung, den Förderungsumfang und das Förderungsausmaß festlegen, erlassen. Zumeist handelt es sich dabei um Wiederverlautbarungen der im Vorjahr gültigen

Richtlinien. Zu größeren Richtlinienänderungen bzw. zu Neuformulierungen kommt es periodisch z.B. bei Einführung eines neuen Förderungsprogrammes oder bei Änderung der Förderungsschwerpunkte. Freilich können auch scheinbar kleine Richtlinienkorrekturen wie Änderungen der Förderungsgrenzen oder des Berechnungsmodus für den fiktiven Einheitswert größere Auswirkungen auf den Kreis der Förderungsadressaten haben.

Die Eigenart der bislang gehandhabten Förderungsabwicklung der Förderungsmaßnahme "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" bringt mit sich, daß auch die in den Sonderrichtlinien postulierten Bestimmungen für die Förderungsstelle von größerer Relevanz sind, als für den unmittelbaren Förderungswerber. Soweit es die Bundesmittel betrifft, sind die Förderungsstellen die einschlägigen Abteilungen der Landesregierungen. In Niederösterreich, Oberösterreich und der Steiermark sind bei einer kleineren Zahl der Förderungsfälle die Landwirtschaftskammern befaßt.

3.3.1 Derzeit geltende Fassung

Die derzeit geltenden Sonderrichtlinien für die Verkehrerschließung ländlicher Gebiete wurden in ihrem Inhalt zuletzt 1983 geringfügig abgeändert.

a) Förderungszweck

Die Zielsetzung dieser Förderungsmaßnahme besteht in der Schaffung eines modernen ländlichen Wegenetzes, um sowohl die Besiedlung des ländlichen Raumes, als auch eine leistungsfähige Landwirtschaft zu erhalten. Daß dabei Berg- und sonstige entsiedlungsgefährdete Gebiete besonders zu berücksichtigen sind, ist im Sinne der seit den 70er Jahren verfolgten differenzierten und regionalisierten Agrarpolitik.

Unter der Schaffung eines modernen ländlichen Wegenetzes wird in diesen Förderungsrichtlinien die Anlage von Verkehrswegen verstanden, die ihren jeweiligen Aufgaben entsprechend breit und

tragfähig ausgebaut werden und sowohl im Grund- als auch im Aufriß den Anforderungen des heutigen Verkehrs im ländlichen Raum genügen. Die Verantwortung, wie ein konkreter Weg auszugestaltet ist, damit er diesen Anforderungen entspricht, trägt die jeweilige Güterwegbauabteilung. Richtwerte dafür (z.B. Fahrbahnbreite, Höchststeigung, Dimensionierung der Tragschicht, Beschaffenheit der Fahrbahndecke etc.) sind an anderer Stelle festgelegt.

Vorrang hat die Förderung der Erschließung von ganzjährig bewohnten und bewirtschafteten landwirtschaftlichen Betrieben. Aber auch land- und forstwirtschaftliche Flächen und sonstige Objekte können in diese Förderungsmaßnahme einbezogen werden. D.h., die Förderungsmaßnahme "Verkehrersschließung ländlicher Gebiete" richtet sich zwar vorrangig an die Bauern, aber das Förderungsziel ist - wie der Name der Maßnahme schon sagt - umfassender.

b) Förderungsumfang

Mit Bundesförderungsbeiträgen kann die Neuerrichtung und der Umbau von unzureichenden Weganlagen gefördert werden, nicht jedoch der Umbau (Verbesserung) bereits bestehender Fahrbahndecken und die Erhaltung der Weganlagen. Beim Fahrbahnumbau ist die Verwendung von zinsverbilligten Darlehen jedoch möglich. Verkehrsanlagen, die im Rahmen von agrarischen Operationen errichtet werden, und Forstwege, fallen nicht unter die Maßnahme "Verkehrersschließung". Deren Förderung mit Bundesmitteln erfolgt über eigene Budgetposten und ist in entsprechenden eigenen Sonderrichtlinien geregelt.

Die Empfänger der Bundesförderungsmittel können bei der Maßnahme "Verkehrersschließung" einzelne Wegbauinteressenten und Zusammenschlüsse von Wegbauinteressenten sein. Solche Zusammenschlüsse müssen nach dem im jeweiligen Bundesland gültigen Güter- und Seilwegegesetz erfolgen, wenn es sich beim Projekt um einen Privatweg handelt, oder auf Grund eines Landesstraßengesetzes, wenn es gilt, einen Weg der Kategorie "öffentliche Interessen-

tenwege" zu errichten oder auszubauen. D.h., die Rechtsgrundlagen eines Weges müssen vor der Förderungsgewährung geklärt sein (siehe 1. Abschnitt).

Bei der Förderung der Verkehrserschließung ist die Förderung von Interessentengemeinschaften der häufigere Fall. Probleme können sich dabei dadurch ergeben, daß diesen Beitragsgemeinschaften oft auch Nicht-Landwirte und Gebietskörperschaften bzw. die Betriebe von Gebietskörperschaften (z.B. Bundesforste) angehören. Die Gebietskörperschaften und deren Betriebe sind nach den "Allgemeinen Rahmenrichtlinien" von der Förderung mit Bundesmitteln ausgeschlossen. Die Sonderrichtlinien sehen explizit vor, daß die im Rahmen einer Wegebaubeitragsgemeinschaft eingesetzten Bundesmittel nur für die Erschließung land- und forstwirtschaftlicher Betriebe und land- und forstwirtschaftlicher Flächen, die zudem nicht im Besitz einer Gebietskörperschaft sind, verwendet werden dürfen.

c) Förderungsausmaß

Die Förderung kann durch einen Beitrag (Zuschuß) oder durch einen Zinsenzuschuß zu einem Agrarinvestitionskredit-Darlehen erfolgen. Die Förderung kann "im Fall der wirtschaftlichen Notwendigkeit" auch durch beide Förderungsarten erfolgen. Konkret sieht das so aus, daß ein Agrarinvestitionskredit zumeist von einzelnen Interessenten zur Aufbringung des Interessentenanteils beantragt wird. Für die AIK-Gewährung gelten die "Sonderrichtlinien für die Gewährung von Zinsenzuschüssen" und die Spartenrichtlinien für die Investitionssparte "Verkehrserschließung ländlicher Gebiete".

Das Förderungsausmaß (Beiträge aus Bundes- und Landesmitteln) kann in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen bis zu 95% des Gesamtbauaufwandes betragen. Mindestens 5% Eigenleistung (im Falle Wegbau werden dafür auch Naturalleistungen anerkannt) sind aber auf jeden Fall erforderlich. In der Regel beträgt die Förderung durch Bundes- und Landesbeiträge zwischen 40 und 70% (im Berggebiet) des Gesamtbauaufwandes. 30 bis 60% sind Eigenlei-

stungen der Interessenten, wobei ein eventueller AIK unter Eigenleistung fällt. Die Förderungshöhe richtet sich nach der Leistungsfähigkeit der Interessenten, kann daher unterschiedlich sein und wird vom Förderungsbeamten festgestellt.

Bei der Projektierung und Ausführung des Wegebauvorhabens sind die Erfordernisse des Landschafts- und Naturschutzes zu beachten. Die Böschungen der Wegtrassen sind raschest zu begrünen oder wenn notwendig durch technische Maßnahmen zu sichern. Rutschungen, wie sie insbesondere in der Flyschzone auftreten können, sind umgehend zu sanieren.

3.3.2 Erläuterungen zu den Sonderrichtlinien

Zu diesen Sonderrichtlinien hat das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft Erläuterungen, die den Verfahrensablauf für die Förderung der Verkehrserschließung festlegen, herausgegeben. Diese enthalten Bestimmungen über:

- die Erstellung von Arbeitsplänen
- die Baudurchführung
- die Abrechnung der Förderungsmittel
- die Erstellung von Tätigkeitsberichten (Verwendungsnachweislegung)

a) Erstellung von Arbeitsplänen

Wesentlich ist dabei, daß die Förderungsstellen - das sind im Fall Verkehrserschließung die einschlägigen Abteilungen der Landesregierungen - Jahresarbeitspläne zu erstellen haben. Darin sind alle für ein Kalenderjahr vorgesehene Bauvorhaben enthalten. Diese Arbeitspläne sind dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft bis Mitte März zur Genehmigung vorzulegen. Da Wegebauauprojekte in der Regel nicht innerhalb eines Jahres abgeschlossen werden, sondern sich über mehrere Jahre erstrecken, sind im Arbeitsplan neu begonnene Vorhaben ("N") und sogenannte "Fortführungsbauten" ("F") getrennt auszuweisen. Die Bauvorhaben, die im Bergbauerngebiet liegen, sind mit einem "B" zu kennzeich-

nen, Vorhaben, die mit Grenzlandmitteln gefördert werden sollen, sind überhaupt in einem getrennten Jahresarbeitsplan zusammenzufassen. Da es sich dabei um Rahmenarbeitspläne handelt, sind Abänderungen im Bauvolumen, die im Laufe eines Jahres aus verschiedenen Gründen notwendig werden können (z.B. Witterung), innerhalb der nominierten Vorhaben möglich.

Diese Arbeitspläne sind auf den für das jeweilige Jahr für die Verkehrserschließung in Aussicht gestellten Bundesbeitrag abzustimmen und sollen einen Überblick über den vermutlichen Gesamtaufwand und seine Finanzierung durch Bund, Land, Interessenten und Sonstige (v.a. Gemeinden) geben. Ebenso sind die damit geplanten Bauarbeiten aufgeschlüsselt nach Vergleichsstrecke, Brücken und angeschlossenen Höfen in Summe bekanntzugeben. Für neue Vorhaben sind einfache Projektbeschreibungen laut den "Erläuterungen" beigelegtem Muster vorzulegen. Die ausgeführten Projektierungsunterlagen können jederzeit vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft eingesehen werden.

Während des Jahres anfallende Fälle können, sofern es das vorgesehene Förderungsvolumen dieses Jahres zuläßt, über Nachtragsarbeitspläne bis 31. Oktober des jeweiligen Arbeitsjahres eingebracht werden. Daß die Arbeitspläne von der Förderungsstelle unter Beachtung der in den Sonderrichtlinien für die Verkehrserschließung sowie in den anderen für die Vergabe von Bundessubventionen relevanten Richtlinien festgelegten Grundsätze auszuarbeiten sind, versteht sich von selbst. Keinesfalls dürfen Bundesmittel, bevor eine Projektbeschreibung dem BMLF vorgelegt wurde, zugeteilt werden.

b) Baudurchführung

Die diesbezüglichen Vorgaben der "Erläuterungen zu den Sonderrichtlinien für die Verkehrserschließung ländlicher Gebiete" verlangen für die mit Bundesmitteln geförderten Güterwege einen Ausbaustandard, der

- o "den allgemeinen Regeln der Technik bzw. den einschlägigen Normen" entspricht,

- o für die Fahrbahndecken einen minimalen Erhaltungsaufwand erwarten läßt
- o und die sichere Benützung der Verkehrsanlage ermöglicht.

Den Erfordernissen des Landschafts- und Naturschutzes ist bei der Ausführung eines Projektes unbedingt Rechnung zu tragen.

Bemerkenswerte, über die diesbezüglichen allgemeinen Formulierungen der "Sonderrichtlinien" hinausgehende Projektierungsvorschriften enthält die jüngst von einer Arbeitsgruppe von Experten für den ländlichen Straßenbau ausgearbeitete Richtlinie RVS 3.8 "Ländliche Straßen und Wege". Darin heißt es in diesem Zusammenhang u.a.:

Ingenieurbiologische Maßnahmen zur Sicherung der Böschungen und Dämme sollten vorrangig gegenüber Kunstbauten Anwendung finden.

Eine möglichst rasche Begrünung und Humusierung der Böschungen sowie die Rekultivierung aufgelassener Wegteile oder Restflächen ist selbst auf untergeordneten Wirtschaftswegen und Zufahrten geboten (RVS 3.8, S.3).

Alle ländlichen Straßen sind möglichst gut in die Landschaft einzufügen. Größere Eingriffe, wie tiefe Einschnitte, hohe Dammschüttungen und störende Kunstbauten sollten vermieden werden. Bestehende Baumgruppen, Feldgehölze, Waldränder und ökologisch wertvolle Landschaftsteile sollen geschont und bei der Trassenführung berücksichtigt werden.

Ländliche Straßen sollen den Landschaftsinformationen organisch angepaßt und mit ihren begleitenden Bepflanzungen ein positiver Beitrag zur Landschaft sein (RVS 3.8, S.4).

Für die Umweltverträglichkeit einer Straße von Bedeutung ist auch die Querschnittsbildung und hier insbesondere die Wahl des Querschnittes, d.h. die Breite der Straße. Beim übergeordneten Straßennetz sind zunehmend bescheidenere Dimensionen beobachtbar - ein Trend, der in den letzten Jahren freilich weniger von ökologischen Erwägungen als von Finanzierungspässen eingeleitet wurde.

Daß sich auch die Erbauer der ländlichen Straßen dieser Diskussion stellen müssen, beweist eine Untersuchung der für die Förderung der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" zuständigen

Abteilung des BMLF. 20 verschiedene Fahrbahnbreiten (von 2,5 bis 7 m) und 23 verschiedene Kronenbreiten (von 2,8 bis 8,5 m) konnten bei einer Datenbasis von 5.500 Projekten (10.700 km Gesamtweglänge) festgestellt werden. 31,4% der untersuchten Projekte hatten Fahrbahnbreiten von mehr als 3,5 m; rund 10% von mehr als 4 m (ROITHNER 1985, S.19 und 21).

Da es nicht gelten kann "für jeden Begegnungsfall, der irgendwann einmal auftreten könnte, den hierfür erforderlichen Querschnitt zur Verfügung zu stellen" (ROITHNER 1985, S.23) hat das BMLF 1986 bezüglich der mit Bundesmitteln geförderten Güterwege verordnet, daß die maximale Fahrbahnbreite mit 3,5 m festgelegt ist, nach Möglichkeit jedoch 3 m zu wählen sind. Überbreiten bedürfen nunmehr einer besonderen Begründung.

Die bereits zitierte RVS 3.8 postuliert für die Querschnittswahl die Forderung, daß unter Beachtung der relevanten Kriterien (insbesondere Verkehrsbedeutung, Frequenz und Zusammensetzung des zu erwartenden Verkehrs) im Zweifelsfall eher der kleinere Querschnitt gewählt werden soll (RVS 3.8, S.21). Deutlicher könnte man den Paradigmenwechsel, der sich innerhalb von 20 Jahren vollzogen hat, nicht in Worte gießen.

Fertiggestellte Anlagen sind einer Schlußbesichtigung (Kollaudierung) zu unterziehen. Dabei ist zu überprüfen, ob

- o die Mittel widmungsgemäß eingesetzt,
- o technische Vorschriften befolgt,
- o Sicherheitsbestimmungen eingehalten

wurden. Die Schlußbesichtigung und damit zusammenhängende Vorschriften sind Angelegenheit des Landes. Über jedes endgültig abgeschlossene Vorhaben ist dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft ein Schlußbericht vorzulegen (laut in den Erläuterungen vorgegebenen Muster).

c) Abrechnung der Förderungsmittel

Über die Kostenaufwendungen der einzelnen Bauvorhaben und deren Finanzierung sind nach den Regeln einer geordneten Buchhaltung Aufzeichnungen zu führen. Um den jährlichen Bauerfolg eindeutig feststellen zu können, sind die damit erstellten technischen Leistungen ebenfalls zu erfassen.

Die Aufzeichnungen der einzelnen Vorhaben sind jährlich mit 31.12. abzuschließen. Die Ergebnisse sind in Verwendungsnachweisen und Tätigkeitsberichten für das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft zusammenzufassen. Insbesondere interessiert dabei für den jährlichen Nachweis der Förderungsleistung die Zahl der angeschlossenen Höfe und die im jeweiligen Jahr in Summe errichtete Weglänge allerdings ausgedrückt mit der fiktiven Größe "Vergleichsstrecke". Die Definitionen dafür im Wortlaut:

angeschlossene Höfe

"Ein Hof gilt als angeschlossen, wenn er in der schneefreien Zeit ohne Rücksicht auf Witterungsverhältnisse mit einem normalen Lastkraftwagen sicher erreicht werden kann.

Als Hof gilt jeder mit einer Wohnstätte für eine Familie verbundener landwirtschaftlicher Betrieb mit einer Grundfläche - soweit es sich nicht um Betriebe mit Spezialkulturen handelt - von mindestens einem halben Hektar, der ganzjährig bewirtschaftet werden kann." (BMLF 1977).

Vergleichsstrecke

"Die Vergleichsstrecke ist jene fiktive Strecke, die aus dem Ansatz "Jahresbauaufwand durch kalkulierte Laufmeterkosten" ermittelt wird." (BMLF 1977).

Bezüglich der weiteren Spezifikationen (z.B. Bergbauerngebiet) sind die Tätigkeitsberichte von den Förderungsstellen analog den Arbeitsplänen zu erstellen.

Zudem sind zu einem gesonderten Termin (bis 28.2. des Folgejahres) dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft folgende Meldungen zu erstatten:

- Fertiggestellte Tragschichten und Fahrbahndecken aufgegliedert nach den technischen Ausführungsarten;
- Stand der vorliegenden Wegansuchen.

Zusammenfassend ist zum Förderungsverfahren zu bemerken: Die Förderung der Verkehrserschließung ländlicher Gebiete mit Bundesmitteln unterscheidet sich insofern von anderen landwirtschaftlichen Förderungsmaßnahmen des Bundes, daß das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft nicht die einzelnen Förderungsansuchen von Interessenten bzw. Wegbaugemeinschaften/-genossenschaften genehmigt, sondern die von den Förderungsstellen vorgelegten Jahresarbeitspläne. Für deren Durchführung werden den Förderungsstellen entsprechende Bundesmittel zur Verfügung gestellt. Die einzelnen Förderungsansuchen müssen dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft nicht vorgelegt werden (siehe die diesbezügliche Regelung in den "Allgemeinen Bestimmungen für die Förderung der Landwirtschaft") - wohl aber die Projektbeschreibungen.

3.3.4 Wesentliche Richtlinienänderungen

a) Förderungszweck

Bis Mitte der 70er Jahre wurde als Förderungsbegründung vor allem der landwirtschaftliche Charakter der Wege herausgestrichen.

"Die Verkehrserschließung ländlicher Gebiete ist die grundlegende Voraussetzung für eine rationelle und konkurrenzfähige Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Betriebe und deren Wirtschaftsflächen.

Die Umstellung der landwirtschaftlichen Betriebe auf marktorientierte Produktion kann nur dann in verstärktem Maße erfolgen, wenn geeignete Verkehrswege geschaffen werden, die den Transport der landwirtschaftlichen Produkte vom Betrieb zum Markt und der Produktionsmittel zum Betrieb in wirtschaftlicher Weise ermöglichen." (BMLF, FÖRDERUNGSKATALOGE der Jahre 1968 - 1976).

Das heutige Förderungsziel - 1978 in den Grundzügen erstmals formuliert - trägt dem Bedeutungswandel des ländlichen Wegenetzes Rechnung: Nicht nur landwirtschaftliche Funktionen, die im wesentlichen im Gütertausch zwischen Bauernhof und Markt bestehen, sind zu erfüllen, sondern alle wirtschaftlichen und so-

zialen Verkehrsleistungen, die das Leben im ländlichen Raum erleichtern, ja vielfach erst einen angemessenen Lebensstandard ermöglichen.

b) Förderungsumfang

Bis 1973 waren die einzelnen Interessenten eines Güterweges die Förderungssubjekte. Ab 1974 sind auch Zusammenschlüsse von Interessenten als Ganzes, sofern sie eigene Rechtspersönlichkeit haben, förderungsfähig.

c) Förderungsausmaß

1978 wurde der Eigenmittelanteil, den die Interessenten von den Gesamtbaukosten mindestens aufzubringen haben, von 15 auf 5% herabgesetzt. Die öffentlichen Mittel können nunmehr (einschließlich eventueller Agrarinvestitionskredite) 95% des Bauaufwandes betragen.

3.4 Sonder- und Spartenrichtlinien (des Bundes) für die AIK-Förderung der Verkehrserschließung ländlicher Gebiete

Antragsteller für einen Agrarinvestitionskredit (AIK) in der Sparte "Verkehrserschließung" können sowohl Einzelpersonen als auch Wegbauinteressentengemeinschaften im Ganzen sein. Dem Antrag muß jedenfalls eine Projektbeschreibung des Weges beiliegen.

Die Untergrenze für ein Darlehen beträgt dabei S 50.000,-. Die maximale Kreditobergrenze ist bei der Verkehrserschließung mit 95% der Investitionskosten limitiert. Damit zählt die Verkehrserschließung zu den Förderungsmaßnahmen mit dem höchstmöglichen Förderungsanteil (neben dem Almwegebau und dem landwirtschaftlichen Wasserbau). Ein AIK in der Höhe von 95% der Gesamtkosten ist aber nur dann möglich, wenn das Vorhaben anderweitig nicht öffentlich gefördert wird. D.h., bei Koppelung von Beihilfe und AIK, kann der AIK maximal die Differenz zwischen Beihilfe (von Bund und/oder Land) und 95% betragen.

Die Laufzeit des Kredites beträgt 10 Jahre. Der Zinsenzuschuß beträgt bei Gemeinschaftsmaßnahmen einheitlich 36% des jeweils gültigen Bruttozinssatzes. Bei Einzelprojekten im Berggebiet, Grenzland und den sonstigen vom BMLF anerkannten Regionalförderungsgebieten ist ein Zinsenzuschuß von 50% möglich. In diesen Fällen wird der AIK jedoch über die Sparte "Landwirtschaftliche Regionalförderung" abgewickelt.

3.5 Technische Richtlinien

Es ist zwar nicht Aufgabe dieser Arbeit, technische Grundlagen für Planung und Ausführung der ländlichen Verkehrswege darzustellen, dennoch sei der Vollständigkeit halber auf zwei von Fachleuten aus allen Bundesländern erarbeiteten Unterlagen, die technische Richtlinien für Projektierung und Bau zum Inhalt haben, hingewiesen. Diese von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen herausgegebenen "Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau" (RVS) sollen die technischen Standards für die Arbeit der Güterwegbauabteilungen vorgeben.

3.5.1 RVS 3.8 "Ländliche Straßen und Wege"

Diese Richtlinie wurde zwischen 1984 und 1986 von einem Arbeitsausschuß, dessen Mitglieder durchwegs Güterwegbaufachleute waren, ausgearbeitet. Zuvor gab es in Österreich für ländliche Straßen und Wege keine einheitlichen und umfassenden technischen Richtlinien. "Ziel der Arbeit war daher die Erstellung eines kompleten Richtlinienwerkes für den ländlichen Straßenbau, das als Grundlage für Planung und Bauausführung, aber auch als Bewertungshintergrund für Ausbau- und Umbaumaßnahmen dienen sollte" (LITZKA 1985, S.45).

In dieser Richtlinie werden die ländlichen Straßen nach ihrer Verkehrsbedeutung in solche mit größerer Verkehrsbedeutung (Straßen, die Ortschaften und Siedlungsgebiete mit dem übergeordneten Straßennetz bzw. übergeordnete Straßen untereinander verbinden und ganzjährig ein höheres Verkehrsaufkommen aufweisen) und geringerer Verkehrsbedeutung (Erschließung von Höfen

und Weilern bei geringem Verkehrsaufkommen, Erschließung von land- und forstwirtschaftlichen Flächen) unterschieden.

Die RVS 3.8 beschreibt Linienführung, Querschnittsausbildung und die Anlage von Kreuzungen, Kehren und Umkehrplätzen. Als allgemeiner Grundsatz für die Linienführung gilt, daß ländliche Straßen möglichst gut in die Landschaft einzufügen sind (siehe dazu auch das unter 3.3.2 b) Gesagte). Ländliche Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung erfordern - insbesondere, wenn solche Straßen in das übergeordnete Straßennetz übernommen werden sollen - eine zügigere Linienführung. Bei jenen mit geringer Verkehrsbedeutung soll eine zügige Linienführung nur von untergeordneter Bedeutung sein. Gelände, Zufahrtsmöglichkeiten, Grundstücksformen bestimmen hier die Wahl der Trasse. Besonderer Wert wird in dieser neuen Richtlinie auf eine angepaßte Querschnittswahl (siehe dazu ebenfalls 3.3.2 b) gelegt.

Von der Befolgung der in der RVS 3.8 festgelegten Grundsätze und Grenzwerte ist bei ausreichenden Ausbaustandards (insbesondere auch bezüglich Verkehrssicherheit) eine sparsamere Landschaftsverwendung und umweltgerechte Bauweise zu erwarten.

3.5.2 RVS 11.573: Bituminöse Schichten

Seit 1982 gibt es über die Qualitätsanforderungen, die die Erbauer ländlicher Straßen an bituminöse Schichten aller Art stellen sollten, eine Richtlinie der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen "Bituminöse Trag-, Deck-, Tragdeckschichten im Heißmischverfahren für den ländlichen Straßenbau". Diese enthält Bestimmungen über die Qualität des Mischgutes und der fertigen Schichten bezüglich Bitumengehalt, Hohlräume, Verdichtungsgrad etc., normiert Prüfverfahren und sieht eine entsprechende Gewährleistung vor (LITZKA 1984, S.1 ff). Die Qualität dieser Schichten ist entscheidend für den Erhaltungsaufwand eines Weges. Jede schon beim Bau erreichbare Qualitätsverbesserung kommt mithin den Interessenten, die die Erhaltungslast zu tragen haben, direkt zugute.

4. FÖRDERUNGSRICHTLINIEN DER LÄNDER

Die Verkehrserschließung ländlicher Gebiete wird auch ganz wesentlich mit Landesmitteln gefördert. Maßgebend dafür sind:

- die Landwirtschaftsförderungsgesetze der Bundesländer;
- die Landesfinanzgesetze mit den in den Landesvoranschlägen jeweils enthaltenen Budgetansätzen für die Förderung der ländlichen Verkehrserschließung. Diese wird in den letzten Jahren in einigen Bundesländern insbesondere durch die zusätzliche Schaffung entsprechender Sonderprogramme forciert (z.B. in Niederösterreich, Tirol, Salzburg);
- bezüglich der Förderungswürdigkeit sind insbesondere bei mit Bundes- und Landesmitteln geförderten Projekten natürlich auch die Förderungsrichtlinien des Bundes maßgebend;
- etwaige Richtlinien für zusätzliche Sonderförderungen
- und nicht zuletzt die konkrete Praxis der für die Abwicklung der mit Bundes- und oder Landesmitteln geförderten Wegbaumaßnahmen betrauten Landesstellen.

4.1 Die Landwirtschaftsförderungsgesetze der Länder

In den Landeswirtschaftsförderungsgesetzen, die die einzelnen Bundesländer (mit Ausnahme von Burgenland und Wien) in der 2. Hälfte der 70er Jahre verabschiedet haben, sind Aufträge für die Förderung der ländlichen Verkehrserschließung enthalten. So ist "die Ausstattung des ländlichen Raumes mit der erforderlichen Infrastruktur" ein Förderungsziel des Landwirtschaftsförderungsgesetzes des Bundeslandes Kärnten (LGBl 72/1976 - § 1 Abs.2 lit.f).

Im Niederösterreichischen Landwirtschaftsförderungsgesetz (LBGl 6100-1976) ist "die Ausgestaltung und Erhaltung einer auf die Ziele dieses Gesetzes Bedacht nehmenden ländlichen Infrastruktur" ein allgemeines Förderungsziel (§ 2, Z.10). "Die Herstellung und Erhaltung von ländlichen Wegen" ist ein besonderes Förderungsziel (§ 3, Abs.1 Z.7). Gefördert kann sie mit Zinsenzuschüssen (§ 14 Abs.1) und/oder Beihilfen (§ 14 Abs.2) werden. Die Herstellung und Erhaltung soll nach Möglichkeit gemeinschaftlich erfolgen (§ 14 Abs.1).

Im Oberösterreichischen Landwirtschaftsgesetz LGBI 53/1978 rangiert der Förderungsbereich Infrastruktur an erster Stelle. Insbesondere sind "der Anschluß der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe an das allgemeine Wegenetz durch geeignete Wege" zu fördern. Ausdrücklich wird dabei auf die ganzjährige Befahrbarkeit mit Lastkraftwagen hingewiesen (§ 6 Abs.1 lit.a). Auf Grund dieses Gesetzes, das im Abs.2 des § 6 Höchstbelastungsgrenzen für infrastrukturelle Maßnahmen vorsieht, wurde vom Land Oberösterreich 1978 eine Sonderförderung zur landwirtschaftlichen Verkehrserschließung geschaffen. Deren Richtlinien werden unter 4.2. dargestellt.

Nach dem Salzburger Landwirtschaftsförderungsgesetz (LGBI 16/1974) hat die Festsetzung der Interessentenbeiträge für infrastrukturelle Maßnahmen im Rahmen zumutbarer Beitragsleistungen zu erfolgen (§ 3 Abs.1). Als Förderungsbereich sind die infrastrukturellen Einrichtungen in diesem Gesetz ebenfalls an erster Stelle gereiht: "ausreichende Verkehrserschließung durch den ländlichen Wegebau (äußere Verkehrsanlage) einschließlich der Wegerhaltung" (§ 6 lit. a). Die "Anlage von Wirtschaftswegen" wird dem Förderungsbereich "Agrarstruktur" dieses Gesetzes zugeordnet (§ 7 lit. e).

Die diesbezüglichen Formulierungen im Steiermärkischen Landwirtschaftsförderungsgesetz (LGBI 37/1976: § 7 Z.1 und § 8 Z.5) sind nahezu wortgleich mit denen des Salzburger Landwirtschaftsgesetzes.

Das Tiroler Landwirtschaftsgesetz (LGBI 3/1975) zählt als mögliche Förderungsempfänger auch "Weggemeinschaften, durch deren Wege in erheblichen Maß land- und forstwirtschaftliche Grundstücke erschlossen werden" (§ 4 lit. e) auf. Die Förderung von "Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur, wie Verkehrerschließung ..." (§ 7 lit. b) kann mit Geld-, Dienst- und Sachleistungen (§ 5 lit. c bis f) erfolgen.

Das Vorarlberger Landwirtschaftsförderungsgesetz (LGBI 37/1974), das vor allem ein Gesetz zur Regelung der Direktzahlungen des Landes Vorarlberg an die Landwirtschaft (Bewirtschaftungs-

prämien) ist, nennt die Förderung von Maßnahmen unter anderem zur besseren Erschließung landwirtschaftlicher Betriebe unter den "sonstigen Förderungsmaßnahmen", die gewährt werden können soweit die Ziele des Vorarlberger Landwirtschaftsförderungsgesetzes durch Bewirtschaftungsprämien nicht erreicht werden können (§ 13 Abs.1 lit. f).

Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht jedoch nach keinen der Länder-Landwirtschaftsgesetze.

4.2 Sonderförderung des Landes Oberösterreich

Diese zusätzlich zur Bundes- und Landesförderung der Verkehrser-schließung bestehende Sonderförderung des Landes Oberösterreich wurde 1978 als eine Konkretisierung der mit dem Oberösterreichischen Landwirtschaftsförderungsgesetz verfolgten Ziele eingeführt. Es handelt sich dabei um eine Zusatzförderung der Verkehrser-schließung ausschließlich ganzjährig bewohnter und bewirtschafteter landwirtschaftlicher Betriebe. Sie dient dazu, die Interessentenbeiträge in einem wirtschaftlich einigermaßen tragbaren Rahmen zu halten, indem sie für diese einheitswert- bzw. einkommensabhängige Höchstbelastungsgrenzen je Betrieb festlegt.

Der zumutbare Eigenleistungsanteil beträgt nach den Richtlinien dieser Sonderförderung bei einem betrieblichen Einheitswert von bis zu S 30.000,- mindestens S 30.000,- bzw. bei einem über S 30.000,- liegenden land- und forstwirtschaftlichen Einheitswert die Höhe des Einheitswertes.

Die Sonderförderung besteht darin, daß bei Vollerwerbsbetrieben und bei Zu- und Nebenerwerbsbetrieben mit einem außerlandwirtschaftlichen jährlichen Bruttoeinkommen von unter S 70.000,- die Differenz zwischen Einheitswert und dem darüber hinausgehenden Interessentenbeitrag zur Gänze vergütet wird. Bei Zu- und Nebenerwerbsbetrieben mit mehr als S 70.000,- jährlichem außerlandwirtschaftlichen Bruttoeinkommen erfolgt eine Staffelung der Vergütung des Differenzbetrages zwischen landwirtschaftlichem Einheitswert und Interessentenleistung. Wobei die zumutbare Interessentenleistung von Zu- und Nebenerwerbsbetrieben absolut

mit der Summe aus betrieblichem Einheitswert und Bruttojahreseinkommen begrenzt ist. D.h., übersteigt die Interessentenleistung die Summe aus betrieblichem Einheitswert und jährlichem Bruttoeinkommen, so bekommen Zu- und Nebenerwerbsbetriebe die gesamte Differenz vergütet; tut sie das nicht, dann eben nur einen gewissen Prozentsatz der Differenz zwischen Interessentenleistung und betrieblichem Einheitswert. Dieser Prozentsatz beträgt bei einem außerbetrieblichen Bruttoeinkommen

von S	70.000,-	bis	S 130.000,-	70 %
"	S 130.000,-	"	S 250.000,-	50 %
"	S 250.000,-	"	S 350.000,-	30 %

Bei einem außerlandwirtschaftlichen Bruttoeinkommen von mehr als S 350.000,- wird keine Sonderförderung gewährt. Anträge für diese Förderung behandelt das Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Agrartechnik und Forstrechtsabteilung. Die Antragstellung erfolgt über die Stelle, die die Erstförderung des Wegebaus abgewickelt hat (Güterwegabteilung der Landesbaudirektion oder die Abteilung Technik der Oberösterreichischen Landwirtschaftskammer). Die Zahl der Betriebe, die in den Genuß dieser Förderung gekommen sind, hat sich zwischen 1978 (133) und 1985 (264) verdoppelt, die dafür bereitgestellte Förderungssumme beinahe dreifacht (1978: 3,7 Mio.S; 1985: 9,1 Mio.S; 1986: 5,8 Mio.S). Ein Blick auf die bezirksweise Verteilung der bewilligten Beiträge zeigt, daß besonders die extrem liegenden Bergbauernbetriebe von dieser Förderung profitieren. So haben im Jahr 1985 52 Betriebe des Bezirkes Steyr 3,8 Mio. S Sonderförderung erhalten, Das sind pro Betrieb im Durchschnitt S 73.835,-. Anders gesagt, all diese Betriebe hätten für den zeitgemäßen Anschluß für das öffentliche Verkehrsnetz ohne diese Sonderförderung mindestens S 100.000,- Interessentenleistung aufbringen müssen.

5. DIE ABWICKLUNG DES LÄNDLICHEN WEGEBAUS AM BEISPIEL NIEDER- ÖSTERREICH¹⁾

Wie bereits im 2. Abschnitt erwähnt, wird in Niederösterreich die Verkehrserschließung ländlicher Gebiete zum Großteil von der Niederösterreichischen Landesregierung, in einer kleineren Zahl der Fälle (etwas mehr als 10% des Gesamtbauvolumens) aber auch von der Niederösterreichischen Landwirtschaftskammer (insbesondere Hofzufahrten und Weingartenwege) durchgeführt.

Im folgenden wird die Abwicklung des ländlichen Wegebbaus durch die Landesregierung dargestellt.

5.1 Organisation

Seit 1978 ist die Abteilung B/6 (Landwirtschaftlicher Wege und Anlagenbau, Verwaltung des Bauhofes Absdorf) beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung für alle technischen und finanziellen Belange des ländlichen Wegebbaus zuständig. Zuvor wurde der Güterwegebau zum überwiegenden Teil von der Kulturtechnischen Fachabteilung der Niederösterreichischen Agrarbezirksbehörde betreut.

Im einzelnen hat die Abteilung B/6 folgende Aufgaben wahrzunehmen:

- o Errichtung von Güterwegen, die den Anschluß von Einzelhöfen oder Rotten an das übergeordnete Verkehrsnetz bezwecken;
- o Herstellung von Wirtschaftswegen;
- o Ausbau von gemeinsamen Anlagen im Zuge von Grundstückszusammenlegungen bzw. Flurbereinigungen (Wege, Gräben, Brücken und kleinere Dränagen).
- o Die dauernde Instandhaltung der fertiggestellten Anlagen.
- o Alp- und Weidemeliorationen: Adaptierung von Alpgebäuden, Ausbau von Weideställen und Wasserleitungen; Errichtung von Alpwegen.
- o Behebung von Unwetterschäden an Weganlagen und Kulturflächen im ländlichen Raum.

1) Quellen: Persönliche Mitteilungen von HR D.I. Wachberger und HR D.I. Povolny (1984); Pichler 1978, Wachberger 1985

Für die Durchführung dieser Baumaßnahmen stehen der Abteilung B/6 der Bauhof Absdorf (1964 gegründet) als (Winter-) Standort der landeseigenen Baumaschinen und 8 regionale Bauabteilungen mit je einer Baukanzlei zur Verfügung. Jede Bauabteilung wird von einem Diplomingenieur (Studienrichtung "Kulturtechnik und Wasserwirtschaft" an der Universität für Bodenkultur) geleitet, dem in erforderlicher Anzahl weitere Ingenieure, Techniker, Bauführer, Maschinisten, Partieführer und Bauarbeiter beigelegt sind.

Die Baukanzleien befinden sich in den Orten:

Groß Gerungs	(Bauabteilung 1)
Eggenburg	(" 2)
Korneuburg	(" 3)
Langenlois	(" 4)
Waidhofen/Ybbs	(" 5)
Scheibbs	(" 6)
St. Pölten	(" 7)
Neunkirchen	(" 8)

Der landeseigene Maschinenpark (Stand 1980 unter anderem 17 LKWs, 5 Planiertrauben, 5 Bagger, 2 Laderaufen, 5 Radlader, 17 Grader, 29 selbstfahrende Walzen, 13 Kompressoren) wird von den Fachkräften des Bauhofes betreut. Der Zeitpunkt des Einsatzes und der Einsatzort wird von der örtlichen Bauleitung bestimmt.

Da mit den landeseigenen Maschinen nur rund 20% des Gesamtbedarfes gedeckt werden können, werden zusätzliche Maschinen und Geräte von Privatfirmen angemietet.

Insgesamt beschäftigt die Abteilung B/6 76 Landesbedienstete (davon 15 Akademiker und 9 Maturanten) und 216 Kollektivvertragsbedienstete (davon 138 Arbeiter).

Wer in welchem Umfang die für einen Güterwegbau notwendigen Leistungen erbringt, ist aus der Übersicht 6 ersichtlich.

Förderungsabwicklung und Bauaufsicht wird ausschließlich von den Landesbeamten durchgeführt. Zur Projektierung und Vermessung werden auch Ziviltechniker herangezogen. Die bei der Errichtung

Übersicht 6: Die Verteilung der beim Güterwegebau anfallenden Tätigkeiten und Leistungen auf die möglichen "Lieferanten"

Tätigkeiten und Leistungen	Land	Inter- essenten	Unter- nehmer
Förderungsabwicklung	xxx		
Planung	xx		x
Bauaufsicht	xxx		
Handarbeit	xx	x	
Maschinenarbeiten	x	x	x
Transport	x	x	xx
Material		x	xx
Vermessung	x		x

Zeichenerklärung:

xxx: wird ausschließlich von durchgeführt

xx: wird überwiegend von ... durchgeführt

x: wird nur im untergeordneten Umfang von ... durchgeführt

des Güterweges anfallende Handarbeit kann zu einem kleineren Teil auch von den Interessenten erbracht werden. Maschinenarbeiten werden wie gesagt vom Land und von Privatunternehmern, im untergeordneten Umfang auch von den Interessenten durchgeführt. Das Baumaterial wird üblicherweise von den einschlägigen Unternehmen in der näheren Umgebung der Baustelle bezogen, es sei denn, daß im Zuge der Rohtrassenerrichtung geeignetes Schütt- und Tragschicht-(Schotter-)Material erschlossen und somit von den Interessenten beigestellt werden kann. D.h., ein beträchtlicher Teil der Investitionssumme eines Güterweges fließt in die lokale Wirtschaft und hebt so die Kaufkraft der Region. Asphaltierungen werden im ganzen (Material, Transport, Einbau) ausgeschrieben.

Für die Überprüfung in technischer und finanzieller Hinsicht ist die Abteilung VI/3 zuständig, die die örtlichen Kollaudierungen für den Bund und das Land Niederösterreich vorzunehmen hat.

Diese Tätigkeit bezieht sich sowohl auf die Baumaßnahmen der Abteilung B/6 wie auch auf jene der Forstabteilung der Niederösterreichischen Landes-Landwirtschaftskammer. Die Bundesmittel fließen direkt an die Abteilung B/6, die NÖ Landesmittel werden über die Abteilung VI/12 nach entsprechenden Landtagsbeschlüssen an die Abteilung B/6 bzw. die NÖ Landes-Landwirtschaftskammer freigegeben.

Die Verrechnung aller im Zuge der Baumaßnahmen auftretenden Geldbewegungen wird von der Niederösterreichischen Landesbuchhaltung Abteilung 10 durchgeführt.

5.2 Verfahrensablauf

5.2.1 Antrag

Das Verfahren, das zur Errichtung eines Güterweges führt, wird durch ein formloses Ansuchen der Interessenten (Einzelpersonen, Interessentengemeinschaft, Gemeinde) um Errichtung eines Güterweges an die Abteilung B/6 eingeleitet. Ohne ein solches Ansuchen, quasi von Amts wegen, wird kein Weg errichtet.

5.2.2 Erhebungsbericht

Auf Grund des Ansuchens erhebt der zuständige Bauabteilungsleiter die Situation an Ort und Stelle. Dabei hat er zu allererst festzustellen, ob die erforderlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines Güterweges vorliegen.

Dies ist dann zweifelsfrei der Fall, wenn eine landwirtschaftliche Liegenschaft über keinerlei Zufahrtsmöglichkeit verfügt, eine Situation die eher selten vorkommt. Meistens hat sie lediglich keinen geeigneten Zufahrtsweg. Zur Beurteilung dieser Frage hat die Abteilung B/6 Richtlinien aufgestellt. Danach sind bestehende Zufahrtswege dann als ungeeignet zu bezeichnen, wenn sie Steigungen über 12% aufweisen und/oder wenn sie geringere Fahrbahnbreiten als 3 m haben und/oder wenn sie keine für den Verwendungszweck notwendige technische Ausstattung (Beschotte-

zung, Wasserhaltungsmaßnahmen etc.) erkennen lassen. Schließlich sind für die Förderungswürdigkeit des Weges noch dessen Ausbaukosten von Bedeutung, da nur dann gefördert werden kann, wenn die erforderlichen Leistungen der Interessenten ein zumutbares Maß überschreiten.

Bei dieser ersten Erhebung ist weiters festzustellen, ob der auszubauende Weg unter die Kategorie "Güterweg" (siehe 1. "Der Begriff Güterweg") einzuordnen ist. Liegt lediglich ein Antrag auf Einräumung eines landwirtschaftlichen Bringungsrechtes nach dem Güter- und Seilwegegesetz vor, so ist damit die Agrarbehörde zu befassen.

Das Ergebnis dieses Lokalaugenscheines wird in einem "Erhebungsbericht" festgehalten. Insbesondere sind daraus neben den allgemeinen Angaben (wie Lage, Anzahl und Namen der Interessenten, Zahl der erschlossenen Höfe, Größe der damit erschlossenen Fläche und eine Einschätzung der Dringlichkeit) der derzeitige Zustand in rechtlicher und technischer Hinsicht und die für die (Neu-)Errichtung notwendigen Maßnahmen (Rechtsgrundlagen, ungefähre Trassenführung und eine grobe Schätzung der Baukosten) zu entnehmen.

5.2.3 Instruierungsverhandlung

Mit dem Erhebungsbericht hat der Ausbauantrag für die Bauabteilung konkrete Gestalt angenommen und es kann, sofern die Vorfragen wie Zuständigkeit und Förderungswürdigkeit positiv beantwortet sind, zu einer ersten Verhandlung mit den Interessenten der sogenannten Instruierungsverhandlung kommen. Dabei werden die für die Trasse notwendigen Grundabtretungen geklärt und eine erste Aufteilung des voraussichtlichen Interessentenanteils an den Kosten der Anlage auf die einzelnen Interessenten vorgenommen. Beides ist manchmal konfliktrichtig und kann Verzögerungen des Wegebbaus, manchmal sogar dessen Verhinderung, nach sich ziehen. Grundabtretung, Sicherung der Baukosten, aber auch der Erhaltungskosten sind jedoch die weiteren rechtlichen Voraussetzungen für ein Wegebauprojekt, ohne deren Klärung an einem

Bau unter Verwendung öffentlicher Förderungsmittel nicht gedacht werden kann. Der verantwortliche Beamte sichert sich diesbezüglich ab, indem er einerseits die Niederschrift der Instruierungsverhandlung (und auch der weiteren Verhandlungen) mit der Unterschrift der Interessenten rechtsverbindlich macht und andererseits indem er die Bildung von öffentlich-rechtlichen Beitragsgemeinschaften durch die jeweils zuständigen Behörden (Gemeinde bei Wegen nach dem Landesstraßengesetz, Agrarbehörde bei solchen nach dem Güter- und Seilwegegesetz - siehe 1. Abschnitt) veranlaßt.

Danach kann das Vorhaben in ein Bauprogramm aufgenommen werden. Dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft ist eine Projektbeschreibung im Sinne der Sonderrichtlinien für die Verkehrserschließung ländlicher Gebiete (siehe 3.4) vorzulegen.

5.2.4 Ausarbeitung des Projekts

Nun kann die technische Planung des Güterwegprojektes, die ja bereits Kosten verursacht, durchgeführt werden. Zumeist genügt ein sogenanntes "Generelles Projekt", das aus den geplanten technischen Maßnahmen und deren voraussichtlichen Kosten, Übersichtskarte, Lageplan und Regelprofil und etwaigen weiteren technischen Planungsunterlagen besteht. Bei Wegen, die komplizierte Kunstbauten oder aufwendige Trassierungen verlangen, ist für die gesamte Strecke bzw. zumindestens für schwierige Teilbereiche auch ein sogenanntes "Detailprojekt" zu erstellen. Da die Förderungsrichtlinien vorsehen, daß öffentliche Mittel nur für den Ausbau von qualitativ einwandfreien Weganlagen zu gewähren sind, wird den Projekten folgendes Regelprofil zugrunde gelegt:

Fahrbahnbreite mindestens 3,0 Meter. Beiderseits der Fahrbahn Bankette von mindestens 0,25 Meter. Bergseits ein Wassergraben, der als Muldengraben oder, wenn es die Verhältnisse erfordern, als Spitzgraben ausgebildet wird. Die Böschungen beiderseits der Fahrbahn gehören zum Wegkörper und werden so rasch als möglich begrünt. An erforderlichen Stellen werden Rohrdurchlässe, Plattendurchlässe, Brücken, Stütz- und Futtermauern gebaut und Dränagen verlegt. Die Tragschicht wird, den Untergrundverhältnissen angepaßt, so

stark dimensioniert, daß sie auch den Schwerverkehr ohne Verformungserscheinungen aufnehmen kann. An geeigneten Plätzen werden Ausweichstellen angelegt. Für Kurvenradien, Verbreiterungen, Ausrundungen von Kuppen und Wannen gelten die Werte für eine Ausbaugeschwindigkeit von 40 km/h.

5.2.5 Bau-, Projekt- und Finanzierungsverhandlung

In der Bau- und Projektverhandlung wird das endgültige Projekt noch einmal mit den Interessenten durchgesprochen. Damit steht dem Bau des Güterweges, sobald es die Arbeitsplanung der Bauabteilung erlaubt und die Finanzierung gesichert ist, nichts mehr im Wege. Die Länge der Bauzeit wird dabei vor allem von der Leistungskraft der Interessenten bestimmt, da diese ihren Anteil, das sind die mit öffentlichen Förderungsmitteln nicht gedeckten Baukosten, auf jeden Fall aufbringen müssen. Zum Teil erfordern auch die technischen Gegebenheiten längere Bauzeiten. Mehrjährige Bauzeiten sind also die Regel.

Jährlich werden Finanzierungsverhandlungen abgehalten, wobei nach Maßgabe der zu erwartenden öffentlichen Mitteln der Interessentenanteil festgesetzt und die damit finanzierbaren Baumaßnahmen geplant werden. Das einzelne Wegbauprojekt wird im vorgesehenen Finanzierungsumfang in den Jahresarbeitsplan aufgenommen (siehe dazu 3.3.2 Erläuterungen zu den Sonderrichtlinien), der sodann dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft vorzulegen ist.

5.2.6 Bau

Die jeweiligen Baumaßnahmen werden vom Bauabteilungsleiter geplant und überwacht und unter der Leitung eines für die jeweilige Baustelle zuständigen Partieführers (Polier) durchgeführt. Er ist für den Arbeitsablauf und die unmittelbare Überwachung aller Leistungen verantwortlich und hat das Bautagebuch zu führen.

5.2.7 Weitere Verfahrensschritte

Auch Güterwege, die zunächst nach dem GSLG abgehandelt worden sind, können später als "notwendiger öffentlicher Gemeindeweg" durch Beschluß des Gemeinderats in das öffentliche Gut übernommen werden. Ein derartiger Beschluß ist meistens auch bei den nach dem Landesstraßengesetz errichteten Güterwegen notwendig, und zwar immer dann, wenn der neue Trassenverlauf nicht bzw. nicht zur Gänze mit dem bereits bestehenden öffentlichen Gut übereinstimmt. In der Folge wird eine Erhaltungskonkurrenz bestehend aus Interessenten und Gemeinde gebildet, womit die Gemeinde mit dem von ihr freiwillig übernommenen Prozentanteil (in der Regel mindestens 20%) an den in Zukunft auftretenden Erhaltungskosten des Güterweges die Interessenten entlastet. Als Konkurrenzverwalter fungiert in einem solchen Fall meistens die Gemeinde. Bei Güterwegen nach dem Landesstraßengesetz kann diese Beteiligungserklärung der Gemeinde auch gleichzeitig mit der Bildung der Beitragsgemeinschaft erfolgen.

Gegen Ende der Bauarbeiten oder nach deren Abschluß erfolgt die Vermarkung des Weges. Im Zuge der dafür notwendigen Grenzverhandlung wird über die Auflassung entbehrlich gewordener Parzellenwidmungen entschieden. Das nunmehr von Eisenmarken begrenzte Weggrundstück wird von einem Zivilingenieur für Vermessungswesen eingemessen und ein grundbuchfähiger Teilungsplan erstellt. Das zuständige Vermessungsamt bescheinigt mit Bescheid den erstellten Plan und behandelt die im Zuge eines Güterwegebaus herbeigeführten Eigentumsänderungen gemäß dem Liegenschaftsteilungsgesetz. Mit dieser Amtsbestätigung ist das Eigentum über die für den Weg notwendigen Grundstücke endgültig außer Streit gestellt, und es kann die Eintragung ins Grundbuch erfolgen. Mit dem Beschluß des dafür zuständigen Bezirksgerichtes ist die Existenz des Güterweges entweder als öffentliches Gut oder als Privatweg einer Interessentengemeinschaft auch für die Öffentlichkeit dokumentiert.

5.2.8 Kollaudierung

Nach Beendigung der Bauarbeiten wird der Güterweg von der Abteilung B/6 mit einer Güterwegtafel gekennzeichnet.

Danach erfolgt die Kollaudierung. Diese wird - wie bereits erwähnt - nach Vorlage des gesamten Bau- und Abrechnungsoperates durch die Abteilung VI/3 des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung durchgeführt. Rechnungen und Bauberichte werden überprüft. Der Güterweg wird nochmals begangen und die Behebung etwaiger Mängel angeordnet. Mit der technischen und finanziellen Entlastung der Bauabteilung ist der Wegebau abgeschlossen und der fertige Weg wird in die Erhaltungspflicht der Interessenten übergeben. Das Abschlußblatt (lt. Muster der Erläuterungen zu den Sonderrichtlinien für die Verkehrserschließung ländlicher Gebiete) wird dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft übermittelt.

5.3 Finanzierung

5.3.1 Förderung

Die Förderung der Baumaßnahmen im Bereich der Verkehrserschließung ländlicher Gebiete richtet sich grundsätzlich nach der Leistungsfähigkeit der bäuerlichen Interessenten und wird in einem Prozentsatz der Gesamtkosten zum Ausdruck gebracht. Beihilfen über 60% bedürfen einer besonderen Genehmigung und sind entsprechend zu begründen.

5.3.2 Interessentenleistung

Die nicht mit öffentlichen Mitteln gedeckten Baukosten müssen von den Interessenten aufgebracht werden. Das erfordert, da die modernen Bauverfahren Naturalleistungen nur sehr beschränkt zulassen, zum Teil sehr beträchtliche Bargeldleistungen. Grundsätzlich werden in Niederösterreich auch die Gemeinden zu Beiträgen herangezogen.

Grundsätzlich werden gütliche Vereinbarungen hinsichtlich der Aufteilung der Interessenteneigenleistungen angestrebt. Von den gesetzlichen Zwangsmöglichkeiten wird nur in Ausnahmefällen Gebrauch gemacht.

Die Anteilsermittlung erfolgt üblicherweise durch Amtorgane der jeweiligen Bauabteilung und berücksichtigt in der Regel folgende Kriterien:

- Hofanschluß
- eventuell vorhandene Nebenerwerbsmöglichkeiten, die eine verstärkte Benützung des Weges erwarten lassen
- Anteil der Fläche des einzelnen Interessenten, die mit der Weganlage erschlossen wird, an der gesamten damit erschlossenen Fläche (= Vorteilsgebiet)
- Art der Fläche (Ackerland, Wiese, Wald etc.)

Diese Berechnung dient als Grundlage für die Verhandlung, wobei dann die endgültige Verteilung der Eigenleistungen festzulegen ist. Wie diese Aufteilung bei konkreten Projekten aussieht, ist der Fallstudie (siehe 6. "Fallstudie ausgewählter Güterwegprojekte in Niederösterreich") zu entnehmen. Einvernehmliche Änderungen des Berechnungsergebnisses sind möglich. Im Falle des Nichtzustandekommens einer Einigung wird der Baubeginn zurückgestellt.

Soweit es die auf der Baustelle anfallenden Tätigkeiten zulassen, können die Interessenten zur Abstattung ihres Anteils auch Naturalleistungen erbringen. Und zwar in Form von Handarbeit, Maschinenleistung (z.B. Traktor mit Planierschild oder Wasserfaß, Motorsäge) oder Materialbeistellung (z.B. Schotter, Holz). Diese Tätigkeiten bzw. Materialien werden zum ortsüblichen Preis bewertet und als Interessentenleistung angerechnet. Da freilich nur ein verhältnismäßig geringer Teil der Interessentenleistung unbar erbringbar ist (siehe dazu die Fallstudie), mithin zum Teil hohe Baranforderungen an die Interessenten bestehen, können diese einen Agrarinvestitionskredit beanspruchen. Und zwar sowohl als Güterweggemeinschaft im ganzen oder auch als einzelne Interessenten. Die Einreichung erfolgt über die Abteilung B/6,

die Genehmigung der Zinsenzuschüsse erfolgt durch das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft (siehe auch 3.4 "Sonder- und Spartenrichtlinien des Bundes für die AIK-Förderung der Verkehrserschließung ländlicher Gebiete").

Abbildung 3: Schema des Verfahrensablaufes beim geförderten Güterwegebau in Niederösterreich

Verfahrensschritt	befähigte Stelle
Förderungsansuchen	Wegebauinteressent
(Schaffung der Rechtsgrundlagen)	} Gemeinde (bei LStrG) Agrarbehörde (bei GSLG)
Feststellung der Förderungswürdigkeit und Aufnahme in ein Bauprogramm	Abt. B/6 (Förderungsstelle)
Projektierung	Abt. B/6 bzw. Ziviltechniker
Bau:	
Leistungserstellung durch	} Bauaufsicht und Finanzierungsverwaltung durch Abt. B/6
o Privatunternehmen	
o landeseigene Maschinen (Bauhof) und Arbeiter	
o Interessentenarbeit (Naturalleistungen)	
Grenzverhandlung, Vermessung, Eintragung ins Grundbuch	Zivilingenieur, Vermessungsamt
Kollaudierung	Abt. VI/3

Übergabe des Weges in die Erhaltungspflicht der Interessenten

6. EXKURS: FALLSTUDIE AUSGEWÄHLTER GÜTERWEGPROJEKTE DES BUNDES-
LANDES NIEDERÖSTERREICH

Zur Illustration des Ablaufes des Bauverfahrens und der Finanzierung der Baukosten wurden der Aktenlauf und die Abrechnungsoperatere von 10 abgeschlossenen niederösterreichischen Güterwegprojekten ausgewertet. Die regionale Verteilung dieser Projekte ist aus Tabelle 31 ersichtlich.

7 der 10 ausgewählten Projekte (siehe ebenfalls Tabelle 31) liegen im Bergbauerngebiet und erschließen ausschließlich Bergbauernbetriebe. Tabelle 31 enthält weiters die Rechtsgrundlagen für Bau und Erhaltung des jeweiligen Güterweges.

Tabelle 31: Regionale Verteilung und Rechtsgrundlagen der ausgewählten Güterwegprojekte

Name	Bau- abt.	Bezirk	Gemeinde	Bergbauern- gebiet	Rechtsgrundlagen	
					Bau	Erhaltung
Bergl	6	Scheibbs	St. Anton/Jeßnitz	x	GSLG	LStrG
Oberpirat	7	St. Pölten	Brand - Laaben	x	LStrG	LStrG
Fallenzhof	7	St. Pölten	Altlenzbach	x	LStrG	LStrG
Gugerhof	7	St. Pölten	Michelbach	x	GSLG	LStrG
Haselhof/E	7	Lilienfeld	Eschenau	x	GSLG	LStrG
Zaussenberg	4	Tulln	Groß Riedenthal	-	LStrG	LStrG
Kiesling I	4	Krems	Langenlois/ Lengenfeld	-	LStrG	LStrG
Redling	4	Krems	Langenlois/Haders- dorf - Kammern	-	LStrG	LStrG
Lugbauer	4	Melk	Mgd. Yspertal	x	LStrG	LStrG
Stiegeramt	4	Melk	St. Ostwald	x	LStrG	LStrG

x) = ja
-) = nein

Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. B/6

Einen ersten Einblick bezüglich Bauzeit, Erschließungsleistung und Kosten gewähren die in Tabelle 32 zusammengestellten Kenn-
daten.

6.1 Verfahren

6.1.1 Rechtsgrundlagen für den Bau

In der Mehrheit der Fälle (7) war das Niederösterreichische Landesstraßengesetz anzuwenden (siehe Tabelle 31). Deshalb wurden von den betreffenden Gemeinden Beitragsgemeinschaften nach dem Landesstraßengesetz gebildet. Der Beitrag der Gemeinden zu den Ausbaurkosten liegt (in diesen Fällen) - bezogen auf die Gesamtbaurkosten - zwischen 10 und 60%.

In 3 Fällen war das Güter- und Seilwegegesetz anzuwenden. D.h., es wurden zur Aufbringung der Interessentenleistung von der Agrarbezirksbehörde Güterweggemeinschaften gebildet. In einem Fall hat sich eine Gemeinde mit 1% Anteil an einer solchen Güterweggemeinschaft beteiligt (GW Gugerhof).

Mit welchem prozentuellen Anteil die öffentlichen Förderer (Bund und Land) und die Interessenten bei den ausgewählten Projekten an den Gesamtbaurkosten beteiligt waren, ist aus der Tabelle 34: "Verteilung der Bau- und Erhaltungskosten auf die Beitragsfaktoren in %" ersichtlich.

Als Beispiel einer sehr ausgeklügelten Anteilsermittlung sei die des Güterweges Haselhof herausgegriffen. Der Projektant hat dafür folgende Kriterien herangezogen: Hoferschließung, Fläche und benutzte Weglänge. Die Hoferschließung ist grundsätzlich höher zu bewerten (60% der aufzubringenden Interessentenleistung) als die Flächenerschließung. Da 4 Höfe mit dem Weg erschlossen werden, schlug die Hoferschließung mit 15 Anteilsprozenten je erschlossenen Hof zu Buche. Die Aufteilung der restlichen 40% wurden aus der erschlossenen Fläche, wobei die Fläche zuvor mit dem Faktor der benutzten Weglänge reduziert wurde, errechnet. In der Tabelle 33 ist der rechnerische Vorgang dieser Anteilsermittlung dargestellt.

Tabelle 32: Kenndaten ausgewählter Güterwegprojekte

	Bauzeit		Länge d. Anlagen in m	Beteiligte	ange. Höfe	erschl. Fläche ha	dv. LNF	Gesamtk. in S 1.000	lfm Kosten S	m ² Kosten S	Kosten pro Hof in S	Kosten/ha Vorteilsfl.
	von bis	in J.										
Bergl	1977-80	4	3.149	6	4	121	70	2.876	913,-	244,-	719.000,-	23.793,-
Oberpirat	1976-81	6	2.011	7	4	205	133	2.762	1.373,-	411,-	690.500,-	13.473,-
Fallenzhof	1979-81	3	603	3	3	74	44	846	1.404,-	426,-	282.000,-	11.432,-
Gugerhof	1977-81	5	2.426	5	5	113	74	2.635	1.086,-	356,-	527.000,-	23.319,-
Haselhof/E	1980-81	2	1.441	9	4	104	73	1.700	1.180,-	362,-	567.000,-	16.346,-
Zaussenberg	1978-79	2	786	16	-	40	40	921	1.172,-	273,-	--	23.025,-
Kiesling I	1975-78	4	2.936	485	-	291	291	3.271	1.114,-	237,-	--	11.241,-
Redling	1978-79	2	1.618	134	-	36	36	1.125	695,-	226,-	--	31.250,-
Lugbauer	1980-82	3	642	5	2	36	36	678	1.056,-	332,-	339.000,-	18.833,-
Stiegeramt	1975-78	4	1.940	7	4	158	109	2.511	1.295,-	231,-	502.000,-	15.892,-
10	1976-82	Ø 3,5	von 603 bis 3.149 m Ø 1.755 " 17.552 "	677	25	1.178	906	19.325				

* 186 *

Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. B/6

Tabelle 33: Ermittlung der Interessentenanteile am Beispiel des GW-Haselhof

Inter- essent	Hof	nur Haus	Fläche in ha	ben. Weg- länge in m	% von 1.500 m	reduz. Fläche ³⁾	% - Anteil		% - Summe	tatsächl. %-Verteil.
							Fläche	Hof		
R.	1	-	23,0	1.310	87,3	20,1	11,0	15	26,0	25,9
Bu.	1	-	11,0	1.310	87,3	9,6	5,2	15	20,2	20,1
O.	1	-	22,0	1.280	85,3	18,8	10,2	15	25,2	25,1
Bo.	-	-	6,0	500	33,3	2,0	1,1	-	1,1	1,1
K.	-	-	8,0	500	33,3	2,7	1,5	-	1,5	1,5
W.	-	-	2,0	80	5,3	0,1	0,1	-	0,1	0,1
R.	1	-	22,0	1.310	87,3	19,2	10,5	15	25,5	25,4
V.	-	-	2,0	500	33,3	0,7	0,4	-	0,4	0,4
Be. ⁵⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4
Summe	4	-	96 ¹⁾	1.500 ²⁾		73,2	40,0 ⁴⁾	60 ⁴⁾	100,0	100,0

1) Vorteilsfläche insgesamt (= erschlossene Fläche)

2) gesamte Weglänge

3) reduziert mit benutzter Weglänge in %

4) im Einvernehmen festgelegt

5) Interessent stieß erst nach Anteilsberechnung hinzu ± seine 0,4%-Anteile wurden zur (geringfügigen) Reduzierung der Beitragslast der Hauptinteressenten verwendet (siehe Spalte tatsächliche %-Verteilung).

Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung Abt. B/6

Einfachere Berechnungen (etwa nur nach dem Flächenausmaß) sind im Falle des Einverständnisses der Interessenten ebenfalls möglich.

6.1.2 Rechtsgrundlagen für die Erhaltung

Alle untersuchten Güterwege, also auch jene, die das GSLG zur Rechtsgrundlage hatten, wurden in das öffentliche Gut übernommen. Zu deren nachhaltigen Erhaltung wurden Beitragsgemeinschaften sogenannte Erhaltungskonkurrenzen gemäß § 23 NÖ-LStrG gebildet, wobei der Gemeindeanteil an den Erhaltungskosten zwischen 20 und 100% liegt.

Die Tabelle 34: "Verteilung der Bau- und Erhaltungskosten auf die Beitragsfaktoren in %" enthält die Aufteilung der Erhaltungskosten bei den ausgewählten Projekten. Anzumerken ist dabei jedoch, daß Erhaltungsmaßnahmen - zumindestens die aufwendigeren - zumeist mit Landesmitteln subventioniert und von der Abteilung B/6 durchgeführt werden.

Tabelle 34 : Verteilung der Bau- und Erhaltungskosten auf die Beitragsfaktoren in %

	Baukosten						Erhaltungskosten	
	öffentl. Förderung			Interessenten			Gemeinde	Einzelint.
	Bund	Land	insge.	Gemeinde	Einzelint.	insge.		
Bergl	53,0	27,0	80,0	--	20,0	20,0	20	80
Oberpirat	56,2	23,4	79,6	8,8	11,6	20,4	20	80
Fallenzhof	--	70,0	70,0	10,0	20,0	30,0	30	70
Gugerhof	--	80,0	80,0	1)	20,0	20,0	20	80
Haselhof/E	--	70,0	70,0	--	30,0	30,0	20	80
Zaussenberg	--	40,0	40,0	60,0	2)	60,0	100	--
Kiesling I	29,3	12,2	41,5	58,5	2)	58,5	100	--
Redling	--	40,0	40,0	60,0	--	60,0	100	--
Lugbauer	33,9	36,1	70,0	20,0	10,0	30,0	30	66
Stiegeramt	29,6	40,4	70,0	16,0	14,0	30,0	50	50

1) marginale Beteiligung der Gemeinde

2) Anteil der Einzelinteressenten nicht ausgewiesen

Quelle: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. B/6

6.1.3 Bau- und Förderungsverfahren

a) Zeitraum zwischen Antragstellung und Baubeginn

Der Zeitraum, der zwischen Antragstellung und Baubeginn verstrich, ist aus der Übersicht 7 ersichtlich. Besonders lange Zeitspannen weisen dabei die Projekte "Bergl", "Gugerhof",

"Zausenberg" und "Lugbauer" auf. Im Fall "Gugerhof" (9 Jahre) waren sie jedoch durch Schwierigkeiten bei der Grundabtretung und der Aufteilung der Interessentenkosten bedingt. Der Zusammenschluß der Interessenten zu einer Güterweggemeinschaft (nach dem GSLG) konnte erst am 31. März 1977 von der Agrarbehörde bescheidmäßig festgelegt werden.

Übersicht 7: Zeitspanne: Antragstellung - Baubeginn
ausgewählter Güterwegprojekte

	Antragstellung	Erhebung durch Bauleitung	Instruierungsverhandlung	Baubeginn	Zeitspanne Antragstel. - Baubeginn
Bergl	6.10.1964	18.01.1966	11.03.1976	28.03.1977	12,5 Jahre
Oberpirat	10.10.1974	21.01.1975	7.09.1976	8.11.1976	2,0 "
Fallenzhof	6.09.1976		4.11.1977	17.05.1979	3,0 "
Gugerhof	25.06.1968			22.08.1977	9,0 "
Haselhof	5.10.1976 ¹⁾		28.06.1979	23.06.1980	4,0 "
Zausenberg	27.05.1971	17.12.1973	5.11.1976	16.11.1978	7,0 "
Kiesling I	22.07.1969	12.1973	5.09.1974	1975	6,0 "
Redling	3.12.1975	11.03.1976		9.11.1978	3,0 "
Lugbauer	23.09.1974	8.08.1978		22.01.1981	5,5 "
Stiegeramt	22.06.1973 ²⁾	14.02.1974		30.09.1975	2,0 "

- 1) Erstantrag am 23.10.1959, Projekt kam jedoch auf Grund von Schwierigkeiten bei der Grundabtretung nicht zustande. 1976 Projekterweiterung
- 2) Vorher bereits bei der NÖ LWR Antrag gestellt, nach Intervention bei LR Bierbaum zum obigen Datum von der NÖ Agrarbezirksbehörde zur weiteren Betreuung übernommen

b) Förderungen durch Bund und Land

Alle im Berggebiet liegenden Güterwege wurden mit mindestens 70% der Baukosten gefördert. Drei davon erreichten auf Grund der laut betriebswirtschaftlichen Gutachten geringen Leistungskraft der Interessenten eine Förderung von 80% (siehe Tabelle 34).

5 Projekte sind in gemeinsamen Bundes- und Landesprogrammen, 5 ausschließlich im Rahmen von NÖ Landesprogrammen verwirklicht worden. Die jeweilige Zuordnung richtete sich nach den budgetären Möglichkeiten (Normal- oder Sonderprogramme). Auf die massiven Anstrengungen des Landes Niederösterreich, die Verkehrser-schließung seiner ländlichen Gebiet mit Hilfe des NÖ landwirt-schaftlichen Siedlungsfonds beschleunigt abzuwickeln, ist be-sonders hinzuweisen (siehe 7. Förderungsbericht).

c) Verfahrensablauf am Beispiel eines konkreten Projektes

An Hand des Güterwegprojektes "Fallenzhof" wird der Verfahrens-ablauf beispielhaft dargestellt.

3 Interessenten, deren Gehöfte bislang lediglich über einen hol-prigen Schotterweg erreichbar waren, bemühten sich bei der Ge-meinde Altlengbach um Ausbau dieses Weges. Die Gemeinde stellte in der Folge am 21.6.1976 namens der Interessenten einen ent-sprechenden Antrag. Da die Gemeinde bereit war, den bisherigen Privatweg ins öffentliche Gut zu übernehmen, war als Rechts-grundlage das LStrG anwendbar und von der Gemeinde eine Bei-tragsgemeinschaft zu bilden.

Am 4. November 1977 fand die Instruierungsverhandlung gleich-zeitig mit der 1. Bauverhandlung statt. Die Niederschrift bein-haltete die Bereitschaft der Gemeinde, den Güterweg als öffent-lichen Weg zu übernehmen, die Bildung einer Beitragsgemein-schaft, die Aufteilung der Interessentenanteile (auf Grund frei-williger Erklärung der Interessenten) und die in Aussicht ge-stellte öffentliche Förderung. Mit der am 14.11.1977 durch Be-scheid der Gemeinde erfolgten Bildung der Beitrags- und Erhal-tungskonkurrenz für den Güterweg "Fallenzhof", der am 3.12.1977 Rechtskraft erlangte, war die Rechtsgrundlage geschaffen.

Das Projekt wurde von einem Zivilingenieur ausgearbeitet und im Februar 1978 vorgelegt.

In einer 2. Instruierungsverhandlung am 27.11.1978 wurde die Grundabtretung der für den Güterweg erforderlichen Trennstücke (Fahrbahn, Bankette, Gräben und Böschungen) geklärt.

Am 9.2.1979 faßte der Gemeinderat den Beschluß, den Güterweg als "notwendigen öffentlichen Gemeindegeweg" ins öffentliche Gut zu übernehmen.

Am 19.4.1979 fand die Finanzierungsverhandlung für die Baumaßnahmen des Jahres 1979 statt. Am 17.5.1979 war schließlich Baubeginn.

18.4.1980: Finanzierungsverhandlung für das Jahr 1980
Am 20.5.1980 erfolgten Vermarkung und Grenzverhandlung.

25.02.1981: die Finanzierungsverhandlung für das Jahr 1981.
20.05.1981: Meldung des Abschlusses der Bauarbeiten.
26.11.1981: Kollaudierung.

6.2 Baukosten und Finanzierung

Die Gesamtbaukosten und deren Finanzierung (Aufteilung der Kosten nach Förderung und Interessenten) sind aus der Tabelle 35 ersichtlich. Demnach verursachte der sich über die Gemeinden Langenlois und Lengenfeld erstreckende und zur Weingartenerschließung angelegte Güterweg Kiesling die absolut höchsten Kosten, gefolgt von den Bergbauernerschließungen Bergl, Oberpirat, Gugerhof und Stiegeramt.

Vergleichbar sind die Baukosten freilich erst, wenn man sie auf standardisierte Einheiten bezieht. Dabei waren sowohl die lfm-Kosten als auch die m² Kosten beim Güterweg Fallenzhof am höchsten. Die Kosten je angeschlossenen Hof waren beim Güterweg Bergl, die Kosten je ha Vorteilsfläche bei der Weingartenerschließung Redling am höchsten (siehe dazu auch die Tabelle 32 "Kenndaten"). Die Finanzierung der Baukosten durch Förderung und Interessenten bezogen auf 1 lfm errichteten Weg ist der Tabelle 36 zu entnehmen.

Tabelle 35: Verteilung der Baukosten auf die einzelnen Kostenträger

	Gesamt- baukosten	davon					
		F ö r d e r u n g			I n t e r e s s e n t e n		
		Bund	Land	insgesamt	Gemeinde	Einzelint.	insgesamt
Bergl	2.875.745,-	1.524.000,-	776.596,-	2.300.596,-	--	575.149,-	575.149,-
Oberpirat	2.761.978,-	1.551.000,-	647.540,-	2.198.540,-	243.638,-	319.800,-	563.438,-
Fallenzhof	846.389,-	--	592.470,-	592.470,-	84.639,-	169.277,-	253.916,-
Gugerhof	2.634.693,-	--	2.107.755,-	2.177.755,-	1)	526.939,-	526.939,-
Haselhof	1.699.671,-	--	1.189.770,-	1.189.770,-	--	509.901,-	509.901,-
Zaussenberg	920.995,-	--	368.398,-	369.398,-	552.597,-	--	552.597,-
Kiesling I	3.271.113,-	959.000,-	398.511,-	1.357.511,-	1.913.600,-	--	1.913.600,-
Redling	1.124.543,-	--	449.817,-	449.817,-	674.726,-	--	674.726,-
Lugbauer	678.162,-	229.863,-	244.850,-	474.713,-	135.632,-	67.817,-	203.449,-
Stiegeramt	2.511.361,-	743.000,-	1.014.953,-	1.757.953,-	399.306,-	354.102,-	753.408,-

1) marginale Beteiligung

Quelle: Amt der NÖ Landesregierung, Abt. B/6

Tabelle 36 : Finanzierung der Baukosten (Kosten pro lfm) ausgewählter Güterwege durch die Beitragsfaktoren (in S)

Name des Güterweges	lfm-Kosten	Förderungsanteil			Interessentenanteil		
		Bund	Land	Summe	Gemein.	Interes	Summe
Bergl	913,-	484,-	247,-	758,-	--	183,-	183,-
Oberpirat	1.373,-	771,-	322,-	1.093,-	121,-	159,-	280,-
Fallenzhof	1.404,-	--	983,-	983,-	140,-	281,-	421,-
Gugerhof	1.086,-	--	869,-	869,-	--	217,-	217,-
Haselhof	1.180,-	--	826,-	826,-	--	354,-	354,-
Zaussenberg	1.172,-	--	469,-	469,-	703,-	--	703,-
Kiesling I	1.114,-	327,-	136,-	463,-	652,-	--	652,-
Redling	695,-	--	278,-	278,-	417,-	--	417,-
Lugbauer	1.056,-	358,-	381,-	739,-	211,-	106,-	317,-
Stiegeramt	1.295,-	383,-	523,-	906,-	207,-	188,-	388,-

Quelle: Berechnet nach Unterlagen des Amtes der NÖ-Landesregierung, Abt. B/6

Die effektive Belastung der einzelnen Interessenten ist aus der Tabelle 37 ersichtlich. Sie enthält die durchschnittliche Interessentenleistung pro Beteiligten und den jeweils höchsten und niedrigsten Interessentenanteil. Die durchschnittlich höchsten Interessentenleistungen erforderte der Güterweg Gugerhof mit S 104.000,- durchschnittlichem Interessentenanteil pro Beteiligten, gefolgt von Bergl mit S 95.000,-.

Wie sich die Höhe der Interessentenkosten der untersuchten Wege auf die einzelnen Interessenten verteilt, ist aus der Tabelle 38 ersichtlich. Für die Auswertung konnten dabei natürlich nur die 7 Wege, von denen die Interessentenanteile vorliegen, herangezogen werden. Diese 7 Wege haben 42 Beteiligte, von denen immerhin 11 (oder 26%) mehr als S 100.000,- Interessentenleistung

Tabelle 37: Interessentenleistung

	Gesamt- baukosten in S	effektive Inter.ko. in S ¹⁾	Zahl der Be- teiligten	Ø Inter.- kosten/Be- teiligten	höchster Inter.- anteil	niedrig. Inter.- anteil
Bergl	2.875.745	575.149	6	95.858	161.042	20.705 ³⁾
Oberpirat	2.761.978	319.800	7	45.686	96.200	13.000
Fallenzhof	846.389	169.277	3	56.426	-- ²⁾	-- ²⁾
Gugerhof	2.634.693	521.670	5	104.334	165.985	5.269
Haselhof	1.699.671	509.901	9	56.656	132.064	2.040 ³⁾
Zaussenberg	920.995	--				
Kiesling I	3.271.113	--				
Redling	1.124.543	--				
Lugbauer	678.162	67.817	5	13.563	35.943	4.055 ³⁾
Stiegeramt	2.511.361	354.102	7	50.586	165.750	3.767

- 1) ohne etwaige Gemeindebeteiligung
 2) nicht ausgewiesen
 3) Minianteile unter S 1.000,- nicht berücksichtigt

Quelle: Berechnet nach Unterlagen des Amtes der NÖ-Landesregierung,
 Abt. B/6

Tabelle 38: Verteilung der Höhe der Interessentenleistung
 ausgewählter Güterwegprojekte

Höhe der Inter- essentenleistung	Anzahl der <u>Interessenten</u>	
	abs.	in %
bis S 10.000,-	13	31,0
S 10.001,- " S 50.000,-	8	19,0
S 50.001,- " S 100.000,-	10	23,8
S 100.001,- " S 150.000,-	8	19,0
über S 150.000,-	3	7,1
	42	100,0

aufzubringen hatten. Die absolut höchste Interessentenleistung hatten einzelne Interessenten der Güterwege Gugerhof, Stiegeramt und Bergl mit jeweils über S 160.000,- zu erbringen.

Anzumerken ist zur Tabelle 38, daß die niederen Interessentenkosten - insbesondere unter S 10.000,- auf lediglich geringfügige Beteiligungen an einem Güterweg beruhen (z.B. geringfügiger Grundbesitz im Erschließungsgebiet eines Güterweges). Alle Beteiligungen, die mit einer Hoferschließung verbunden sind (von den 42 Beteiligten der 7 ausgewählten Projekte erhielten 23 eine Hofzufahrt), erforderten Interessentenleistungen von mindestens S 26.000,-. Die durchschnittliche Interessentenleistung pro erschlossenen Hof belief sich auf S 98.000,-.

6.3 Die Zusammensetzung der Wegerstellungskosten

Im Zuge des Studiums der Abrechnungsoperete der ausgewählten Güterwegprojekte wurde auch der Frage nachgegangen, wie sich die Kosten der Wegerstellung zusammensetzen. Und zwar nach folgenden Kriterien

- nach der Rechtsstellung des Leistungserbringers:
Land - Unternehmer - Interessenten
- nach Art der erbrachten Leistung.

6.3.1 Verteilung der Baukosten nach Leistungsersteller

Für die Erbringung der beim Güterwegebau anfallenden Tätigkeiten und Leistungen kommen im unterschiedlichen Umfang und abhängig von der Art der Leistung Landeseinrichtungen, Privatunternehmer und die Interessenten in Frage. Bei 7 nach diesem Kriterium ausgewerteten Projekten ergab sich dabei in Kosteneinheiten ausgedrückt folgende durchschnittliche Verteilung (gewichtetes Mittel): Leistungen im Wert eines Viertels der Gesamtbaukosten werden vom Land erbracht; beinahe drei Viertel der Investitionssumme fließen in private Unternehmungen. Ein kleiner Teil der Gesamtbaukosten (2,5%) wird von den Interessenten als Natural-

leistung erbracht und verringert so deren bar zu erbringende Interessentenanteile. Die Tabelle 39 gibt die Streuung der Verteilung dieser Werte innerhalb der ausgewählten Projekte wieder.

Tabelle 39: Verteilung der Wegerstellungskosten nach Rechtsstellung der Leistungserbringer in %

	Land	Unternehmer	Interessenten
Bergl	12,3	83,9	3,8
Haselhof	23,5	74,3	2,2
Zaussenberg	37,1	60,9	2,0
Kiesling I	36,3	63,0	0,7
Redling	22,4	75,7	1,9
Lugbauer	17,8	79,4	2,8
Stiegeramt	19,9	75,6	4,5

Quelle: Amt der NÖ-Landesregierung, Abt. B/6
eigene Berechnungen

Nach der Art der erbrachten Leistung untergliedern sich die Landesleistungen in Projektierung und Bauführung, Durchführung der (händischen) Bauarbeit und Beistellung eines Teiles der Baumaschinen. Die Privatunternehmer bewältigen den größeren Teil der Baumaschinenarbeit und liefern das gesamte Baumaterial (nahezu 100% einschließlich Transport). Die Interessenten kommen für Handarbeit, kleinere mit dem Traktor bewältigte Maschinenarbeiten und für die Beistellung von Baumaterial (zumeist an der Trasse vorhandenes Schütt- und Tragschichtmaterial) in Frage.

Die bei den ausgewählten Wegen aufzufindende Verteilung der wesentlichen Kostenfaktoren - nämlich Dienstleistungen und Material - ist in der Tabelle 40 nach der Rechtsstellung der Leistungserbringer untergliedert.

Tabelle 40: Wesentliche Kostenfaktoren ausgewählter Güterwegprojekte nach der Rechtsstellung der Leistungserbringer in % der Gesamtbaukosten

	Gesamtbaukosten in S	Dienstleistungen						Material von		
		Land		Unterneh.		Interess.		Unternehmer	Interessenten	insgesamt
		BA	BM	BM	Tr	BA	BM			
Bergl	2.875.745,-	6,3	2,6	32,3	12,2	1)	1)	38,7	1)	
Haselhof	1.699.671,-	10,1	6,7	8,1	4,3	1,0	0,6	50,52)	0,3	50,8
Zaussenberg	920.995,-	23,4	6,5	7,5	11,8	--	--	37,9	1,9	39,8
Kiesling I	3.271.113,-	29,9	4,7	6,2	12,9	*)	0,2	40,4	0,5	41,4
Redling	1.124.543,-	9,8	4,4	7,2	13,8	--	--	50,0	1,8	51,8
Lugbauer	678.162,-	11,0	5,7	5,6	19,0	1,2	1,1	51,3	0,4	51,7
Stiegeramt	2.511.361,-	11,7	3,7	13,0	16,6	2,9	0,8	41,7	0,7	42,4

BA = Bauarbeiter (= Handarbeit)
 BM = Baumaschinen (inkl. Bedienungspersonal)
 Tr = Transport (inkl. Fahrer)

1) Interessentennaturalleistungen nicht aufgliedert
 (insges. S 111.296,- = 3,8% der Gesamtbaukosten)

2) zum Teil inkl. Transport

*) unbedeutend

Quelle: Amt der NÖ-Landesregierung, Abt. B/6

6.3.2 Verteilung der Baukosten nach Art der Leistung

In Tabelle 41 werden die wesentlichsten Kostenfaktoren in der Grobgliederung Hand-, Maschinenarbeit, Transport und Material dargestellt. Auffällt dabei die relativ geringe Streuung in der Verteilung der einzelnen Kostengruppen. Der hohe Anteil der Handarbeit bei den Projekten "Zaussenberg" und "Kiesling" ist auf deren besonders handarbeitsaufwendige Ausführung (Objekte, Randleisten) zurückzuführen.

Tabelle 41: Verteilung wesentlicher Kostenfaktoren in % der Gesamtbaukosten¹⁾

	Hand- arbeit	Maschinen- arbeit	Transport	Material
Bergl	6,3	34,9	12,2	38,7
Haselhof	11,1	15,4	--	50,8 ²⁾
Zaussenberg	23,4	14,0	11,8	39,8
Kiesling I	29,9	11,1	12,9	41,4
Redling	9,8	11,6	13,8	51,8
Lugbauer	12,2	12,4	19,0	51,7
Stiegeramt	14,6	17,5	16,6	42,4

- 1) Der auf 100% fehlende Teil umfaßt diverse sonstige Kosten wie Projektierung, Bauführung, Vermessungskosten.
 2) einschließlich Transport

Das für einen Güterwegebau notwendige Material gliedert sich im wesentlichen in: (siehe Tabelle 42)

- o Schotter, Sande, Erden unverarbeitet. In diese Gruppe fallen insbesondere alle für den Oberbau notwendigen Arten und Gradationen von Schotter, aber auch für die Erstellung der Trasse notwendiges Schüttmaterial und der für die Begrünung der Böschungen notwendige Humus.
- o Schotter, Sande, Erden verarbeitet: Zement, Beton bzw. Betonfertigteile für Objekte und Asphalt.
- o Bauholz, Holzteile
- o Eisen und Metallteile
- o Kunststoffe und Chemikalien
- o Begrünung

Letztere 4 Materialgruppen hatten bezogen auf ihre Kosten bei den untersuchten Projekten lediglich eine untergeordnete Bedeutung.

Tabelle 42: Verteilung der Materialkosten nach Materialgruppen

	Material- kosten in S	d a v o n i n %					
		Schotter, Sande, Erden unverarbeitet	Schotter, Sande, Erden verarbeitet	Holz	Metall	Kunst- stoffe Chemi.	Be- grünung
Bergl	1.113.132,-	10,8	84,1	--	2,8	--	2,3
Haselhof	864.451,-	36,1	60,3	0,6	0,7	1,6	0,7
Zaussenberg	366.902,-	7,9	83,5	0,5	8,0	--	--
Kiesling I	1.353.607,-	22,1	75,1	0,4	2,0	--	0,4
Redling	581.679,-	13,8	84,1	--	1,6	--	0,5
Lugbauer	350.789,-	31,4	67,0	--	1,2	--	0,2
Stiegeramt	1.064.817,-	26,0	70,4	0,8	0,7	--	0,6

Quelle: Amt der NÖ-Landesregierung, Abt. B/6; eigene Berechnungen.

Bedeutende Kostenfaktoren sind beim ländlichen Wegebau die Gruppen "Schotter, Sande, Erden unverarbeitet" und "Schotter, Sande, Erde verarbeitet". Erstere Materialgruppe und hierbei insbesondere der für die Tragschicht notwendige Schotter stellt bei den untersuchten Güterwegprojekten zwischen 11 und 36% der Materialkosten und zwischen 4 und 18% der Gesamtbaukosten (Tabelle 43). Im gewichteten Mittel belaufen sich die Kosten von "Schotter, Sande, Erden unverarbeitet" auf 21,6% der Materialkosten bzw. 9,4% der Gesamtbaukosten.

Bei der Gruppe "Schotter, Sande, Erden verarbeitet" überwiegen die Kosten des für eine staubfreie Oberfläche notwendigen Materials. Bei allen untersuchten Wegen handelte es sich dabei um eine als Tragdeckschicht ausgebildete Asphaltoberfläche, die zwischen 47 und 81% der Materialkosten bzw. zwischen 23 und 44% der Gesamtbaukosten erfordert (siehe Tabelle 43). Das gewichtete Mittel beträgt 73,3% der Materialkosten bzw. 32% der Gesamtbau-

Tabelle 43: Kosten wesentlicher Materialteile

	Gesamtbaukosten in S	davon Materialkosten		davon Schotter, Sande, Erden ...			Asphalt ⁴⁾		
		abs. in S	%	abs. in S	% ²⁾	% ³⁾	abs. in S	% ²⁾	% ³⁾
Bergl	2.875.745,-	1.113.132,-	38,7	120.263,-	10,8	4,2	898.089,-	80,7	31,2
Haselhof	1.699.671,-	864.451 ¹⁾	50,8	311.768,- ¹⁾	36,1	18,3	411.188,-	47,6	24,2
Zaussenberg	920.995,-	366.902,-	39,8	28.975,-	7,9	3,1	294.537,-	80,3	32,0
Kiesling I	3.271.113,-	1.353.607,-	41,4	298.994,-	22,1	9,1	747.381,-	55,2	22,8
Redling	1.124.543,-	581.679,-	51,7	80.078,-	13,8	7,1	489.426,-	84,1	43,5
Lugbauer	678.162,-	350.789,-	51,7	110.242,-	31,4	16,3	233.212,-	66,5	34,4
Stiegeramt	2.511.361,-	1.064.817,-	42,4	277.377,-	26,0	11,0	701.453,-	65,9	27,9

1) z.T. inklusive Transport

2) von Materialkosten

3) von Gesamtbaukosten

4) inklusive Transport und Einbau

Quelle: Amt der NÖ-Landesregierung, Abt. B/6; eigene Berechnungen.

Kosten. D.h., ca. ein Drittel der Gesamtbaukosten entfallen - da in den ausgewiesenen Asphaltkosten Transport und Einbau enthalten sind - auf Asphaltierungsarbeiten.

6.4. Arbeitsablauf und Beschäftigungsausmaß

Im folgenden werden die für einen Güterwegebau notwendigen Arbeitsschritte, deren tendenzieller Handarbeitsaufwand und die jeweils eingesetzten Maschinen aufgelistet:

Erdbau: geringer Handarbeitsaufwand; Maschinen: Planierraupe, Bagger, Grader bzw. bei felsigen Terrain auch Bohrer und Kompressor mit entsprechendem Handarbeitsaufwand.

Wassersicherungsmaßnahmen: Ausbildung von Spitz- und Muldengräben ist maschinell möglich (Bagger, Grader). Das Verlegen von Beton bzw. Metallrohren (Armco etc.), Wasserrinnen und das Errichten von Wassersicherungsobjekten (z.B. Rückhaltebecken) erfordert Handarbeit.

Röschungssicherung: entweder wenn notwendig mit Kunstmauern (Krainerwänden etc.) oder biologisch durch Begrünung - Handarbeit und Spezialmaschinen.

Einbau der Tragschicht erfolgt maschinell; Materialtransport (Schotter etc.) mit LKW, dessen gleichmäßige Aufbringung auf die Erdtrasse wird mit dem Grader durchgeführt, die Verdichtung erfolgt mit Walzen.

Einbau der Fahrbahndecke: Bei den untersuchten Projekten handelt es sich ausschließlich um Asphalt, der als Heißmischgut mit dem Fertiger eingebaut wurde.

Die Ausbildung der Bankette, das Setzen von Leitplanken und Begrenzungsplöcke erfordern wiederum relativ viel Handarbeit.

Der für die Durchführung dieser Tätigkeiten notwendige Arbeitsaufwand (und zwar in Form von Handarbeit und Maschinenarbeit) wird an Hand der Arbeitsauftritte der Projekte Stiegeramt, Lugaubauer, Zaussenberg, Redling und Kiesling beispielhaft dargestellt. Dabei erfolgt die Untergliederung der Baujahre in die Abrechnungseinheiten (Bausammelberichte) der Bauabteilungen. Die parallele Darstellung des in der jeweiligen Zeiteinheit verbauten Materials gibt einen genauen Einblick in das Baugeschehen.

6.4.1 Stiegeramt

Technische Daten: =====

Weglänge: 1.940 m; Wegbreite: 4,6 m; maximale Steigung: 10%;
Tragschicht: Mineralbeton (0/70 mm) und Rundsotter;
Verschleißschicht: BTS I 0/15 (Asphalt).
Unmittelbare Nebenanlagen und Objekte: Betonrohrdurchlässe
(insgesamt 228 m), Schächte, Stirnmauer, 300 m Dränagen,
1.820 m Erdmuldengraben.

Arbeitsaufwand

Für die Errichtung des Güterweges, die sich über 4 Jahre erstreckte, waren einschließlich der Arbeitszeit des Bauführers insgesamt 5.112 Handarbeitsstunden notwendig (639 Tagesschichten zu 8 Stunden). Einen verhältnismäßig großen Anteil hatte dabei mit 2.416 Stunden (47%) die Arbeit der Interessenten.

Der Erdbau erforderte 248 Planier-, 175 Bagger- und 158 Laderaupenstunden. Da zum Teil felsiges Terrain vorlag waren Sprengungen und der Einsatz eines Kompressors (71 Stunden) erforderlich, was im Handarbeitsaufwand seinen Niederschlag fand. Grader waren 120 Stunden und Walzen 168 Stunden im Einsatz. 231 Maschinenarbeitsstunden konnten von den Interessenten in Form von Traktorarbeit geleistet werden. Die Arbeitszeitsumme der Maschinen, die einen Fahrer als Bedienungspersonal erfordern (das sind alle auf der Tabelle 44 enthaltenen Maschinen mit Ausnahme des Kompressors), beträgt 1.189 Stunden, das sind 149 Tagesschichten.

D.h., die Errichtung des Güterweges Stiegeramt bewirkte - noch ohne Berücksichtigung der für den Transport notwendigen Fahrerstunden und ohne die für den Einbau des Asphalts notwendige Arbeitszeit - primäre Beschäftigungseffekte in der Höhe von 788 Tagesschichten.

Die Errechnung des Arbeitsaufwandes für den Transport erweist sich als schwierig, da beim Güterwegebau nur ein Teil der Transportleistungen in Stunden abgerechnet werden. Weitere wesentliche Abrechnungseinheiten sind m^3 und t (siehe ebenfalls Tabelle 44).

Die Verteilung des Arbeitsaufwandes wird aus dem Tableau (Tabelle 44) im Detail ersichtlich. Dabei zeigt sich, daß der Großteil des Bedarfes an Arbeitsstunden bei der Errichtung der Trasse, deren Beschotterung und der Herstellung der Wasserführungsmaßnahmen anfiel. All diese Arbeiten erfolgten in den ersten

Zeichenerklärung zu Tabellen 44 bis 48

HA = Handarbeitsaufwand
(incl. Bauführer)

LR. = Laderaupe

Ba. = Bagger

Wa. = Walze

BR. = Betonrohre

Scha. = Schalsteine

Ko. = Kompressor

PR. = Planierraupe

RL. = Radlader

Gr. = Grader

Tr. = Traktor

Schüt.mat. = Schüttmaterial

Tabelle 44: Arbeitsaufriß des Güterweges Stiegeramt

Jahr	Zeitspanne	HA in h	Maschinen in h							Transport LKW				Material					
			Ko.	PR.	Ba.	LR.	Gr.	Wa.	Tr.	h	km	m ³	t	Schüt. mat.m ³	Schotter		BtSI	Humus	BR. Stk.
														m ³	t	t	m ³		
1975	29.09.-26.10.	447	14	131	--	--	--	--	12	435	152	--	--	812	--	--	--	--	26
	27.10.-16.11.	272	32	117	34	--	--	34	10	146	--	49	--	3.386	49	--	--	--	35
	17.11.-30.11.	191	9	--	--	80	--	2	2	59	--	14	--	526	14	--	--	336	38
	1.12.-28.12.	381	--	--	59	129	--	--	5	31	--	4.242	--	3.934	--	--	--	--	41
	1975	1.291	55	248	93	209	--	36	29	279	152	4.305	--	8.658	63	--	--	336	140
1976	29.12.-25.01.	129	5	--	6	40	--	--	--	--	--	28	--	--	28	--	--	--	--
	29.03.-25.04.	355	6	--	29	101	--	--	18	12	--	973	--	210	--	--	--	382	78
	26.04.-30.05.	1.290	3	--	43	17	87	16	62	193	92	1.179	14	--	1.179	--	--	77	145
	31.05.-27.06.	643	--	--	--	--	8	74	27	52	--	42	215	--	42	--	--	--	5
	28.06.-25.07.	331	2	--	--	--	--	--	24	--	207	7	--	--	--	--	--	--	35
	26.07.-29.08.	354	--	--	4	--	--	--	27	--	--	7	--	--	--	10	--	--	--
	1976	3.102	16	--	82	158	95	90	158	257	299	2.236	229	210	1.429	10	--	459	263
1977	27.06.-31.07.	135	--	--	--	--	16	13	--	26	--	--	679	--	--	679	--	--	--
	01.08.-28.08.	123	--	--	--	--	9	29	--	26	--	--	56	--	--	56	--	--	--
	29.08.-25.09.	33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	1.637	--	--
	1977	291	--	--	--	--	25	42	--	52	--	--	735	--	--	735	1.637	--	--
1978	27.03.-30.04.	241	--	--	--	--	--	--	6	14	--	--	359	--	--	359	--	--	--
	01.05.-28.05.	142	--	--	--	--	--	--	30	--	--	--	--	--	--	--	--	80	--
	29.05.-25.06.	36	--	--	--	--	--	--	8	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	26.06.-30.07.	9	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1978	428	--	--	--	--	--	--	44	14	--	--	359	--	--	359	--	80	--
S U M M E		5.112	71	248	175	367	120	168	231	602	451	6.541	1.323	8.868	1.312	1.140	1.637	875	403

* 203 *

Abkürzungserklärungen siehe S. 202

Quelle: Berechnet nach Unterlagen des Amtes der NÖ-Landesregierung, Abt. B/6

beiden Baujahren. Die Asphaltierung des Weges, die im 3. Baujahr erfolgte, fällt zwar kostenmäßig, aber kaum arbeitsmäßig ins Gewicht. Allerdings ist dabei zu beachten, daß sowohl Materialtransport wie auch Einbau des Asphalts durch die Asphaltierungsfirma erfolgen und die von dieser geleisteten Arbeitsstunden nicht dem Abrechnungsoperat des Güterweges entnehmbar sind, daher auch nicht in der Tabelle 44 unter Maschinen- bzw. Handarbeitsstunden aufscheinen.

6.4.2 Lugbauer

Technische Daten:

=====

Weglänge: 642 m
maximale Steigung: 12%
Fahrbahnfläche: 2.684 m² (= 4 m Kronenbreite)
Belagfläche: 2.042 m² (= 3 m Fahrbahnbreite)
Tragschichte: mechanisch stabilisierter Schotter, 40 cm dick
Verschleißschichte: BTS I 0/18 mm (Asphalt als Tragdeckschicht ausgebildet, 7 cm dick).
Unmittelbare Nebenanlagen: Betonrohrdurchlässe (insgesamt 15 m),
2 Stirnmauern, 101 m Erdmuldengraben

Arbeitsaufwand:

Die Errichtung dieses Güterweges erstreckte sich über 3 Jahre. Es wurden 661 Handarbeitsstunden (83 Tagesschichten) geleistet, davon von den Interessenten 27% (180 Std.).

An Maschinen gelangten Laderaupe (81 Std.), Grader (53 Std.), Walze (59 Std.) und Traktor (54 Std.) zum Einsatz. Das sind insgesamt 247 Fahrerstunden.

D.h., die Errichtung des Güterweges Lugbauer zeitigte - ohne Berücksichtigung des Transportes - einen direkten Beschäftigungseffekt von 113 Tagesschichten. Die Verteilung des Arbeitsaufwandes auf die Zeiteinheiten und das jeweils verbaute Material ist aus der Tabelle 45 ersichtlich.

Tabelle 45: Arbeitsaufriß des Güterweges Luqbauer

Jahr	Zeitspanne	HA in h	Maschinen in h				Transport LKW				Material			
			LR.	Gr.	Wa.	Tr.	h	km	m ³	t	Schüt. mat.m ³	Schot. t	BtSI t	BR. Stk.
1980	29.09.-26.10.	59	54	--	--	--	11	--	742	13	742	13	--	--
	27.10.-30.11.	158	27	31	24	--	14	192	126	103	--	1.398	--	--
	1980	217	81	31	24	--	35	192	868	116	742	1.411	--	--
1981	01.06.-28.06.	265	--	12	22	40	4	120	--	122	12	122	--	15
	1981	265	--	12	22	40	4	120	--	122	12	122	--	15
1982	01.07.-31.07.	15	--	10	13	14	--	--	--	207	--	207	--	--
	01.08.-31.08.	11	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	350	--
	01.09.-30.09.	51	--	--	--	--	2	--	--	67	--	67	--	--
	01.10.-31.10.	102	--	--	--	--	8	--	--	30	--	30	--	--
	1982	179	--	10	13	14	10	--	--	304	--	304	350	--
S U M M E		661	81	53	59	54	49	312	868	542	754	1.837	350	15

Abkürzungserklärungen siehe S. 202

Quelle: Berechnet nach Unterlagen des Amtes der NÖ-Landesregierung, Abt. B/6

6.4.3 Zaussenberg

Technische Daten:

=====

Weglänge: 786 m

maximale Steigung: 8%

Wegbreite: Kronenbreite 5 m (= 3.930 m² Fahrbahnfläche)

Fahrbahnbreite: 4,2 m (= 3.301 m² Belagfläche)

Tragschichte: Rundsotter

Verschleißschichte: BTS I 0/18 mm (Asphalt als Tragdeckschicht ausgebildet, 7 cm dick).

Objekte: 1 Brückenverbreiterung (11 m³ Beton)

Geländer (10,5 m Rohr)

Leitschienen (11,4 m)

Wasserauffangbecken (aus Beton)

43 lfm Erdmuldengraben

Pflasterung aus Würfelsteinen (12,5 m²)

Natursteinrandleisten (33 lfm)

Tabelle 46: Arbeitsaufriß des Güterweges Zaussenberg

Jahr	Zeitspanne	HA in h	Maschinen in h				Transport LKW				Material						
			LR.	Ba.	Gr.	Wa.	h	km	m ³	t	Schüt. mat.m ³	Schotter		BtSI	Scha. Stk.	Beton m ³	Humus m ³
1978	30.10.-26.11.	69	43	--	--	--	4,5	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	27.11.-31.12.	223	122	--	48	26	3,0	198	4.343	--	2.814	796	--	--	--	--	--
	1978		165	--	48	26	8,5	198	4.343	--	2.814	796	--	--	--	--	--
1979	26.02.-25.03.	20	--	--	--	16	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	26.03.-29.04.	638	--	12	--	--	30,0	--	--	--	--	--	--	--	280	25	--
	30.04.-27.05.	385	9	--	29	40	8,0	128	236	--	--	236	--	569	--	--	--
	28.05.-24.06.	270	--	--	4	--	5,5	--	48	117	--	--	117	--	--	--	48
	01.10.-28.10.	--	--	--	--	--	--	111	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	26.11.-30.12.	32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1979		9	12	33	56	43,5			117	--	236	117	569	280	25	48
S U M M E		1.637	174	12	81	82	52,0	437	4.627	117	2.814	1.032	117	569	280	25	48

Abkürzungserklärungen siehe S. 202

Quelle: Berechnet nach Unterlagen des Amtes der NÖ-Landesregierung, Abt. B/6

Tabelle 47: Arbeitsaufriß des Güterweges Redling

Jahr	Zeitspanne	HA in h	Maschinen in h				Transport LKW				Material				
			Rl.	Gr.	Wa.	Ba.	h	km	m ³	t	Schüt. mat.m ³	Schotter		BtSI	Humus
												m ³	t	t	m ³
1978	30.10.-26.11.	93	71	--	19	--	--	267	1.296	--	1.296		--	--	--
	27.11.-31.12.	86	76	16	9	--	31	--	1.967	--	240	1.727	--	--	--
1978				16	28	--	31	267	3.263	--	1.536	1.727	--	--	--
1979	26.03.-29.04.	249	66	46	55	--	78	--	280	635	560	--	644	--	--
	30.04.-27.05.	59	--	--	--	--	5	--	--	--	--	--	18	972 ¹⁾	--
	28.05.-24.06.	140	--	--	--	--	5	--	80	66	--	--	66	--	80
	25.06.-29.07.	211	--	3	--	5	7	76	24	39	--	--	39	--	24
1979			66	49	55	5	95	76	384	740	560	--	767	972	104
S U M M E		838	213	65	83	5	126	343	3.647	740	2.096	1.727	767	972	104

1) davon 149 t für die Randleisten

Abkürzungserklärungen siehe S. 202

Quelle: Berechnet nach Unterlagen des Amtes der NÖ-Landesregierung, Abt. B/6

ger wurden geleistet. Der Radlader wurde von einem Privatunternehmer angemietet, alle anderen Maschinen stammten aus dem landeseigenen Maschinenpark. Ohne Berücksichtigung von Transport und Asphaltierung beträgt der Arbeitsaufwand 151 Tagesschichten (Verteilung siehe Tabelle 47).

6.4.5 Kiesling

Technische Daten:

=====

Weglänge: 2.936 m

maximale Steigung: 10%

Wegbreite: 1.146 lfm 3,6 m Kronenbreite (= 4.126 m² Fahrbahnfl.)

1.153 lfm 4,6 m Kronenbreite (= 5.304 m² Fahrbahnfl.)

jeweils 3,6 m Fahrbahnbreite (= 8.276 m² Belagfl.)

673 lfm 6,0 m Kronenbreite (= 3.822 m² Fahrbahnfl.)

5,2 m Fahrbahnbreite (= 3.312 m² Belagfl.)

Tragschichte: Rundsotter

Verschleißschichte: BTS I 0/15 mm bzw. 0/18 mm

Asphalt als Tragdeckschichte ausgebildet

Unmittelbare Nebenanlagen: 2.548 lfm Natursteinrandleiste in Betonkonsole

Arbeitsaufwand:

Diese in einer Bauzeit von 3 Jahren (1975 - 1978) errichtete rund 3 km lange Weingartenerschließung erforderte einen Arbeitsaufwand von 9.877 Handarbeitsstunden (davon 16 Std. Interessentenarbeit) und 1.247 Maschinenstunden (davon 73 von den Interessenten erbrachte Traktorstunden). Dazu kommt noch eine Transportleistung von 919 LKW-Stunden in Regie, zudem wurden 4.637 m³ und 1.630 t Material befördert. Der außerordentlich hohe Handarbeitsaufwand rührt insbesondere vom händischen Setzen der Randleiste aus Naturstein her.

Beim Güterweg Kiesling lassen sich mithin direkte Beschäftigungseffekte im Ausmaß von mindestens 11.743 Arbeitsstunden (Handarbeit und Fahrerstunden bei den Baumaschinen einschließlich der LKW-Stunden in Regie) ermitteln. Das sind 1.468 Tagesschichten. Dazu kommen noch der Arbeitsstundenaufwand zur Erbringung der in km, m³ und t verrechneten Transportleistung und der Einbau des Asphalts mit dem vom Asphaltlieferanten beigestellten Personal.

Der Einbau der Tragdeckschicht aus Asphalt erfolgte, wie aus Tabelle 48 ersichtlich, in 3 Etappen: 1975 wurden 577 t BTS I 0/18 mm - das sind ein Viertel des Gesamtverbrauchs - in 2 Tagen eingebaut. 1976 war die Asphaltkolonne 3 Tage im Einsatz. Dabei verbaute sie am ersten Tag 828 t; am 2. Tag 476 t und am 3. Tag 104 t. 1979 wurden 292 t BTS I 0/15 mm eingebaut.

In den einzelnen Zeitabschnitten waren zwischen 1 und 12 Bauarbeiter der Bauabteilung Langenlois (vormals Krems) auf der Baustelle beschäftigt. 30 zumeist im nahen bis näheren Umkreis der Baustelle ansässige Unternehmen waren als Auftraggeber für die Maschinenarbeit und Transportleistungen und Lieferanten von Baumaterial und diverse andere Bedarfsgüter in das Baugeschehen eingeschaltet (8 davon mit Auftragssummen von mehr als S 100.000,-, eine davon S 605.000,-).

Tabelle 48: Arbeitsaufriß des Güterweges Kiesling

Jahr	Zeitspanne	HA in h	Maschinen in h						Transport LKW				Material							
			PR.	Ba.	Gr.	Wa.	Tr.	and.1)	h2)	km	m ³	t	Schüt. mat.m ³	Schotter m ³ t		BtSI t	Bet. m ³	RL.3) m	BR. Stk.	Humus m ³
1975	30.06.-27.07.	43	31	--	--	--	--	71	51	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	28.07.-31.08.	274	98	15	--	--	--	5	129	304	1.259	392	1.026	487	392	--	--	--	36	--
	01.09.-28.09.	97	--	--	--	21	--	--	18	132	--	--	--	--	577	--	--	--	--	--
	01.12.-28.12.	429	--	--	--	31	--	14	4	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1975	843	129	15	--	52	--	19	222	487	1.259	392	1.026	487	392	577	--	--	36	--
1976	29.12.-25.01.	507	46	29	--	--	--	--	49	--	32	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	26.01.-29.02.	371	81	54	10	14	--	--	186	--	52	66	2.139	--	66	--	--	--	--	--
	01.03.-28.03.	363	90	--	39	51	--	--	129	--	883	--	992	895	--	--	--	270	6	--
	29.03.-25.04.	734	--	--	30	58	4	13	26	136	1.348	--	--	1.348	--	--	42	377	--	--
	26.04.-30.05.	1.836	--	--	--	--	23	93	43	--	--	--	--	--	--	188	930	--	--	--
	31.05.-27.06.	1.429	--	--	45	50	14	37	67	55	40	853	--	7	862	1.412	50	147	--	33
	28.06.-25.07.	868	--	--	--	6	4	7	60	98	66	91	--	--	90	7	--	--	--	132
	1976	6.108	217	83	124	179	45	150	560	289	2.421	1.010	3.131	2.250	1.018	1.419	280	1.724	6	165
1977	31.01.-27.02.	108	--	--	--	--	--	--	6	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	28.02.-27.03.	110	53	--	--	25	--	--	52	--	112	--	--	190	--	--	--	--	--	--
	28.03.-24.04.	59	--	--	11	13	--	--	4	--	670	--	--	670	--	--	--	--	--	--
	25.04.-29.05.	1.551	--	--	8	5	22	63	37	229	165	--	--	105	--	--	157	944	2	--
	30.05.-26.06.	1.092	--	--	8	14	6	6	38	--	10	228	--	--	228	292	15	--	--	--
	27.06.-31.07. 01.08.-28.08.	4 2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1977	2.926	53	--	27	57	28	69	137	229	957	228	--	965	228	292	172	944	2	--
S U M M E		9.877	399	98	151	288	73	238	919	1.005	4.637	1.630	4.157	3.702	1.638	2.288	452	2.668	44	165

* 210 *

- 1) Vibrostamper, Betonmischer, Motorsäge - dafür notwendiges Bedienungspersonal unter "HA"
- 2) einschließlich 62 Stunden landeseigener Wasserwagen - diese Fahrstunden sind unter "HA" verbucht
- 3) RL = Natursteinrandleiste, andere Abkürzungen siehe S. 202

Quelle: Berechnet nach Unterlagen des Amtes der NÖ-Landesregierung, Abt. B/6

6.4.6 Zusammenfassung

Um den Arbeitsaufwand zwischen den ausgewerteten Projekten, die ja verschiedene Ausbaulängen haben, untereinander vergleichen zu können, ist dessen Normierung notwendig. Dafür bietet sich sowohl der Arbeitsaufwand pro lfm Güterweg (Tabelle 49) als auch pro m² (Tabelle 50) Fahrbahnfläche an.

Danach erforderte die Errichtung des Güterweges Kiesling den mit Abstand größten Handarbeitsaufwand mit 3,4 Std.pro lfm bzw. beinahe einer Dreiviertelstunde pro m² Weg. Die wenigste Handarbeit verursachte der Güterweg Redling (1/2 Stunde pro lfm bzw. 9 Minuten pro m²). Der Bedarf an Maschinenarbeitsstunden pro Einheit, der bei den untersuchten Projekten deutlich geringer streut als der Handarbeitsaufwand, war wiederum beim Projekt Redling am kleinsten (0,2 Stunden pro lfm). Den höchsten Aufwand hatte hier der Güterweg Stiegeramt mit 0,6 Baumaschinenstunden pro lfm.

Im Durchschnitt (gewichtetes Mittel) erforderte die Errichtung dieser Güterwege pro lfm 2,3 Handarbeitsstunden und 0,4 Maschinenstunden. Wenn man unterstellt, daß diese 5 Beispiele in Summe den Arbeitsaufwand beim Güterwegebau einigermaßen repräsentieren, heißt das, daß pro lfm errichteten Güterweg unmittelbar an der Baustelle ein Bedarf von 2,7 Arbeitsstunden auftritt. Dazu kommen noch die auf Grund der Datenlage nicht sicher auf Stunden umrechenbaren Transportleistungen, der Arbeitsaufwand der Asphaltierer und nicht zuletzt die für die Projektierung und Bauführung notwendigen Arbeitsstunden von Ziviltechniker und Landesbeamte als direkte Beschäftigungseffekte des Güterwegebaus.

Tabelle 49: Arbeitsaufwand pro m Güterweg

Güterweg	Länge m	Handarbeits-Stunden		Maschinen-Stunden		Summe		Transport - LKW							
								Stunden		km		m ³		t	
		insge.	pro m	insge.	pro m	insge.	pro m	insge.	pro m	insge.	pro m	insge.	pro m	insge.	pro m
Kiesling	2.936	9.877	3,4	1.247	0,4	11.124	3,8	919	0,3	1.005	0,3	4.637	1,6	1.630	0,6
Stiegeramt	1.940	5.112	2,6	1.189	0,6	6.301	3,2	602	0,3	451	0,2	6.541	3,4	1.323	0,7
Zaussenberg	786	1.637	2,1	349	0,4	1.986	2,5	52	0,1	437	0,6	4.627	5,9	117	0,1
Lugbauer	642	661	1,0	247	0,4	908	1,4	49	0,1	312	0,5	868	1,4	542	0,8
Redling	1.618	838	0,5	366	0,2	1.204	0,7	126	0,1	343	0,2	3.647	2,3	740	0,5
SUMME	7.922	18.125	--	3.398	--	21.523	--	1.748	--	2.548	--	20.320	--	4.352	--
gew. Mittel	--	--	2,3	--	0,4	--	2,7	--	0,2	--	0,3	--	2,6	--	0,5

Quelle: Berechnet nach Unterlagen des Amtes der NÖ-Landesregierung, Abt. B/6

Tabelle 50: Arbeitsaufwand pro m² Güterwegfläche

Güterweg	Wegfläche ¹⁾ m ²	Handarbeits- Stunden		Maschinen- Stunden		Summe		Transport - LKW							
								Stunden		km		m ³		t	
		insge.	pro m ²	insge.	pro m ²	insge.	pro m ²	insge.	pro m ²	insge.	pro m ²	insge.	pro m ²	insge.	pro m ²
Kiesling	13.812	9.877	0,72	1.247	0,09	11.124	0,81	919	0,07	1.005	0,07	4.637	0,34	1.630	0,12
Stiegeramt	10.739	5.112	0,48	1.189	0,11	6.301	0,59	602	0,06	451	0,04	6.541	0,61	1.323	0,12
Zaussenberg	4.003	1.637	0,41	349	0,09	1.986	0,50	52	0,01	437	0,11	4.627	1,16	117	0,03
Redling	5.681	838	0,15	366	0,06	1.204	0,21	126	0,02	343	0,06	3.647	0,64	740	0,13
Lugbauer	2.684	661	0,25	247	0,09	908	0,34	49	0,02	312	0,12	868	0,32	542	0,20
SUMME	36.919	18.125	--	3.398	--	21.523	--	1.748	--	2.548	--	20.320	--	4.352	--
gew. Mittel	--	--	0,49	--	0,09	--	0,58	--	0,04	--	0,07	--	0,55	--	0,12

* 213 *

1) Fahrbahnfläche (Kronenbreite) einschließlich Verbreiterungen

Quelle: Berechnet nach Unterlagen des Amtes der NÖ-Landesregierung, Abt. B/6

7. FÖRDERUNGSBERICHT 1961 - 1985

Ab dem Jahr 1961 liegen konsistente Jahresdaten¹⁾ über den Förderungserfolg der Bundesmaßnahme "Verkehrersschließung ländlicher Gebiete" vor. Diese beruhen auf folgende Meldungen der Förderungsstellen an das BMLF:

- o Name des Güterwegbauvorhabens (einschließlich deren Identifizierungsnummer im Arbeitsplan).
- o Zahl der bei diesem Vorhaben im Berichtsjahr angeschlossenen Höfe. Dabei ist ein Hof als angeschlossen zu melden, sobald er in der schneefreien Zeit mit einem normalen Lastkraftwagen sicher erreicht werden kann, auch wenn das Bauvorhaben noch nicht ganz abgeschlossen ist.
- o Länge der Anlage und zwar ihre projektierte Länge. Da sich die Fertigstellung eines Güterweges meist über mehrere Jahre erstreckt, ist als Maßzahl der Jahresbauleistung,
- o die sogenannte Vergleichsstrecke für das Berichtsjahr zu melden. Dabei handelt es sich um jene fiktive Größe, die sich aus den beim jeweiligen Vorhaben im Berichtsjahr aufgelaufenen Jahresbaukosten dividiert durch die kalkulierten Laufmeterkosten ergeben.
- o Gesamtvergleichsstrecke (in Meter), das ist jene fiktive Strecke, die bei Vorhaben die mehrere Baujahre benötigen, aus der Summe der Jahresbauaufwände einschließlich des Bauaufwandes des Berichtsjahres dividiert durch kalkulierte Laufmeterkosten ermittelt wird.
- o Brücken, einschließlich Durchlässe mit einer lichten Weite von über 1 m. Die Brückenkosten sind jedoch in der Berechnung der Vergleichsstrecke enthalten.
- o Im Berichtsjahr aufgelaufene Baukosten aufgeteilt in Bundes-, Landes-, sonstige und Interessentenmittel. Unter der Kategorie "sonstige Mittel" sind vor allem die von den Gemeinden ge-

1) In den Text eingearbeitete Förderungsergebnisse für das Jahr 1986 betreffen vorläufige Werte.

leisteten Beiträge zusammengefaßt. Darunter fallen aber auch Beiträge von Gebietskörperschaften, die diese nicht als Förderung, sondern quasi als Interessent leisten (z.B.: im Zuge des Autobahnbaus wird ein Güterweg errichtet. Der dafür geleistete Beitrag zu den Gesamtbaukosten wird - wengleich vom Bund aufgebracht - unter "sonstige" verbucht).

- o Und schließlich die für das Vorhaben bereits aufgewendeten Gesamtbaukosten (einschließlich der Baukosten des Berichtsjahres).

7.1 Bauleistung

7.1.1 Güterwegansuchen

Damit ein Güterweg unter Förderung mit öffentlichen Mitteln errichtet werden kann, muß ein entsprechendes Ansuchen der Interessenten bei der Förderungsstelle vorliegen (siehe dazu 5.2). Wie sich die Zahl dieser Ansuchen entwickelt hat, ist aus der Tabelle 51 ersichtlich. Dabei zeigt sich, daß trotz der enormen Anstrengungen der öffentlichen Hand, die ländliche Verkehrssituation zu verbessern, die Zahl der Güterwegansuchen bis zum Jahr 1980 eine stetig steigende Tendenz hatte. Von 1981 bis 1985 war sie wieder abnehmend. 1986 war wiederum eine Zunahme der Ansuchen zu verzeichnen. Mit anderen Worten: die Zahl der zum Ausbau eingereichten Vorhaben wuchs bedeutend rascher, als die Güterwegbauabteilungen nach Maßgabe der Förderungsmittel in der Lage waren, diesem Bedarf an Güterwegneubauten nachzukommen. Bis 1961 waren sogar weniger Ansuchen evidenziert, als im gleichen Jahr Güterwege in Arbeit waren. Da aber jährlich nur ca. ein Fünftel der Güterwegbaustellen abgeschlossen werden kann, bildete sich durch das - vor allem von steigenden Ansprüchen an die ländlichen Verkehrswege bedingte - rasch steigende Interesse an einem neuen Güterweg ein immer größer werdender Überhang der Ansuchen heraus. 1975 gab es beinahe doppelt so viele Ansuchen auf der Warteliste als Bauvorhaben in den Arbeitsplänen. Seit 1982 ist eine langsame Verbesserung dieses Verhältnisses zu verzeichnen.

Tabelle 51 : Entwicklung der Güterwegansuchen (Stand jeweils 1. Jänner des Jahres)

Jahr	Zahl der Ansuchen	projektierte Weglängen in km insgesamt	ØLänge in m	Zahl der damit erschlossenen Höfe	Ø Hofanzahl je Ansuchen
1956	1.602	3.180	1.940	*	*
1957	1.910	3.500	1.833	*	*
1958	2.060	3.612	1.753	*	*
1959	2.091	3.631	1.737	*	*
1960	2.041	3.278	1.606	*	*
1961	2.021	3.452	1.708	*	*
1962	2.769	3.845	1.389	*	*
1963	3.440	4.454	1.295	*	*
1964	3.352	5.019	1.497	*	*
1965	4.106	5.495	1.338	12.600	3,1
1966	4.925	6.151	1.249	14.590	3,0
1967	5.242	6.716	1.281	17.335	3,3
1968	5.626	7.380	1.312	18.991	3,4
1969	5.687	7.321	1.287	13.935	2,5
1970	5.754	7.286	1.266	14.553	2,5
1971	5.970	7.738	1.296	15.788	2,6
1972	5.977	7.709	1.290	14.314	2,4
1973	6.486	8.690	1.340	14.924	2,3
1974	6.642	8.783	1.322	14.500	2,2
1975	6.810	8.880	1.304	14.899	2,2
1976	6.939	8.747	1.261	13.796	2,0
1977	7.428	8.984	1.210	12.482	1,7
1978	7.918	9.404	1.188	13.195	1,7
1979	8.125	9.296	1.144	12.855	1,6
1980	8.438	9.372	1.111	12.838	1,5
1981	7.668	8.314	1.084	11.547	1,5
1982	7.272	7.527	1.035	13.375	1,8
1983	7.298	7.363	1.009	12.878	1,8
1984	7.259	6.877	947	12.119	1,7
1985	7.072	6.760	956	11.292	1,6
1986	7.265	6.813	938	11.268	1,6

*) wurde nicht ermittelt bzw. publiziert

Quelle: Tätigkeitsbericht BMLF, diverse Jahrgänge
(Ermittlungen der Förderungsstellen der Bundesländer); eigene Berechnungen

Hervorgehoben muß bei den Güterwegansuchen werden, daß zwar deren Zahl stark gestiegen ist, nicht jedoch die Summe der erforderlichen Weganlagen und die Zahl der damit erschlossenen Höfe. Die Zahl der unerledigten Ansuchen hat sich zwischen 1961 und 1980 zwar mehr als vervierfacht, die damit korrespondierende projektierte Gesamtweglänge jedoch nicht einmal verdreifacht. Die Zahl der damit erschließbaren Höfe ist überhaupt gleichge-

blieben. Umgerechnet auf Durchschnittsgrößen wird die abnehmende Weglänge je Ansuchen besonders deutlich sichtbar: 1956 betrug diese 1.940 m; 1986: 938 m. Die Zahl der je eingereichten Vorhaben durchschnittlich erschließbaren Höfe hat sich zwischen 1965 und 1986 halbiert (1965: 3,1; 1986: 1,6). Daraus läßt sich ablesen, daß neben den Güterweggemeinschaften immer mehr einzelne Interessenten Ansuchen für Hoferschließungen (dabei handelt es sich wie früher bereits dargestellt durchwegs um kleinere Projekte) stellten.

7.1.2 Güterwegbauvorhaben

Die Zahl der geförderten Güterwegbauvorhaben, die von den Güterwegbauabteilungen jährlich bearbeitet werden - also die offenen Baustellen - ist in den 60er Jahren von 2.000 auf 4.000 gestiegen und ist bis 1979 bei rund 4.000 konstant geblieben (siehe Tabelle 52). Seither hat sich deren Zahl bis 1986 auf 3.580 Baustellen verringert. Bei der bundesländerweisen Verteilung fällt auf, daß in der Steiermark an überdurchschnittlich vielen Vorhaben gleichzeitig gearbeitet wurde bzw. wird.

Für die Berücksichtigung der Güterwegneuansuchen ist jedoch die Zahl der jährlich abgeschlossenen Güterwegbauten - also die Zahl der Vorhaben, die im Berichtsjahr abgeschlossen werden (fertige Vorhaben), - von Bedeutung. Diese Zahl ist, da sich der Bau der meisten Güterwege über mehrere Jahre erstreckt, bedeutend geringer, als die Zahl der sich jährlich in Arbeit befindlichen Projekte. Die Tabelle 53 beinhaltet die Entwicklung der fertigen Vorhaben in ihrer bundesländerweisen Verteilung (1986 wurden österreichweit 661 Projekte abgeschlossen).

7.1.3 Vergleichsstrecke

Zur Darstellung der Kilometerleistung, die mit den Fördermitteln für die Verkehrserschließung erreicht werden konnte, steht an bundesweiten Statistiken lediglich die sogenannte Vergleichsstrecke zur Verfügung. Dabei handelt es sich nicht um die

Tabelle 52: Zahl der seit 1961 jährlich geförderten Güterwegbauvorhaben (Baustellen) nach Bundesländern

Jahr	Öster- reich	Burgen- land	Kärnten	Nieder- österreich.	Ober- österreich.	Salz- burg	Steier- mark	Tirol	Vorarl- berg
1961	2.251	106	163	228	392	104	1.006	197	55
1962	2.046	123	204	228	397	98	726	210	60
1963	2.648	127	242	412	512	104	930	261	60
1964	3.273	138	257	523	500	133	1.371	278	73
1965	3.435	128	324	471	448	138	1.549	287	90
1966	4.051	152	362	658	489	143	1.833	319	75
1967	4.218	177	370	695	556	155	1.870	303	91
1968	4.049	176	346	552	577	185	1.850	280	83
1969	4.024	206	410	573	532	180	1.790	266	66
1970	3.995	197	431	505	466	155	1.872	294	75
1971	3.895	210	435	388	441	183	1.861	307	69
1972	3.977	209	472	515	456	172	1.783	283	87
1973	3.643	209	420	534	460	157	1.521	278	64
1974	3.509	207	409	431	477	157	1.477	287	64
1975	3.931	220	473	611	455	177	1.632	281	82
1976	4.299	234	444	591	534	215	1.886	302	93
1977	3.953	264	314	471	552	219	1.782	276	75
1978	4.239	270	313	723	588	230	1.784	260	71
1979	3.874	247	303	627	574	212	1.563	280	68
1980	3.330	288	238	568	604	208	1.069	295	60
1981	3.751	292	257	698	584	256	1.067	526	71
1982	3.818	296	277	781	571	234	1.099	494	66
1983	3.948	297	273	800	593	199	1.252	460	74
1984	3.890	293	260	1.025	642	200	1.170	230	70
1985	3.757	300	247	993	661	174	952	353	77

Quelle: Verwendungsnachweise des BMLF, Abt. II B 7

Tabelle 53: Zahl der seit 1961 jährlich abgeschlossenen Güterwegbauten
(= fertige Vorhaben) nach Bundesländern

Jahr	Öster- reich	Burgen- land	Kärnten	Nieder- österreich.	Ober- österreich.	Salz- burg	Steier- mark	Tirol	Vorarl- berg
1961	403	13	15	107	139	40	61	7	21
1962	441	--	87	--	134	43	132	45	--
1963	740	12	111	127	157	25	227	63	18
1964	817	24	108	128	127	44	306	71	9
1965	859	19	158	108	112	43	339	48	32
1966	778	4	141	92	156	49	241	66	29
1967	865	14	156	167	168	43	194	77	45
1968	116	13	140	202	240	59	350	70	42
1969	797	6	126	43	137	31	396	29	28
1970	695	7	140	123	113	18	238	37	19
1971	774	5	115	137	128	43	279	49	17
1972	730	10	164	18	110	36	299	49	44
1973	638	6	133	64	109	37	234	35	20
1974	647	2	121	76	137	23	207	62	19
1975	956	5	184	265	106	14	294	55	33
1976	872	4	155	159	121	24	302	66	41
1977	832	14	93	223	148	26	246	55	27
1978	706	2	64	194	166	28	187	40	25
1979	679	9	98	137	132	21	229	34	19
1980	522	16	52	110	151	15	93	73	12
1981	565	10	55	98	137	39	146	62	18
1982	670	9	77	147	111	45	187	67	27
1983	712	14	81	111	147	32	213	97	17
1984	717	13	67	139	149	39	205	83	22
1985	755	13	64	245	150	28	164	77	14

Quelle: Verwendungsnachweise des BMLF, Abt. II B 7

reale Kilometerleistung, sondern um die Aufsummierung jener fiktiven Strecken, die den einzelnen in Arbeit befindlichen Güterwegprojekten jährlich als deren Bauerfolg angerechnet werden.

Die aus Tabelle 54 herauslesbare abnehmende Tendenz der jährlich errichteten Vergleichsstrecke seit 1964 kann freilich nicht als eine Verringerung des Bauvolumens interpretiert werden. Immerhin sind die dafür aufgewendeten Geldbeträge im gleichen Zeitraum stark gestiegen. Nämlich von 454 Mill. S im Jahre 1964 auf 1,2 Milliarden S im Jahr 1985 (siehe dazu auch Tabelle 60).

Die trotz steigender Gesamtaufwendungen für die Verkehrerschließung abnehmenden Längen der Vergleichsstrecke werden von mehreren Faktoren verursacht:

- o Von den steigenden Baukosten (lt. Baukostenindex) im allgemeinen.
- o Im besonderen jedoch von den ebenfalls in den Baukosten ihren Niederschlag findenden ständig gestiegenen Ansprüchen an die Ausführung der ländlichen Verkehrswege.
- o Und schließlich werden mit zunehmender Wegenetzdichte immer mehr Wege in immer unwegsameres Gelände vorgetrieben. Da diese mit besonders hohen Kosten verbundenen Weganlagen für die Interessenten nur mit Höchstförderungen erschwinglich sind, muß die Kilometerleistung zwangsläufig sinken¹⁾.

7.1.4 Angeschlossene Höfe

Die Zahl der seit 1961 jährlich mit einer ganzzährig von einem LKW befahrbaren Zufahrt versehenen Höfe ist aus der Tabelle 55

1) Folgende einfache Modellrechnung soll das veranschaulichen: Die öffentliche Förderung betrage 1 Mill. S. Bei einem Förderungsanteil von 60% induziert diese Summe ein Bauvolumen von 1,66 Mill. S. Bei Ausschöpfung des höchst möglichen Förderungsanteils von 95% jedoch nur 1,05 Mill. Im ersteren Fall kann unter Annahme gleich hoher kalkulatorischer Laufmeterkosten mit der vorgegebenen öffentlichen Förderung eine um ein Drittel längere Vergleichsstrecke erreicht werden als im 2. Fall.

Tabelle 54: Zahl der seit 1961 jährlich errichteten Güterwege in Kilometer
(Vergleichsstrecke) nach Bundesländern

Jahr	Öster- reich	Burgen- land	Kärnten	Nieder- österreich.	Ober- österreich.	Salz- burg	Steier- mark	Tirol	Vorarl- berg
1961	859	49	149	140	151	38	245	61	27
1962	924	68	141	111	136	38	355	42	34
1963	965	34	207	151	199	30	263	53	28
1964	1.761	89	207	212	196	64	843	112	37
1965	1.649	104	275	198	223	75	614	114	47
1966	1.541	84	258	213	231	93	480	117	66
1967	1.434	95	215	214	230	89	459	87	44
1968	1.436	88	216	199	228	85	490	86	45
1969	1.428	100	228	204	255	79	438	88	35
1970	1.350	105	202	182	225	71	417	117	32
1971	1.300	103	187	165	211	90	402	103	38
1972	1.441	110	198	183	229	84	467	122	48
1973	1.250	108	191	152	206	74	374	100	44
1974	1.341	104	172	241	193	78	405	112	37
1975	1.486	110	218	206	205	91	500	112	44
1976	1.939	144	236	249	232	91	533	107	48
1977	1.321	166	152	135	204	91	445	90	38
1978	1.273	134	115	257	199	69	395	72	32
1979	1.261	118	120	234	219	64	401	70	35
1980	990	109	94	199	205	59	226	70	28
1981	949	116	93	187	160	56	237	65	35
1982	921	110	89	203	150	51	221	67	30
1983	953	97	85	229	151	47	231	78	35
1984	933	71	83	193	155	48	274	69	38
1985	846	83	73	159	169	41	209	75	36

Quelle: Berechnet nach den Verwendungsnachweisen des BMLF

Tabelle 55: Zahl der seit 1961 jährlich angeschlossenen Höfe nach Bundesländern

Jahr	Öster- reich	Burgen- land	Kärnten	Nieder- österreich.	Ober- österreich.	Salz- burg	Steier- mark	Tirol	Vorarl- berg
1961	3.705	230	332	356	514	121	1.664	388	100
1962	4.966	381	257	339	558	143	2.831	340	117
1963	3.183	99	536	326	704	118	926	363	111
1964	4.491	240	483	423	603	166	2.110	304	162
1965	4.887	181	523	359	805	126	2.474	288	131
1966	4.401	120	531	397	919	191	1.827	312	104
1967	4.296	215	451	369	821	186	1.902	216	136
1968	3.399	145	383	393	680	223	1.212	262	101
1969	3.523	134	424	330	806	218	1.202	299	110
1970	2.756	144	397	311	650	147	800	230	77
1971	2.708	144	318	230	669	166	873	198	110
1972	2.693	239	380	353	700	138	565	205	113
1973	2.158	178	230	291	650	107	405	210	87
1974	2.409	215	259	415	534	128	543	260	55
1975	2.738	314	400	486	598	157	471	193	119
1976	2.867	289	342	415	672	120	720	199	110
1977	2.464	234	268	305	624	148	640	166	79
1978	2.458	205	201	546	604	118	591	117	76
1979	2.065	165	205	379	621	107	406	116	66
1980	1.549	124	121	298	551	96	209	117	33
1981	1.350	108	125	242	445	72	247	72	39
1982	1.361	115	104	233	415	85	293	83	33
1983	1.748	92	170	519	437	75	324	101	30
1984	1.535	53	190	455	455	41	230	85	26
1985	1.324	70	171	329	420	68	175	66	25

Quelle: Verwendungsnachweise des BMLF, Abt. II B 7

ersichtlich. Insgesamt wurden zwischen 1961 und 1985 - also in einem Vierteljahrhundert - 71.034 Höfe an das übergeordnete Wegenetz angeschlossen.

Die relativ hohen Anschlußzahlen in den 60er Jahren sind darauf zurückzuführen, daß Projekte, die eine größere Anzahl von Bauernhöfen zugute kamen, bevorzugt berücksichtigt wurden. Bezüglich der abnehmenden Anschlußzahlen ab 1967 gilt das unter 7.1.3 zur abnehmenden Vergleichsstreckenlänge Gesagte sinngemäß.

Seit 1967 werden in den Tätigkeitsberichten des BMLF die angeschlossenen Bergbauernhöfe extra ausgewiesen. Danach wurden zwischen 1967 und 1985 28.821 Bergbauernbetriebe erschlossen. Das sind 63% aller in diesem Zeitraum angeschlossenen Höfe. Wie hoch der Anteil der Bergbauernhöfe an der Gesamterschließungsleistung in den einzelnen Jahren war, läßt sich aus der Tabelle 56 "Zahl der angeschlossenen Bergbauernhöfe seit 1967" entnehmen. Dabei ist eine Steigerung des Anteils der Bergbauernhöfe von 59 in den endsechziger Jahren auf 63% in den 80er Jahren festzustellen (Vergleich von dreijährigen Durchschnitten). In den 70er Jahren betrug der Bergbauernanteil an der Gesamterschließung im Durchschnitt 65%. Die Anschlüsse der Bergbauernhöfe werden im seit 1972 wachsenden Umfang mit Mitteln des Bergbauernsonderprogrammes (siehe Tabelle 29 im 2. Abschnitt) und seit 1974 auch mit Mitteln aus den Grenzlandsonderprogrammen gefördert¹⁾.

Insgesamt wurden im Rahmen der Grenzlandsonderprogramme zwischen 1974 (Beginn der Grenzlandförderung vorerst im Bundesland Niederösterreich) und 1985 (inzwischen gibt es Programmgebiete in Niederösterreich, Burgenland, Steiermark und Kärnten) 2.974 Hofanschlüsse hergestellt. Davon 1.257 Hofanschlüsse von Bergbauernhöfen. Die Entwicklung der Zahl der mit Mitteln der Grenzlandförderung in den Programmgebieten geförderten Hofanschlüsse enthält die Tabelle 57.

1) Die Programmgebiete für die Grenzlandförderung und das Bergbauerngebiet überschneiden sich teilweise.

Tabelle 56: Zahl der seit 1967 jährlich angeschlossenen Bergbauernhöfe

	Zahl der angeschlossenen Höfe insges.	davon Bergbauernhöfe	
		absolut	in %
1967	4.296	2.332	54,3
1968	3.399	2.029	59,7
1969	3.523	2.232	63,4
1970	2.756	1.876	68,1
1971	2.708	1.717	63,4
1972	2.693	1.740	64,6
1973	2.158	1.440	66,7
1974	2.409	1.685	69,9
1975	2.738	1.855	67,8
1976	2.867	1.683	58,7
1977	2.464	1.477	59,9
1978	2.458	1.536	62,5
1979	2.065	1.439	69,7
1980	1.549	1.072	69,2
1981	1.350	913	67,6
1982	1.361	882	64,8
1983	1.748	1.215	69,5
1984	1.535	894	58,7
1985	1.324	804	60,7
1986*)	1.100	707	64,3

*) vorläufig

Quelle: Verwendungsnachweise des BMLF

Tabelle 57: Zahl der im Rahmen der Grenzlandförderung erschlossenen Höfe

	Zahl der angeschlossenen Höfe insges.	davon aus Grenzlandförderung		davon Bergbauernhöfe
		absolut	in %	
1974	2.409	70	2,9	70
1975	2.738	94	3,4	94
1976	2.876	526	18,3	227
1977	2.464	498	20,2	217
1978	2.458	412	16,8	161
1979	2.065	179	8,7	73
1980	1.549	142	9,2	51
1981	1.350	122	9,0	48
1982	1.361	189	13,9	52
1983	1.748	237	13,6	124
1984	1.535	233	15,2	83
1985	1.324	272	20,5	57
1986*)	1.100	180	16,4	119

*) vorläufig

Quelle: Verwendungsnachweise des BMLF

Faßt man die im Bergbauerngebiet und die in den Programmgebieten der Grenzlandförderung errichteten Hofanschlüsse in der Kategorie "Ungunstlagen" zusammen, so zeigt sich, daß es sich bei der Bundesförderungsmaßnahme "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" um eine Förderung handelt, die zum überwiegenden Ausmaß den Höfen in den peripheren Regionen zugute kommt (siehe Tabelle 58). Mehr als 70% aller geförderten Hofanschlüsse (1985 sogar 77%) wurden seit 1974 in diesen Regionen hergestellt.

Tabelle 58: Hofanschlüsse in Ungunstlagen seit 1974

	Zahl der angeschlossenen Höfe insgesamt	d a v o n					
		<u>Bergbauernhöfe</u>		<u>Höfe im Programmgebiet d. Grenzlandf. 1)</u>		<u>Höfe in peripheren Regionen</u>	
		absolut	in %	absolut	in %	insgesamt	in %
1974	2.409	1.685	70,0	--		1.685	70,0
1975	2.738	1.855	67,8	--		1.855	67,8
1976	2.687	1.683	62,6	299	11,1	1.982	73,8
1977	2.464	1.477	59,9	281	11,4	1.758	71,3
1978	2.458	1.536	62,5	251	10,2	1.787	72,7
1979	2.065	1.439	69,7	106	5,1	1.545	74,8
1980	1.549	1.072	69,2	91	5,9	1.163	75,1
1981	1.350	913	67,9	74	5,5	987	73,1
1982	1.361	882	64,8	137	10,1	1.019	74,9
1983	1.748	1.215	69,5	113	6,5	1.328	76,0
1984	1.535	894	58,2	150	9,8	1.044	68,0
1985	1.324	804	60,7	215	16,2	1.019	77,0
1986*)	1.100	707	64,3	61	5,6	768	69,8

*) vorläufig

1) ohne Bergbauernhöfe

7.2 Baukostenentwicklung

Die Entwicklung der Güterwegbaukosten in den letzten 25 Jahren ist gekennzeichnet von hohen Steigerungsraten. 1961 konnten mit einem Jahresbaubudget von insgesamt 232 Mill. S 859 km Güterwege errichtet werden, 1985 waren für die selbe Streckenlänge S 1.224.821.000,- notwendig.

1 km Güterweg kostete 1961 im österreichweiten Durchschnitt S 270.200,-; 1985 jedoch S. 1.448.000,- (siehe Tabelle 59).

Tabelle 59: Die Entwicklung der Baukosten für einen Kilometer Güterweg nach Bundesländern (in Schilling) seit 1961

Jahr	Österreich	Burgenland	Kärnten	Nieder- österreich	Ober- österreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg
1961	270.200,-	259.163,-	151.020,-	236.355,-	277.744,-	315.093,-	268.664,-	533.990,-	434.270,-
1962	338.293,-	200.178,-	169.958,-	313.760,-	345.294,-	396.984,-	310.615,-	715.377,-	467.910,-
1963	298.427,-	445.398,-	121.192,-	270.146,-	288.708,-	677.624,-	265.082,-	762.849,-	681.480,-
1964	257.606,-	232.181,-	144.196,-	245.549,-	332.662,-	367.785,-	227.705,-	441.327,-	558.113,-
1965	282.998,-	245.735,-	134.824,-	328.821,-	360.876,-	459.211,-	212.235,-	574.181,-	610.407,-
1966	331.639,-	372.273,-	176.425,-	340.501,-	401.370,-	468.081,-	260.630,-	603.522,-	456.570,-
1967	367.661,-	390.506,-	203.725,-	337.142,-	411.906,-	519.436,-	308.161,-	702.905,-	623.007,-
1968	385.153,-	391.695,-	221.214,-	343.370,-	471.486,-	562.711,-	332.086,-	660.185,-	621.973,-
1969	389.340,-	369.090,-	185.959,-	353.570,-	454.865,-	600.380,-	356.875,-	653.688,-	713.496,-
1970	412.246,-	404.194,-	211.509,-	366.747,-	486.931,-	625.452,-	379.914,-	577.515,-	780.717,-
1971	455.000,-	431.348,-	224.881,-	425.455,-	540.735,-	648.765,-	403.120,-	707.668,-	639.184,-
1972	507.662,-	471.118,-	248.467,-	490.800,-	615.724,-	773.438,-	437.970,-	813.895,-	643.618,-
1973	588.530,-	489.399,-	279.258,-	599.075,-	705.473,-	883.016,-	532.354,-	948.871,-	751.368,-
1974	665.537,-	549.625,-	337.652,-	640.950,-	796.344,-	1.068.495,-	571.030,-	1.115.922,-	826.121,-
1975	675.862,-	546.967,-	298.835,-	729.169,-	849.377,-	1.292.386,-	533.739,-	1.175.588,-	877.565,-

Tabelle 59: Fortsetzung

Jahr	Österreich	Burgen- land	Kärnten	Nieder- österreich	Ober- österreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg
1976	763.850,-	575.388,-	451.654,-	780.076,-	949.603,-	1.393.058,-	627.259,-	1.368.602,-	856.528,-
1977	845.293,-	618.904,-	552.783,-	873.185,-	966.270,-	1.653.901,-	672.809,-	1.432.089,-	949.421,-
1978	925.739,-	668.724,-	580.235,-	878.580,-	1.031.422,-	2.109.261,-	738.192,-	1.680.625,-	1.029.750,-
1979	1.005.017,-	706.831,-	628.534,-	963.453,-	1.111.776,-	2.323.218,-	780.701,-	1.970.086,-	1.140.486,-
1980	1.131.829,-	723.651,-	791.489,-	1.028.995,-	1.245.424,-	2.451.458,-	868.204,-	1.850.457,-	1.313.143,-
1981	1.220.280,-	799.362,-	821.086,-	1.139.128,-	1.357.825,-	2.806.786,-	944.924,-	2.017.492,-	1.326.514,-
1982	1.264.599,-	831.791,-	879.371,-	1.121.320,-	1.401.007,-	3.007.549,-	1.005.208,-	2.083.836,-	1.400.100,-
1983	1.309.686,-	841.464,-	999.412,-	1.178.572,-	1.481.848,-	2.978.702,-	1.044.797,-	1.998.782,-	1.447.286,-
1984	1.357.361,-	849.507,-	1.173.940,-	1.110.503,-	1.538.613,-	3.091.604,-	1.066.577,-	2.346.275,-	1.403.184,-
1985	1.447.779,-	959.229,-	1.273.973,-	1.197.031,-	1.626.290,-	3.271.268,-	1.105.024,-	2.257.387,-	1.462.722,-
1986*)	1.436.346,-								

* 227 *

*) vorläufig

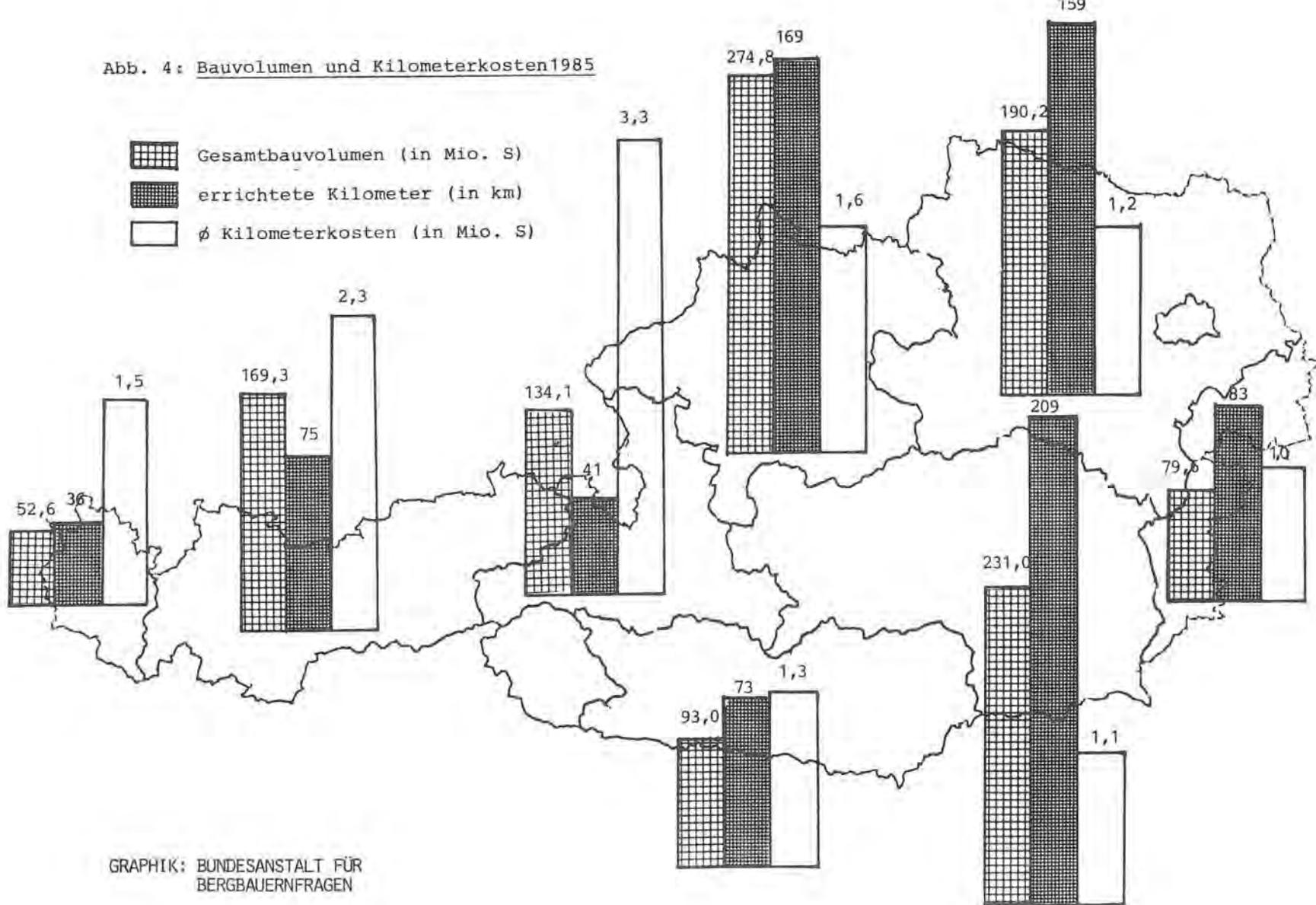
Quelle: Berechnet nach den Verwendungsnachweisen des BMLF

Das heißt, die Kilometerkosten haben sich im abgelaufenen Vierteljahrhundert mehr als verfünffacht. Diese Entwicklung ist nicht allein auf die allgemeine Steigerung der Baukosten (ausgedrückt durch den Baukostenindex) zurückzuführen, sondern sie hat ganz wesentlich ihre Wurzeln in zunehmend finanziell aufwendigere Bauverfahren und in der ständigen Verbesserung der Ausbauqualität der Güterwege. Insbesondere die Erschließung abgelegener Einzelgehöfte in extremer Lage und die zu deren Erschließung oft notwendige Überwindung von schwierigen Geländeformationen hat ihren Preis. Und solche kostenaufwendige Güterwege wurden in den letzten Jahren vermehrt in Angriff genommen, um extrem gelegene, mit Kraftfahrzeugen kaum oder gar nicht erreichbare Höfe zu erschließen.

Erwähnt muß in diesem Zusammenhang werden, daß auch das umweltfreundliche Bauen eines Güterweges seinen Preis hat (z.B.: Ersatz der Planierdrape durch den Bagger bei Errichtung der Wegtrasse). In welchem Ausmaß das vom BMLF verordnete Maßhalten bei der Wahl des Wegquerschnittes kostendämpfend wirken wird (siehe 3.3) ist jetzt noch nicht abzusehen.

Die Entwicklung der Baukosten bezogen auf 1 km errichteten Güterweg ist in der Tabelle 59 zusätzlich bundesländerweise dargestellt. Daraus ist ersichtlich, daß in den Bundesländern mit alpinen Charakter schon immer bedeutend über dem Österreichschnitt liegende Kosten für den Bau von Güterwegen aufgewendet werden mußten. Die Baukostenentwicklung in Salzburg ab 1974 läßt sich allerdings mit den besonderen topographischen Verhältnissen allein nicht mehr erklären. Dafür muß wohl eine in den anderen Bundesländern beim Güterwegbau in diesem Ausmaß nicht übliche, besonders sorgfältige Erstellung der einzelnen Wegbauprojekte mitverantwortlich sein. Die vergleichsweise günstigen Kilometerkosten in Vorarlberg sind nicht nur Ausdruck einer sprichwörtlichen Sparsamkeit, sondern beruhen auch darauf, daß in diesem Bundesland die Wege seit jeher relativ schmal (unter 3 m Fahrbahnbreite) angelegt werden. Die Abbildung 4 enthält die durchschnittlichen Kilometerkosten des Jahres 1985 in Bezug zur Kilometerleistung und dem Gesamtbauvolumen.

Abb. 4: Bauvolumen und Kilometerkosten1985



7.3 Finanzierungsstruktur

Von 1961 bis 1985 wurden fast zwanzigeinhalb Milliarden Schilling in den ländlichen Wegebau investiert. Und zwar handelt es sich dabei lediglich um die Aufwendungen für die Neuerrichtung von Verkehrsanlagen. Nicht enthalten sind in dieser Summe die Investitionen für Fahrbahnumbauten (Bundesförderung nur in Form von Agrarinvestitionskrediten möglich) und der Erhaltungsaufwand (keine Bundesförderung). Ebenfalls nicht enthalten sind in obiger Summe jene Wege, die ohne öffentliche Förderung errichtet wurden und daher auch nicht in der Förderungsstatistik des BMLF aufscheinen.

Die Finanzierung der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" - also des Güterwegebaus - erfolgt, wie schon wiederholt dargestellt, mit öffentlichen Mitteln von Bund und Land und den von Gemeinden und Interessenten aufzubringenden Beiträgen. Die Entwicklung der Finanzierung dieser Maßnahme seit 1961 wird in der Tabelle 60 in Absolutwerten und in Tabelle 61 mit den Entwicklungsindizes, wobei 1961 jeweils 100 ist, dargestellt. Die Tabelle 62 enthält die jährliche prozentuelle Finanzierungsstruktur.

Tabelle 61 "Die Entwicklung der Finanzierungsbeiträge" zeigt, daß die Bundesförderungsmittel mit der Entwicklung der Gesamtbaukosten Schritt gehalten haben. Bei der Entwicklung der Landesmittel ist zu beachten, daß diese 1961 absolut auf einem bedeutend niedrigeren Niveau waren als die Bundesmittel.

Da die Jahresbeiträge der sogenannten Finanzierungsfaktoren Bund, Länder und Interessenten relativ starke Schwankungen aufweisen, wurden in Tabelle 63 Fünfjahressummen und deren Durchschnitte gebildet. Als weitere Information enthält diese Tabelle die vorläufigen Werte für 1986. Daraus ist ersichtlich, daß der im Zeitabschnitt 1981 bis 1985 erreichte Höchststand der Bundesmittel 1986 absolut nicht gehalten werden konnte. Der Anteil an den Gesamtbaukosten der zwischen 1981 und 1985 31,4% betragen hat, erfuhr damit eine deutliche Verringerung. Mit 27,5% ist er 1986 auch unter dem 25-jährigen Durchschnitt abgefallen.

Tabelle 60: Die Finanzierung der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" seit 1961 - ÖSTERREICH insgesamt (in 1.000 S)

Jahr	Baukosten insgesamt	d a v o n				
		Bundes- mittel	Landes- mittel	sonstige Mittel	<u>Interessentenmittel</u> insgesamt	davon AIK
1961	232.075	66.463	48.396	12.346	104.870	14.488
1962	290.560	87.764	62.504	8.990	131.302	20.718
1963	287.833	103.215	72.485	10.279	101.854	26.312
1964	453.695	143.652	73.382	32.697	203.964	21.529
1965	466.692	178.397	91.346	17.046	179.903	42.178
1966	511.188	199.545	108.360	9.380	193.903	38.085
1967	527.263	191.156	122.511	10.123	203.473	50.339
1968	553.002	206.303	117.321	2.044	227.334	59.781
1969	555.977	185.855	134.470	3.822	231.830	83.384
1970	556.408	192.197	132.358	3.176	228.677	79.536
1971	591.529	177.885	150.149	3.360	260.135	85.368
1972	731.769	232.480	196.608	5.336	297.345	93.928
1973	735.368	209.482	213.372	5.281	307.233	85.005
1974	892.711	189.759	309.613	10.698	382.641	78.572
1975	1.004.229	327.461	288.219	-1.072	389.621	97.375
1976	1.251.989	420.272	355.526	11.543	464.648	87.677
1977	1.116.632	280.634	371.992	23.543	440.463	124.107
1978	1.179.378	243.608	438.707	21.327	475.735	146.576
1979	1.267.326	310.869	450.301	20.325	485.831	151.686
1980	1.120.511	284.587	396.108	30.534	409.282	108.477
1981	1.158.048	318.733	386.646	97.342	355.327	92.805
1982	1.164.695	353.268	366.929	77.588	366.911	84.111
1983	1.248.131	402.505	396.796	87.783	361.047	78.030
1984	1.266.418	429.485	366.682	67.283	402.968	91.813
1985	1.224.821	400.725	390.498	72.198	361.400	54.787

Quelle: Verwendungsnachweise des BMLF, Abt. II B 7

Tabelle 61: Die Entwicklung der Finanzierungsbeiträge bei der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" - ÖSTERREICH insgesamt (Entwicklungsindizes - 1961 = 100)

Jahr	Baukosten	Bundesmittel	Landesmittel	sonstige Mittel	Interess. mittel	davon AIK
1961	100	100	100	100	100	100
1962	125	132	129	73	125	143
1963	124	155	150	83	97	182
1964	195	216	152	265	195	149
1965	201	268	189	138	172	291
1966	220	300	224	76	185	263
1967	227	288	253	82	194	348
1968	238	310	242	17	217	413
1969	240	280	278	31	221	576
1970	240	289	274	26	218	549
1971	255	268	310	27	248	589
1972	315	350	406	43	284	648
1973	317	315	441	43	293	587
1974	385	286	640	87	365	542
1975	433	492	596	--	372	672
1976	539	632	735	94	443	605
1977	481	422	769	191	420	857
1978	508	367	907	173	454	1.012
1979	546	468	931	165	463	1.047
1980	483	428	819	247	390	749
1981	499	480	799	788	339	641
1982	502	532	758	628	350	581
1983	538	606	820	711	344	539
1984	546	646	758	545	384	634
1985	528	603	807	585	345	378

Quelle: Berechnet nach den Verwendungsnachweisen des BMLF

Tabelle 62: Die Entwicklung der jährlichen Finanzierungsstruktur bei der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" in Prozent
- ÖSTERREICH insgesamt

Jahr	Baukosten insgesamt in %	d a v o n i n %				A I K in % von 100
		Bundes- mittel ¹⁾	Landes- mittel	sonstige Mittel	Interessen- tenmittel ²⁾	
1961	100	28,6	20,8	5,3	45,2	6,2
1962	100	30,2	21,5	3,1	45,2	7,1
1963	100	35,9	25,2	3,6	35,4	9,1
1964	100	31,7	16,2	7,2	45,0	4,7
1965	100	38,4	19,6	3,7	38,5	9,0
1966	100	39,0	21,2	1,8	37,6	7,5
1967	100	36,3	23,2	1,9	38,6	9,6
1968	100	37,3	21,2	0,4	41,1	10,8
1969	100	33,4	24,2	0,7	41,7	14,2
1970	100	34,5	23,8	0,6	41,1	14,3
1971	100	30,1	25,4	0,6	44,0	14,4
1972	100	31,8	26,9	0,7	40,6	12,8
1973	100	28,5	29,0	0,7	41,8	11,6
1974	100	21,3	34,7	1,2	42,9	8,8
1975	100	31,4	29,6	0	39,1	9,8
1976	100	33,6	28,4	0,9	37,1	7,0
1977	100	25,1	33,3	2,1	39,4	11,1
1978	100	20,7	37,2	1,8	40,4	12,4
1979	100	24,5	35,5	1,6	38,3	12,0
1980	100	25,4	35,4	2,7	36,5	9,7
1981	100	27,5	33,4	8,4	30,7	8,0
1982	100	30,3	31,5	6,7	31,5	7,2
1983	100	32,3	31,8	7,0	28,9	6,3
1984	100	33,9	29,0	5,3	31,8	7,3
1985	100	32,7	31,9	5,9	29,5	4,5

1) Beiträge; 2) AIK sind in den Interessentenmittel enthalten

Quelle: Berechnet nach den Verwendungsnachweisen des BMLF

Tabelle 63: Gesamtbaukosten 1961 bis 1985 und deren Finanzierung

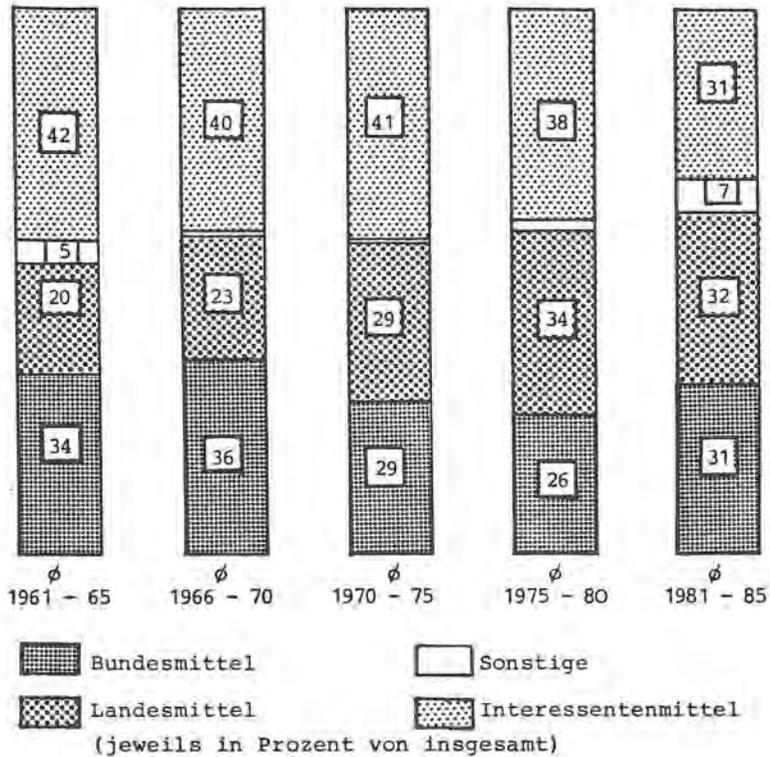
	Baukosten insgesamt	d a v o n			
		Bund	Land	Sonstige	Interess.
1961-1965	1.730.855	579.491	348.113	81.358	721.893
Ø	346.171	115.898	69.623	16.272	144.379
%	100,0	33,5	20,1	4,7	41,7
1966-1970	2.703.838	975.056	615.020	28.545	1.085.217
Ø	540.768	195.011	123.004	5.709	217.043
%	100,0	35,7	22,5	1,0	39,7
1971-1975	3.955.606	1.137.067	1.157.961	23.603	1.636.975
Ø	791.121	227.413	231.592	4.721	327.395
%	100,0	28,7	29,3	0,6	41,4
1976-1980	5.935.835	1.539.970	2.012.634	107.272	2.275.959
Ø	1.187.167	307.994	402.527	21.454	455.192
%	100,0	25,9	33,9	1,8	38,3
1981-1985	6.062.113	1.904.716	1.907.551	402.193	1.847.653
Ø	1.212.423	380.943	381.510	80.439	369.531
%	100,0	31,4	31,5	6,6	30,5
=====	=====	=====	=====	=====	=====
1961-1985	20.388.247	6.136.300	6.041.279	642.971	7.567.697
Ø	815.530	245.452	241.651	25.719	302.708
%	100,0	30,1	29,6	3,2	37,1
=====	=====	=====	=====	=====	=====
1986*)	1.215.148	334.445	412.184	101.924	366.595
%	100,0	27,5	33,9	8,4	30,2

*) vorläufig

Quelle: Berechnet nach den Verwendungsnachweisen des BMLF

Abbildung 5 stellt die Entwicklung der Anteile der einzelnen Beitragsfaktoren in Prozent graphisch dar.

Abbildung 5: Die Entwicklung der relativen Anteile der Finanzierungsbeiträge bei der Verkehrserschließung ländlicher Gebiete 1961 - 1985 (5 Jahresdurchschnitte)



7.3.1 Bundesmittel

Wie aus Tabelle 63 hervorgeht, hat der Bund für die Förderung der "Verkehrserschließung ländlicher Gebiete" im Zeitabschnitt 1961 bis 1985 etwas mehr als 6,1 Mrd. S ausgegeben. Das sind 30,1% der in diesem Zeitabschnitt angefallenen Gesamtbaukosten.

Wie die Tabellen 62 bzw. 64 und Abbildung 5 zeigen, ist der Anteil der Bundesmittel an den Gesamtbaukosten über die Jahre hinweg relativ konstant geblieben. 1961 betrug er 28,6%; 1985: 32,7%. 1986 betrug der Anteil allerdings nur 27,5%. Aus der langjährigen Anteilsentwicklung der Bundesmittel an den Gesamtbaukosten ist zu ersehen, daß diese einen sehr verlässlichen und

Tabelle 64: Der jährliche Anteil der Bundesmittel in den einzelnen Bundesländern an den Gesamtbaukosten in % (seit 1961)

Jahr	Öster- reich	Burgen- land	Kärnten	Nieder- österreich	Ober- österreich	Salz- burg	Steier- mark	Tirol	Vorarl- berg
1961	28,6	32,0	27,3	37,3	43,6	36,0	14,8	27,7	22,4
1962	30,2	36,7	34,4	38,6	49,2	38,3	14,3	38,1	31,0
1963	35,9	33,6	42,3	42,1	25,8	49,4	34,2	39,9	29,1
1964	31,7	39,0	47,3	40,4	36,5	43,3	19,2	46,3	32,0
1965	38,4	38,5	57,0	41,3	36,5	38,7	35,5	36,3	27,5
1966	39,0	34,1	52,1	38,1	35,3	50,8	39,3	36,8	25,2
1967	36,3	28,6	50,2	41,5	34,1	30,7	32,9	43,7	27,9
1968	37,3	34,2	47,8	45,0	31,7	39,1	31,4	50,8	30,8
1969	33,4	28,7	50,7	40,3	26,0	29,8	29,3	45,1	31,4
1970	34,5	26,0	49,9	43,2	29,8	38,4	29,9	40,4	28,4
1971	30,1	22,0	45,6	39,1	26,4	26,4	26,6	34,3	28,3
1972	31,8	24,4	50,4	38,1	27,2	30,4	29,9	32,5	30,1
1973	28,5	22,4	46,1	33,5	24,6	27,3	25,9	30,4	25,4
1974	21,3	20,2	38,2	20,1	21,3	21,4	18,1	19,8	25,8
1975	31,4	31,6	54,5	32,7	30,4	27,5	28,6	37,1	34,7
1976	33,6	30,7	49,1	38,5	30,0	27,5	29,8	36,3	34,5
1977	25,1	22,5	38,8	33,1	22,3	15,8	24,7	25,9	30,5
1978	20,7	22,1	41,5	16,8	18,6	13,1	20,8	25,4	27,3
1979	24,5	27,9	44,5	17,8	21,7	19,2	24,2	31,9	32,1
1980	25,4	28,8	44,4	23,2	17,5	16,3	32,6	29,3	30,3
1981	27,5	26,2	47,8	22,1	22,5	16,4	37,5	30,8	26,1
1982	30,3	32,4	52,0	25,1	25,1	18,2	39,6	31,7	30,7
1983	32,3	39,1	51,3	26,7	25,0	25,2	38,1	36,3	29,8
1984	33,9	55,9	49,9	35,2	23,4	24,6	35,1	36,0	35,1
1985	32,7	42,0	49,0	34,9	19,0	28,3	40,4	32,6	31,7

Quelle: Berechnet nach den Verwendungsnachweisen des BMLF

dauerhaften Beitrag zur Verkehrserschließung landwirtschaftlicher Betriebe leisten. Die deutlich unterdurchschnittlichen Beteiligungen des Bundes in den Jahren 1974 und 1978, die, wie Tabelle 60 zeigt, mit nominellen Mittelrückgängen um 9,4% (1974) und 13,2% (1978) verbunden waren, blieben jedenfalls Ausnahmen, die in den darauffolgenden Jahren mit entsprechenden Mehraufwendungen ausgeglichen wurden.

Der Anteil der Bundesmittel an den Gesamtbaukosten ist jedoch in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich groß (Tabelle 64). Und hat sich im Laufe der Jahre - wie die Tabelle 64 ebenfalls zeigt - in einigen Bundesländern beträchtlich verändert. Der Anteil der Bundesmittel an den Gesamtbaukosten war 1985 in Kärnten mit 49,0% am höchsten. Es folgten das Burgenland mit 42,0% und die Steiermark mit 40,4%. Am geringsten war er mit 19,0% in Oberösterreich, wobei dieser geringe Anteil durch einen außerordentlich hohen Landesbeitrag (110 Mill. S) verursacht wurde.

Seit 1961 sind folgende Veränderungen des Anteils der Bundesmittel zu beobachten: Im Burgenland, in Kärnten, in der Steiermark, in Tirol und in Vorarlberg hat sich der Anteil der Bundesmittel an den Gesamtbaukosten erhöht (und zwar in Kärnten und Steiermark beträchtlich). In den anderen Bundesländern hat er sich verringert. Diese Veränderungen beruhen zum Teil auf die unterschiedliche Entwicklung der Zuteilung von Bundesmitteln auf die einzelnen Bundesländer (siehe Tabelle 65), zum anderen Teil auf die Entwicklung des Anteils der Landesmittel, die in den einzelnen Bundesländern naturgemäß sehr unterschiedlich verlaufen ist, und schließlich beeinflußt natürlich auch die Entwicklung der Interessentenbeiträge (d.h. deren Belastbarkeit) die Finanzierungsstruktur.

7.3.2 Landesmittel

Die Bundesländer haben im Rahmen der Förderungsmaßnahme "Verkehrserschließung ländlicher Gebiete" zwischen 1961 und 1985 etwas weniger als der Bund, nämlich 6,04 Milliarden Schilling

Tabelle 65: Die Entwicklung der Bundesmittel nach Bundesländer

Jahr	öster- reich	Burgen- land	Kärnten	Nieder- österreich	Ober- österreich	Salz- burg	Steier- mark	Tirol	Vorarl- berg
1961	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1962	132	123	135	109	127	135	162	127	187
1963	155	125	173	139	81	239	245	177	211
1964	216	200	230	171	130	240	378	253	255
1965	268	243	344	218	161	313	476	262	302
1966	300	261	386	224	180	522	505	285	290
1967	288	261	357	243	177	333	479	294	294
1968	310	290	371	249	186	442	525	319	329
1969	280	261	350	236	165	332	470	287	301
1970	289	272	342	234	178	400	487	301	274
1971	269	240	312	222	165	364	443	275	268
1972	350	312	403	278	210	466	628	355	354
1973	315	292	399	249	196	420	530	318	325
1974	286	285	362	251	180	418	431	271	302
1975	492	467	578	398	290	760	785	536	521
1976	632	627	851	607	361	822	1.022	585	547
1977	422	570	531	316	240	560	758	368	424
1978	367	488	457	308	209	450	623	338	346
1979	468	573	547	325	289	673	778	484	493
1980	428	560	538	385	244	555	657	418	428
1981	480	598	594	381	267	605	862	445	466
1982	532	730	662	463	289	657	904	487	496
1983	606	786	709	585	306	831	945	623	581
1984	646	830	791	612	306	859	1.053	641	720
1985	603	824	742	538	286	893	959	607	642

Quelle: Berechnet nach den Verwendungsnachweisen des BMLF

ausgegeben. Das sind 29,6% der Gesamtbaukosten (Tabelle 63). Der Anteil der Landesmittel an den Gesamtbaukosten ist in Summe von 20,8% im Jahre 1961 auf 31,9% im Jahre 1985 (1986: 33,9) gestiegen. Den geringsten Beitrag leisteten die Länder mit insgesamt 16,2% 1964, den höchsten im Jahre 1978 mit 37,2% (Tabelle 62 bzw. 66).

Wie aus den Tabellen 60 und 63 hervorgeht, war das finanzielle Engagement der Länder zugunsten der ländlichen Verkehrerschließung zwischen 1971 und 1980 am größten. In dieser Zeit waren überdurchschnittliche Steigerungsraten zu verzeichnen. Seit 1981 ist der Beitrag der Länder auf dem relativ hohen Niveau von 31,4% der Gesamtbaukosten konstant geblieben. Bundes- und Landesmittel hielten sich bis 1985 die Waage.

Bei einer bundesländerweisen Betrachtung sind freilich zwischen den einzelnen Bundesländern ausgeprägte Unterschiede festzustellen. So hatte der Anteil der Landesmittel an den Gesamtbaukosten zwischen 1961 und 1985 in Burgenland, Kärnten und Vorarlberg¹⁾ eine fallende Tendenz. In allen anderen Bundesländern war sie mehr oder weniger stark steigend. Die Tabelle 66 informiert über die in den Bundesländern jeweils erreichten Anteile der Landesmittel und zeigt so deren auf und ab. Aus den Tabellen 70 bis 77 ist die bundesländerweise Entwicklung der Höhe der Landesmittel in Absolutwerten zu entnehmen. Hervorstechen dabei die Beiträge, die die Bundesländer Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg und Steiermark zwischen 1975 und 1980 leisteten. Eine detaillierte Besprechung der Länderbeiträge würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen.

7.3.3 Sonstige Mittel

Die Anteile der "sonstigen Mittel" an den Gesamtbaukosten, die insgesamt gesehen lediglich eine untergeordnete Rolle spielen, sind aus Tabelle 67 zu entnehmen.

¹⁾ Allerdings war der Anteil der Landesmittel an den Gesamtbaukosten in den 60er Jahren mit rund 50% besonders hoch.

Tabelle 66: Der Anteil der Landesmittel in den einzelnen Bundesländern an den Gesamtbaukosten in %

Jahr	Öster- reich	Burgen- land	Kärnten	Nieder- österreich	Ober- österreich	Salz- burg	Steier- mark	Tirol	Vorarl- berg
1961	20,8	32,8	27,8	17,4	11,5	10,2	16,6	29,1	50,1
1962	21,5	27,7	23,8	23,6	9,5	12,7	25,5	8,3	50,2
1963	25,2	29,9	20,8	20,5	25,6	9,7	28,7	18,9	53,0
1964	16,2	24,7	15,6	16,7	21,5	11,0	10,5	17,5	45,9
1965	19,6	22,2	10,4	17,1	22,2	11,8	18,6	15,2	51,0
1966	21,2	20,8	7,8	23,6	19,9	13,9	24,7	14,5	52,0
1967	23,2	20,3	9,5	21,0	25,2	16,3	27,7	19,3	48,6
1968	21,2	16,2	9,6	16,6	22,1	15,1	24,4	20,4	48,9
1969	24,2	17,1	11,5	20,9	24,5	24,8	27,3	23,2	47,8
1970	23,8	15,1	16,4	15,0	25,0	21,3	28,9	20,8	48,9
1971	25,4	19,0	13,1	17,3	28,7	19,9	31,8	22,2	48,4
1972	26,9	24,1	14,0	17,6	30,1	20,4	30,8	28,6	46,5
1973	29,0	29,2	12,2	24,5	30,1	14,1	33,6	35,8	45,4
1974	34,7	28,6	15,4	36,4	31,8	27,3	37,9	42,7	51,3
1975	29,6	31,4	15,1	30,1	22,0	19,9	34,9	33,6	39,3
1976	28,4	26,7	14,9	26,5	28,0	35,8	30,7	27,8	38,7
1977	33,3	23,6	17,6	31,2	32,0	46,1	34,9	33,7	43,5
1978	37,2	22,7	25,2	46,8	31,4	45,0	37,4	34,0	46,8
1979	35,5	20,2	26,0	44,4	37,8	36,2	32,2	35,9	44,5
1980	35,4	23,8	26,9	39,9	39,7	47,3	24,5	30,8	47,9
1981	33,4	18,0	23,2	40,3	30,6	55,8	19,4	37,4	42,3
1982	31,5	19,9	18,7	38,5	29,8	48,3	19,1	34,4	45,7
1983	31,8	24,0	18,8	37,0	34,1	49,0	20,0	30,3	41,6
1984	29,0	20,1	15,8	32,8	33,8	47,8	13,1	35,4	39,5
1985	31,9	25,2	18,6	26,4	40,1	47,1	22,0	34,0	40,0

Quelle: Berechnet nach den Verwendungsnachweisen des BMLF

Tabelle 67: Anteil der "sonstigen Mittel" in den einzelnen Bundesländern an den Gesamtbaukosten in %

Jahr	Öster- reich	Burgen- land	Kärnten	Nieder- österr.	Ober- österr.	Salz- burg	Steier- mark	Tirol	Vorarl- berg
1961	5,3	--	10,5	8,4	2,0	11,7	4,3	4,1	6,9
1962	3,1	--	9,3	3,8	1,3	19,0	0,5	4,5	*)
1963	3,6	--	2,4	5,9	3,4	12,0	0,5	6,1	*)
1964	7,2	--	3,2	9,0	2,7	9,9	11,0	3,9	0,1
1965	3,7	--	1,5	7,3	1,4	11,0	3,8	1,0	4,4
1966	1,8	--	1,7	2,7	1,1	7,0	1,0	1,2	1,9
1967	1,9	--	5,3	0,2	1,2	11,5	0,1	0,6	2,2
1968	0,4	--	1,4	0,2	0,5	-1,6	0,5	1,4	0,1
1969	0,7	--	2,3	0,1	0,6	1,1	*)	1,8	1,8
1970	0,6	--	0,5	0,2	0,3	1,8	0,5	1,0	0,8
1971	0,6	--	1,2	0,1	0,1	1,5	0,3	0,9	2,4
1972	0,7	--	4,3	0,1	0,1	0,4	0,9	0,3	1,8
1973	0,7	--	2,8	--	0,1	0,3	1,1	0,1	3,7
1974	1,2	--	0,3	0,7	*)	--	4,1	*)	--
1975	-0,1	--	3,4	0,8	0,2	--	-1,8	*)	--
1976	0,9	--	3,7	0,5	*)	2,0	0,8	*)	2,8
1977	2,1	--	4,9	0,9	0,1	10,3	0,4	0,2	3,4
1978	1,8	--	0,7	0,5	*)	11,5	0,6	--	3,7
1979	1,6	--	0,4	0,1	*)	10,4	1,4	--	--
1980	2,7	--	0,	--	6,3	8,7	0,7	0,3	--
1981	8,4	--	0,3	--	33,6	9,2	1,9	2,1	5,7
1982	6,7	--	0,3	--	27,2	10,2	2,0	0,1	--
1983	7,0	--	1,5	--	33,1	5,5	1,9	--	--
1984	5,3	--	5,7	--	20,7	3,0	2,6	--	--
1985	5,9	--	5,9	--	19,5	3,0	2,3	2,3	--

Quelle: Berechnet nach den Verwendungsnachweisen des BMLF

Bei deren Interpretation muß das Zustandekommen dieser Kategorie berücksichtigt werden (siehe auch die Einleitung zu diesem Kapitel). Unter den "sonstigen Mitteln" werden insbesondere Beiträge der Gemeinden zusammengefaßt. Allerdings werden diese Gemeindemittel nicht immer extra ausgewiesen, sondern sind zur Gänze - wie im Fall Niederösterreich - oder teilweise in den Interessentemitteln enthalten. Dies erklärt die von 0 - 20% reichenden Anteile der "sonstigen Mittel" in den einzelnen Bundesländer. In Oberösterreich werden die für die Förderungsmaßnahme "Verkehrserschließung ländlicher Gebiete" bereitgestellten Gemeindemittel offensichtlich genau ausgewiesen, in Niederösterreich und Burgenland überhaupt nicht, bei den anderen Bundesländern bleibt unklar, in welchem Umfang die ausgewiesenen "sonstigen Mittel" die Gemeindemittel darstellen.

Dieser Umstand erschwert auch die Interpretation der unter "Interessenten" ausgewiesenen Beträge. Für die Zukunft ist zu erwarten, daß die Gemeindemittel zunehmend genauer als "sonstige Mittel" an das BMLF gemeldet werden.

7.3.4 Interessentenleistung

Die Güterwegebauinteressenten hatten zwischen 1961 und 1985 7,6 Milliarden Schilling aufzubringen. Das sind 37,1% der Gesamtbaukosten. Insgesamt gesehen ist im Laufe der letzten 25 Jahre der Interessentenanteil geringer geworden. 1961 betrug er rund 45%, 1985 30%. Schwankungen gibt es freilich sowohl während der Jahre, als auch zwischen den Bundesländern (Tabelle 68). In Tabelle 69 wird die Entwicklung des Interessentenanteils mit Hilfe von Mehrjahressummen (5 Jahre) dargestellt. Dabei zeigt sich, daß im Landesdurchschnitt die Güterwegebauinteressenten des Bundeslandes Vorarlberg immer schon den geringsten Interessentenanteil zu leisten hatten. Im Bundesland Tirol mit ähnlichen topographischen Verhältnissen war und ist jedoch der Interessentenanteil beträchtlich höher. Ebenfalls relativ gering ist die Interessentenbeteiligung in Kärnten und Salzburg. In Kärnten ist sie dabei über die Jahre hinweg ungefähr gleich ge-

Tabelle 68: Anteil der Interessentenleistung in den einzelnen Bundesländern an den Gesamtbaukosten in %

Jahr	Öster- reich	Burgen- land	Kärnten	Nieder- österreich.	Ober- österreich.	Salz- burg	Steier- mark	Tirol	Vorarl- berg
1961	45,2	35,2	34,5	36,9	42,9	42,1	64,3	39,1	20,6
1962	45,2	35,5	32,5	34,1	40,0	30,0	59,6	49,1	18,7
1963	35,4	36,5	34,6	31,4	45,2	28,8	36,5	35,1	17,9
1964	45,0	36,3	33,9	33,9	39,4	35,8	59,4	32,2	22,0
1965	38,5	39,3	30,9	34,4	39,9	38,5	42,1	47,5	17,0
1966	37,9	45,2	38,5	35,6	43,6	28,3	35,0	47,7	20,9
1967	38,6	51,1	34,9	37,3	39,4	41,5	39,3	36,4	21,3
1968	41,1	50,5	41,2	38,2	45,8	47,4	43,7	27,4	20,2
1969	41,7	54,3	35,5	38,7	48,8	44,4	43,3	29,9	18,9
1970	41,1	58,8	33,7	41,6	44,9	38,5	40,7	37,8	21,9
1971	44,0	59,0	40,1	43,5	44,7	52,2	41,2	42,6	21,0
1972	40,6	51,6	31,4	44,2	42,6	48,8	38,4	38,5	21,6
1973	41,8	48,4	39,0	41,9	45,2	58,4	39,3	33,7	25,5
1974	42,9	51,2	46,1	42,8	46,9	51,3	39,9	37,4	22,8
1975	39,1	37,0	27,0	36,4	47,4	52,7	38,2	29,3	26,0
1976	37,1	42,5	32,3	34,5	42,1	34,6	38,7	35,8	24,0
1977	39,4	53,6	38,7	34,9	45,6	27,7	40,1	40,1	22,5
1978	40,4	55,2	32,5	36,0	49,9	30,4	41,1	40,6	22,2
1979	38,3	51,9	29,1	37,7	40,1	34,2	42,2	32,2	23,4
1980	36,5	47,4	28,6	36,9	36,5	27,7	42,1	39,6	21,8
1981	30,7	55,8	28,8	37,7	13,3	18,6	41,2	29,7	25,9
1982	31,5	47,7	29,0	36,4	17,9	23,3	39,3	33,8	23,6
1983	28,9	36,9	28,4	36,3	7,8	20,3	39,9	33,5	28,6
1984	31,8	23,2	28,4	32,0	22,1	24,7	49,1	28,6	25,5
1985	29,5	32,7	26,5	38,7	21,4	21,6	35,3	31,2	28,3

Quelle: Berechnet nach den Verwendungsnachweisen des BMLF

Tabelle 69: Anteil der Interessentenleistung an den Gesamtbaukosten (5 Jahressummen)
(in 1.000 S9)

	Österreich (mit Wien ²)	Burgen- land	Kärnten	Nieder- österreich	Ober- österreich	Salz- burg	Steir- mark	Tirol	Vorarl- berg
1961-1965	721.893	32.377	45.839	76.842	120.396	37.068	302.256	89.010	18.105
% ¹⁾	41,7	36,9	33,1	34,1	41,3	35,2	53,2	40,7	19,0
1966-1970	1.085.217	95.350	81.849	134.407	232.770	92.347	302.704	114.348	27.914
% ¹⁾	39,7	52,4	36,9	39,2	44,7	40,3	40,7	36,4	20,7
1971-1975	1.636.975	130.034	97.439	229.259	331.465	205.082	417.989	186.378	37.322
% ¹⁾	41,4	48,8	36,4	41,2	45,5	52,6	39,3	35,6	23,7
1976-1980	2.275.959	220.716	132.170	349.829	476.730	220.734	584.158	248.897	42.723
% ¹⁾	38,3	50,5	32,5	36,1	42,5	30,8	40,7	37,5	22,9
1981-1985	1.847.653	165.574	121.186	403.385	195.446	159.065	500.829	237.272	64.895
% ¹⁾	30,5	40,8	28,2	36,2	26,4	21,7	41,4	31,3	26,5

1) Interessentenanteil bei den Gesamtbaukosten in Prozent

2) z.B. 1967: 3,3 Mio. Gesamtbaukosten - davon 2,1 Mio.
Interessentenleistung

Quelle: Verwendungsnachweise des BMLE; eigene Berechnungen

blieben; in Salzburg ist in der Zeitspanne 1976 - 1985 gegenüber den vorhergehenden 15 Jahren eine bedeutende Besserstellung der Interessenten erreicht worden.

Die Länder Niederösterreich, Oberösterreich und Steiermark weisen alle möglichen topographischen Ausformungen im ungefähr gleichen Ausmaß auf. Daher sind deren Durchschnittswerte der Interessentenanteile an den Gesamtbaukosten nicht so einfach zu interpretieren. Sie liegen jedenfalls eher im oberen Bereich.

Die prozentuell höchste Beteiligung an den Baukosten weisen nach wie vor die burgenländischen Güterweginteressenten auf. Was davon herrührt, daß Wege im Flachland - und um solche handelt es sich im Burgenland vorwiegend - immer schon geringer gefördert wurden als solche in schwierigeren Lagen. In Absolutzahlen ausgedrückt ist trotz höherer prozentueller Anteile die Interessen-

tenleistung immer noch geringer als im Gebirge, da die Kilometerkosten im Burgenland zwischen 1976 und 1980 im Durchschnitt S 652.000,- betragen haben, in Salzburg z.B. jedoch S 1.915.000,- also beinahe dreimal soviel. D.h., im Burgenland hatten zu dieser Zeit die Interessenten pro neuerrichteten Kilometer Güterweg im Durchschnitt S 330.000,- beizutragen, in Salzburg hingegen S 590.000,-.

Aus diesem Beispiel ergibt sich, daß bei der Interpretation der Tabellen 68 und 69 jene Vorsicht am Platz ist, die man Prozentwerte ganz allgemein angedeihen lassen soll. Zumal es sich dabei um Länderdurchschnittswerte handelt, die über den konkreten Einzelfall der Belastung von Interessenten mit Güterwegbaukosten wenig aussagen

Zur Aufbringung der Interessentenleistung werden Agrarinvestitionskredite im unterschiedlichen Umfang (siehe die Tabellen 60, 62 und 71 bis 77) beansprucht.

7.3.5 Tabellenanhang

Die Tabellen 70 bis 77 enthalten die Entwicklung der Finanzierung des Güterwegebaus von 1961 bis 1985 nach Bundesländer in Jahresabsolutwerten.

Abbildung 6 (Seite 254) zeigt, wie die Gesamtbaukosten im Jahr 1985 in den einzelnen Bundesländern aufgebracht worden sind.

Tabelle 70: Die Finanzierung der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" - BURGENLAND (in 1.000 S)

Jahr	Baukosten insgesamt	d a v o n				
		Bundes- mittel	Landes- mittel	sonstige Mittel	<u>Interessentenmittel</u> insgesamt	davon AIK
1961	12.699	4.060	4.168	--	4.471	1.682
1962	13.532	4.972	3.751	--	4.809	1.480
1963	15.099	5.072	4.516	--	5.511	1.912
1964	20.757	8.104	5.126	--	7.527	3.304
1965	25.581	9.852	5.670	--	10.059	5.585
1966	31.122	10.609	6.461	--	14.052	6.793
1967	37.020	10.604	7.503	--	18.913	9.617
1968	34.430	11.470	5.573	--	17.387	9.988
1969	36.909	10.559	6.306	--	20.044	12.960
1970	42.400	11.025	6.421	--	24.954	22.400
1971	44.390	9.752	8.451	--	26.187	10.840
1972	52.002	12.672	12.514	--	26.816	12.900
1973	52.860	11.835	15.452	--	25.573	14.739
1974	57.183	11.560	16.333	--	29.290	9.350
1975	59.953	18.959	18.826	--	22.168	7.888
1976	82.781	25.435	22.136	--	35.210	16.250
1977	102.738	23.132	24.208	--	55.398	18.250
1978	89.609	19.825	20.324	--	49.459	26.850
1979	83.406	23.272	16.851	--	43.283	25.750
1980	78.878	22.722	18.790	--	37.366	23.290
1981	92.726	24.273	16.687	--	51.765	22.550
1982	91.497	29.650	18.188	--	43.659	23.250
1983	81.622	31.900	19.615	--	30.107	7.000
1984	60.315	33.700	12.621	--	13.994	5.600
1985	79.616	33.474	20.093	--	26.049	4.200

Quelle: Verwendungsnachweise des BMLF, Abt. II/B/7

Tabelle 71: Die Finanzierung der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" - KÄRNTEN (in 1.000 S)

Jahr	Baukosten insgesamt	d a v o n				
		Bundes- mittel	Landes- mittel	sonstige Mittel	<u>Interessentenmittel</u> insgesamt	davon AIK
1961	22.487	6.145	6.214	2.359	7.769	3.715
1962	24.015	8.268	5.716	2.224	7.807	5.677
1963	25.123	10.631	5.218	594	8.680	13.548
1964	29.863	14.119	4.672	950	10.122	2.731
1965	37.063	21.136	3.897	569	11.461	2.533
1966	45.500	23.710	3.528	762	17.500	2.845
1967	43.699	21.950	4.159	2.327	15.263	4.411
1968	47.738	22.810	4.570	677	19.681	738
1969	42.398	21.510	4.870	966	15.052	5.421
1970	42.619	21.040	6.994	232	14.353	3.895
1971	42.001	19.142	5.522	484	16.853	9.870
1972	49.102	24.737	6.861	2.108	15.396	9.945
1973	53.274	24.537	6.511	1.469	20.757	5.030
1974	58.229	22.263	8.949	187	26.830	1.400
1975	65.164	35.500	9.841	2.220	17.603	28.144
1976	106.500	52.286	15.868	3.982	34.364	4.065
1977	84.023	32.600	14.800	4.094	32.529	9.545
1978	67.639	28.090	17.062	456	22.031	5.090
1979	75.424	33.600	19.580	282	21.962	7.770
1980	74.400	33.056	20.028	33	21.284	4.925
1981	76.361	36.473	17.683	202	22.003	4.250
1982	78.264	40.691	14.630	240	22.703	4.975
1983	84.950	43.550	15.965	1.276	24.158	9.645
1984	97.437	48.600	15.411	5.711	27.715	18.425
1985	93.000	45.600	17.331	5.462	24.607	5.180

Quelle: Verwendungsnachweise des BMLF, Abt. II/B/7

Tabelle 72: Die Finanzierung der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" - NIEDERÖSTERREICH (in 1.000 S)

Jahr	Baukosten insgesamt	d a v o n				
		Bundes- mittel	Landes- mittel	sonstige Mittel	<u>Interessentenmittel</u> insgesamt	davon AIK
1961	33.066	12.323	5.766	2.781	12.196	1.556
1962	34.796	13.418	8.216	1.312	11.850	2.262
1963	40.657	17.133	8.337	2.411	12.776	808
1964	52.130	21.067	8.706	4.673	17.684	2.780
1965	65.008	26.820	11.084	4.768	22.336	3.205
1966	72.663	27.652	17.169	1.993	25.849	3.222
1967	72.182	29.952	15.139	152	26.939	3.815
1968	68.159	30.650	11.348	144	26.017	4.285
1969	72.199	29.100	15.098	92	27.909	6.591
1970	66.638	28.802	10.006	137	27.693	2.292
1971	70.132	27.410	12.137	57	30.528	2.210
1972	90.047	34.300	15.847	127	39.773	10.362
1973	91.293	30.627	22.408	--	38.258	6.685
1974	154.219	30.932	56.165	1.054	66.068	10.581
1975	150.099	49.098	45.196	1.173	54.632	13.167
1976	194.317	74.834	51.477	1.053	66.953	12.743
1977	117.880	38.962	36.775	1.053	41.091	9.208
1978	225.795	37.989	105.602	1.030	81.175	18.975
1979	225.448	40.078	100.101	176	85.093	19.131
1980	204.770	47.486	81.678	--	75.517	13.110
1981	213.017	46.982	85.829	--	80.206	14.295
1982	227.628	57.111	87.705	--	82.812	11.939
1983	269.893	72.148	99.725	--	98.020	11.367
1984	214.327	75.387	70.305	--	68.634	9.866
1985	190.328	66.320	50.296	--	73.713	6.190

Quelle: Verwendungsnachweise des BMLF, Abt. II/B/7

Tabelle 73: Die Finanzierung der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" - OBERÖSTERREICH (in 1.000 S)

Jahr	Baukosten insgesamt	d a v o n				
		Bundes- mittel	Landes- mittel	sonstige Mittel	<u>Interessentenmittel</u> insgesamt	davon AIK
1961	41.856	18.265	4.797	847	17.947	3.956
1962	47.029	23.128	4.454	624	18.823	4.017
1963	57.424	14.795	14.722	1.953	25.954	4.850
1964	65.102	23.740	13.975	1.730	25.657	5.449
1965	80.295	29.318	17.817	1.145	32.015	6.469
1966	92.877	32.827	18.528	995	40.527	11.446
1967	94.862	32.369	23.927	1.183	37.383	10.997
1968	107.263	33.959	23.727	483	49.094	16.124
1969	116.036	30.204	28.435	725	56.672	26.127
1970	109.316	32.523	27.319	380	49.094	22.976
1971	114.165	30.154	32.815	164	51.032	20.327
1972	141.241	38.400	42.576	105	60.160	18.657
1973	145.010	35.730	43.592	79	65.609	20.535
1974	154.013	32.800	49.035	2	72.176	18.134
1975	173.910	52.930	38.231	261	82.488	21.601
1976	219.852	65.870	61.519	2	92.461	18.395
1977	197.119	43.900	63.175	104	89.940	33.125
1978	205.253	38.200	64.528	19	102.507	41.519
1979	243.479	52.758	91.948	23	98.750	37.846
1980	255.312	44.600	101.465	16.175	93.072	26.510
1981	217.252	48.800	66.576	72.898	28.978	19.450
1982	210.151	52.800	62.600	57.198	37.553	11.598
1983	223.759	55.900	76.299	74.162	17.399	17.254
1984	238.485	55.820	80.650	49.394	52.621	19.518
1985	274.843	52.200	110.165	53.584	58.895	13.145

Quelle: Verwendungsnachweise des BMLF, Abt. II/B/7

Tabelle 74: Die Finanzierung der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" - SALZBURG (in 1.000 S)

Jahr	Baukosten insgesamt	d a v o n				
		Bundes- mittel	Landes- mittel	sonstige Mittel	Interessentenmittel insgesamt	davon AIK
1961	11.816	4.249	1.210	1.383	4.974	1.105
1962	15.006	5.752	1.900	2.846	4.508	856
1963	20.532	10.151	2.000	2.473	5.908	322
1964	23.575	10.204	2.592	2.328	8.451	2.103
1965	34.349	13.293	4.061	3.768	13.227	3.956
1966	43.672	22.183	6.087	3.040	12.362	1.520
1967	46.074	14.152	7.498	5.298	19.126	4.365
1968	47.943	18.759	7.246	-809	22.747	7.870
1969	47.430	14.123	11.742	511	21.054	15.802
1970	44.282	17.000	9.445	779	17.058	5.708
1971	58.551	15.480	11.629	867	30.575	19.447
1972	65.108	19.800	13.281	230	31.797	14.580
1973	65.405	17.830	9.240	171	38.164	17.540
1974	82.990	17.760	22.654	--	42.576	11.880
1975	117.633	32.300	23.363	--	61.970	6.800
1976	126.824	34.940	45.428	2.591	43.865	5.040
1977	150.505	23.800	69.424	15.519	41.761	8.047
1978	145.539	19.100	65.464	16.764	44.211	8.020
1979	148.686	28.600	53.860	15.436	50.789	8.290
1980	144.636	23.600	68.385	12.544	40.108	6.180
1981	157.180	25.700	87.707	14.539	29.234	7.165
1982	153.385	27.900	74.156	15.563	35.765	4.680
1983	139.999	35.300	68.646	7.666	28.387	1.420
1984	148.397	36.500	70.866	4.379	36.652	2.370
1985	134.122	37.950	63.171	3.974	29.027	2.440

Quelle: Verwendungsnachweise des BMLF, Abt. II/B/7

Tabelle 75: Die Finanzierung der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" - STEIERMARK (in 1.000 S)

Jahr	Baukosten insgesamt	d a v o n				
		Bundes- mittel	Landes- mittel	sonstige Mittel	<u>Interessentenmittel</u> insgesamt	davon AIK
1961	65.769	9.738	10.888	2.850	42.293	634
1962	110.175	15.810	28.069	603	65.693	4.152
1963	69.690	23.827	20.027	376	25.460	2.417
1964	192.001	36.840	20.129	21.046	113.986	3.163
1965	130.376	46.340	24.303	4.909	54.824	7.949
1966	124.972	49.145	30.836	1.210	43.781	3.170
1967	141.569	46.615	39.174	210	55.570	7.223
1968	162.689	51.138	39.660	738	71.153	11.340
1969	156.204	45.764	42.700	43	67.697	10.124
1970	158.462	47.384	45.836	739	64.503	14.315
1971	162.038	43.180	51.540	544	66.774	11.967
1972	204.602	61.166	62.973	1.863	78.600	10.601
1973	199.292	51.609	67.053	2.230	78.400	8.216
1974	231.136	41.950	87.691	9.379	92.116	14.713
1975	267.099	76.419	93.347	-4.766	102.099	13.380
1976	334.103	99.519	102.439	2.690	129.455	24.749
1977	299.400	73.819	104.417	1.239	119.925	31.288
1978	291.586	60.704	109.148	1.834	119.900	36.942
1979	313.061	75.761	100.666	4.408	132.226	37.399
1980	196.214	63.994	48.137	1.432	82.652	22.032
1981	223.947	84.005	43.444	4.298	92.200	17.895
1982	222.151	87.998	42.402	4.407	87.344	19.549
1983	241.348	92.007	48.318	4.680	96.343	23.694
1984	292.242	102.548	38.432	7.498	143.464	30.554
1985	230.950	93.369	50.739	5.364	81.478	14.987

Quelle: Verwendungsnachweise des BMLF, Abt. II/B/7

Tabelle 76: Die Finanzierung der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" - TIROL (in 1.000 S)

Jahr	Baukosten insgesamt	d a v o n				
		Bundes- mittel	Landes- mittel	sonstige Mittel	<u>Interessentenmittel</u> insgesamt	davon AIK
1961	32.787	9.084	9.542	1.329	12.832	1.840
1962	30.332	11.551	2.528	1.375	14.878	2.274
1963	40.431	16.117	7.661	2.465	14.188	2.455
1964	49.561	22.948	8.685	1.946	15.982	1.999
1965	65.514	23.790	9.963	631	31.130	12.481
1966	70.431	25.878	10.176	819	33.558	9.089
1967	61.223	26.736	11.826	350	22.311	8.189
1968	57.040	28.972	11.629	796	15.643	9.012
1969	57.786	26.049	13.416	1.027	17.294	5.330
1970	67.627	27.294	14.089	702	25.542	7.560
1971	72.812	24.965	16.169	661	31.017	9.179
1972	99.108	32.216	28.359	342	38.191	13.275
1973	95.001	28.874	34.026	108	31.993	9.760
1974	124.548	24.639	53.192	76	46.641	10.614
1975	131.372	48.709	44.087	40	38.536	6.295
1976	146.413	53.180	40.727	68	52.438	6.435
1977	128.888	33.400	43.494	310	51.684	13.594
1978	121.005	30.700	41.155	--	49.150	8.980
1979	137.906	44.000	49.532	--	44.374	13.800
1980	129.532	38.000	39.931	350	51.251	11.430
1981	131.137	40.400	49.085	2.754	38.898	5.050
1982	139.617	44.217	48.050	180	47.170	6.070
1983	155.905	56.600	47.154	--	52.151	6.300
1984	161.893	58.230	57.362	--	46.301	2.780
1985	169.304	55.120	57.617	3.815	52.752	6.925

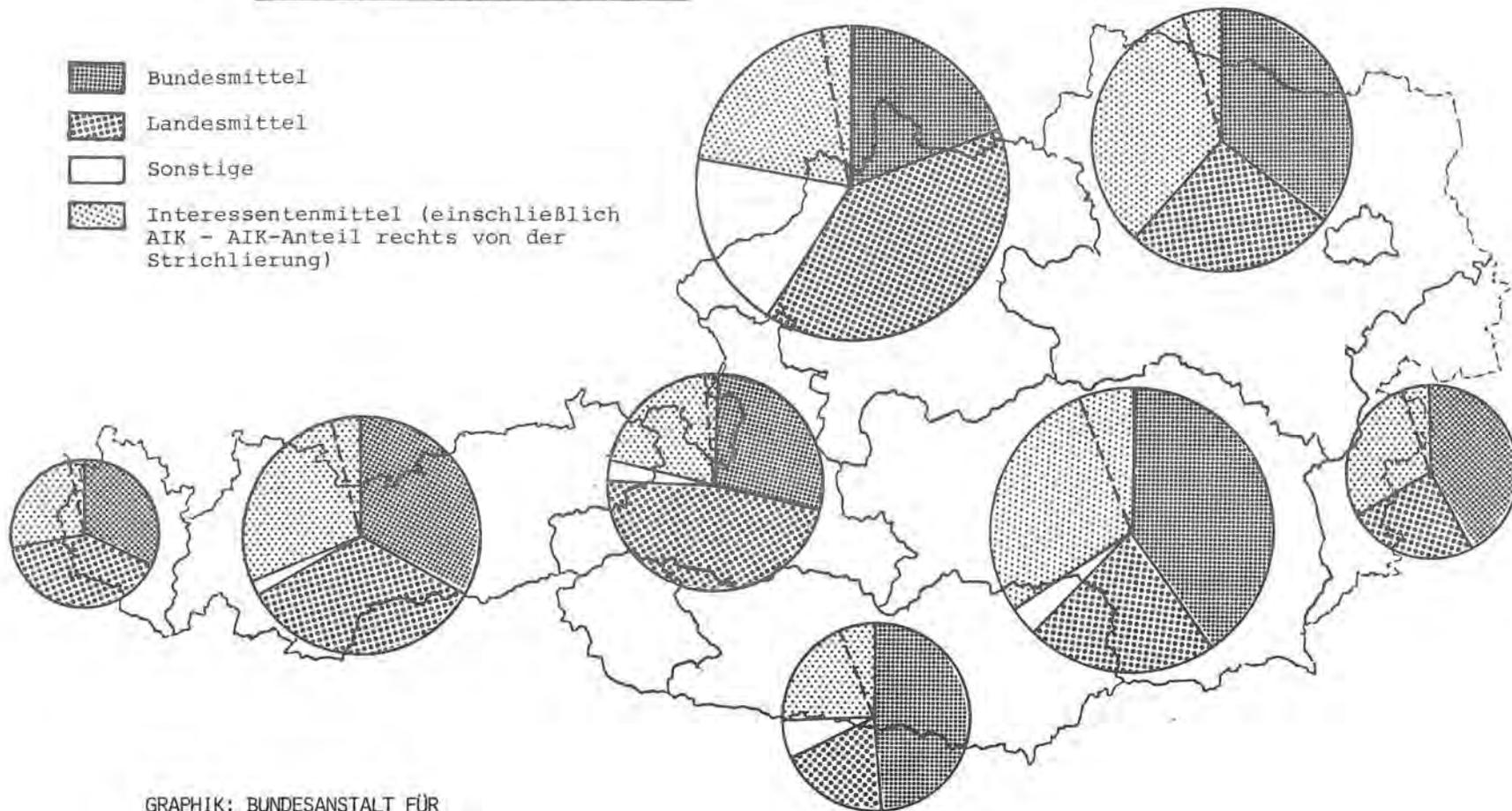
Quelle: Verwendungsnachweise des BMLF, Abt. II/B/7

Tabelle 77: Die Finanzierung der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" - VORARLBERG (in 1.000 S)

Jahr	Baukosten insgesamt	d a v o n				
		Bundes- mittel	Landes- mittel	sonstige Mittel	<u>Interessentenmittel</u> insgesamt	davon AIK
1961	11.595	2.599	5.811	797	2.388	--
1962	15.675	4.865	7.870	6	2.934	--
1963	18.877	5.489	10.004	7	3.377	--
1964	20.706	6.630	9.497	24	4.555	--
1965	28.506	7.848	14.551	1.256	4.851	--
1966	29.951	7.541	15.575	561	6.274	--
1967	27.350	7.628	13.285	603	5.834	80
1968	27.740	8.545	13.568	15	5.612	424
1969	24.901	7.826	11.903	458	4.714	--
1970	25.064	7.129	12.248	207	5.480	390
1971	24.583	6.952	11.886	583	5.162	100
1972	30.559	9.189	14.197	561	6.612	3.608
1973	33.233	8.440	15.090	1.224	8.479	2.500
1974	30.393	7.855	15.594	--	6.944	1.900
1975	38.999	13.546	15.328	--	10.125	100
1976	41.199	14.208	15.932	1.157	9.902	--
1977	36.078	11.021	15.698	1.225	8.133	1.050
1978	32.952	9.000	15.425	1.225	7.302	200
1979	39.917	12.800	17.764	--	9.353	1.700
1980	36.768	11.130	17.606	--	8.033	1.000
1981	46.428	12.100	19.635	2.650	12.043	2.150
1982	42.003	12.900	19.198	--	9.905	2.050
1983	50.655	15.100	21.074	--	14.481	1.350
1984	53.321	18.700	21.034	--	13.587	2.700
1985	52.658	16.692	21.086	--	14.879	1.720

Quelle: Verwendungsnachweise des BMLF, Abt. II/B/7

Abb. 6: Die Finanzierung der Verkehrserschließung
ländlicher Gebiete im Jahre 1985



GRAPHIK: BUNDESANSTALT FÜR
BERGBAUERNFRAGEN

8. OFFENE PROBLEME UND AUSBLICK

Das BMLF bezeichnet seine Förderungsmaßnahmen zumeist als "Förderungsaktionen". Das Wort "Aktion" suggeriert dabei eine in einem zeitlich begrenzten Rahmen gesetzte Maßnahme.

Ganz allgemein wird die Vergabe von Subventionen - und um solche handelt es sich natürlich auch bei der Finanzierung der gegenständlichen Förderungsmaßnahme - damit begründet, daß sie über ein als temporär betrachtetes Defizit hinweghelfen sollen. Bei der Förderungsmaßnahme "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" handelt es sich um eine Aktion von nunmehr beinahe 60jähriger Dauer. Somit stellt sich die Frage, ob die vom BMLF bereitgestellten Bundesmittel bereits zu einem dauernden Finanzierungsinstrument für die ländlichen Verkehrswege geworden sind oder ob doch in näherer oder fernerer Zukunft ein Abschluß der Maßnahme, wie es einer "Aktion" entspricht, zu erwarten ist.

Befragen wir die Zielsetzung der Förderungsmaßnahme "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete", wie sie in den Förderungsrichtlinien des BMLF festgelegt ist. Sie besteht im wesentlichen in der Schaffung eines modernen ländlichen Wegenetzes, das sowohl zur Leistungsfähigkeit der Landwirtschaft beiträgt, als auch die Erhaltung der Besiedlung des ländlichen Raumes ermöglicht. Zumindestens mit jenen Kraftfahrzeugen, die den im ländlichen Raum üblichen Verkehr bestreiten, befahrbare Verkehrswege sind dafür in der Tat eine Voraussetzung. Freilich bergen derart allgemein formulierte Zielsetzungen die Krux des "Ende nie". Denn wann ist die Schaffung eines obige Ziele fördernden Wegenetzes abgeschlossen? Natürlich, spätestens dann, wenn der letzte mit Kraftfahrzeugen noch unerreichbare Hof hinreichend erschlossen ist. Aber wann ist das bei ständig steigenden Ansprüchen an das Wegenetz konkret der Fall? Die Entwicklung der Zahl der vorliegenden Ansuchen um Ausbau (siehe Tabelle 51) belegt diese steigenden Ansprüche hinreichend. Sie hatte während des Zeitraumes, in dem die Zahl der gänzlich unerreichbaren Höfe auf eine überschaubare Größe zusammengeschrumpft ist¹⁾, und die Zahl der landwirtschaft-

1) So waren z.B. in Salzburg am 31.12.1985 lediglich 52 Höfe gänzlich unerschlossen, obwohl fast 400 Ansuchen um Neu- bzw. Ausbau vorlagen (SALZBURGER LANDESREGIERUNG 1986, S. 140 f.).

lichen Betriebe insgesamt abgenommen hat, eine steigende Tendenz. Das BMLF strebt unter der Annahme von wenigstens real gleichbleibenden Förderungsmitteln einen Abschluß der Maßnahme um die Jahrtausendwende an. Allerdings wurde bereits auf der 1965 bis 1966 tagenden Expertenkonferenz "Forcierung des Neubaus und der Instandhaltung von Güterwegen" ein weitgehender Abschluß der Aktion innerhalb von 8 Jahren, also bis 1973, in Aussicht gestellt. Und zwar unter Zugrundelegung eines Bedarfs von 14.400 km für die Erschließung der zur damaligen Zeit noch unerschlossenen bzw. nach den damaligen Ausbaustandards als unzureichend erschlossen geltenden 38.700 Höfe (VERBINDUNGSSTELLE 1966). Tatsächlich wurden im Zeitraum zwischen 1966 und 1973 mit einem Finanzierungsaufwand von 4,8 Mrd. S - von der Expertenkonferenz wurde der für den Abschluß notwendige Kostenaufwand mit 4,9 Mrd. S geschätzt - 11.180 km Güterwege errichtet (Vergleichsstrecke) und damit 25.934 Höfe angeschlossen. Seither (1974 - 1985) wurden mit einem Kostenaufwand von 13,9 Mrd. S weitere 24.000 Höfe erschlossen bzw. 14.200 km Güterwege errichtet.

Diese Diskrepanz von Expertenschätzung und tatsächlicher Entwicklung läßt mehrere Schlüsse zu: Der Erschließungsbedarf wurde von den Güterwegexperten der Bundesländer unterschätzt. Ein Grund dafür könnte darin liegen, daß man die damals rasch wachsenden Ansprüche an das ländliche Wegenetz nicht ausreichend beachtet hat. Mit anderen Worten, die Zahl der unzureichend erschlossenen Höfe war gemessen an späteren Qualitätsanforderungen einer Hoferschließung bedeutend höher. Ein weiterer Schluß daraus ist, ein Teil der Betriebe wurde - weil eben eine bereits vorgenommene Erschließung tatsächlich oder auch vermeintlich unzureichend war - im gegenständlichen Zeitraum zumindestens statistisch mehr als einmal in die Förderungsmaßnahme einbezogen.

Die Förderungsrichtlinien sehen vor, daß mit Bundesbeiträgen lediglich die Neuerrichtung von Güterwegen bzw. die einem Neubau gleichkommende grundlegende Verbesserung unzureichender Weganlagen gefördert werden kann - der Fahrbahnumbau jedoch lediglich mit Zinsenzuschüssen. Die Förderung der Erhaltung der Weganlagen ist nach den geltenden Förderungsgrundsätzen keine Aufgabe des

Bundes, sondern der Länder und Gemeinden. Offensichtlich bedarf es für die Zukunft, um dem Bund einen Abschluß der Förderungsaktion "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" zu ermöglichen, eine klarere Abgrenzung zwischen "Neuerrichtung" und "Fahrbahnumbau". Oder man entschließt sich, die Förderungsgrundsätze so abzuändern, daß eine dauernde Beteiligung des Bundes an der Finanzierung des ländlichen Wegenetzes richtlinienkonform möglich ist.

Ein weiteres Problem bei der Verkehrerschließung im ländlichen Raum besteht darin, daß bisher nirgends verbindlich festgelegt ist, wann eine ausreichende Erschließung vorliegt. Am Prinzip des Anschlusses jedes Hofes - es sei denn, der Inhaber wünscht dies nicht - ist festzuhalten. Aber viele Höfe insbesondere in Flach- und Hügellagen verfügen längst schon über mehrere alternative Anschlüsse zum übergeordneten Wegenetz. In manchen Gemeinden ist geradezu eine Manie, jeden vorhandenen Weg perfekt auszubauen, beobachtbar. Und da und dort sind bereits Ansätze einer für den Erholungswert des ländlichen Raumes problematischen Übererschließung festzustellen. Die Ausbauansuchen im Hinblick auf ihre "Umweltverträglichkeit" den "objektiven" Erschließungsnotwendigkeiten anzupassen, war bisher schon eine wichtige Aufgabe der Güterwegbaubeamten. Sie wird mit zunehmender Erschließungsdichte in Zukunft noch bedeutsamer werden. Mit der RVS 3.8 (siehe dazu auch 3.3.2 und 3.5) haben die Güterwegbaubeamten ein vielversprechendes Instrument zur Hand, das sowohl Richtwerte für eine ausreichende Erschließung vorgibt, als auch eine möglichst umweltschonende Projektierung und Bauweise ermöglicht.

Um die vorliegenden Ausbauansuchen (über 7.000) in der Reihenfolge ihrer Dringlichkeit zu berücksichtigen, wurde Anfang 1987 nach einer gründlichen Diskussion mit den Länderexperten von der Abt. II B 7 des BMLF ein standardisiertes Bewertungsschema herausgegeben. Dieses sieht Bewertungsfaktoren für die derzeitige Situation der Zufahrt unter Berücksichtigung der von der RVS 3.8 vorgegeben Grenzwerte vor und erfaßt und gewichtet die eine Erschließung begründenden Kriterien (ganzjährig bewohnte Höfe und

Anzahl der Bewohner, dauernd bewohnte sonstige Objekte, Größe der Fläche und Kulturarten etc.). Soziale Aspekte und Standortfragen werden bei dieser Bewertung mitberücksichtigt. Ebenso die ökologische Relevanz des Projekts.

Vielfach wird insbesondere in politischen Diskussionen gefordert, daß im Hinblick auf den Erhaltungsaufwand, das ländliche Wegenetz zur Gänze von der öffentlichen Hand übernommen werden soll. Wie aus dem Abschnitt 1 hervorgeht, ist ein bedeutender Teil des ländlichen Wegenetzes ohnehin öffentlich. Der Übernahme von Privatwegen, wie sie etwa auf der Grundlage des Güter- und Seilwegegesetzes zur Erschließung insbesondere von Bergbauernhöfen häufig bestehen¹⁾, steht grundsätzlich nichts im Wege - außer der politische Wille der entsprechenden Gebietskörperschaft und die Bereitschaft der Interessenten den Weg dieser zu übertragen. Das österreichische Wegerecht ist aber derart gestaltet, daß auch die Anlieger von öffentlichen Interessentenwegen die Bau- und Erhaltungskosten zu tragen haben. Die Praxis der Förderung durch Bund und Länder bewirkt, daß sie nicht die gesamten Baukosten, sondern nur ihren Interessentenbeitrag zu leisten haben. Diese Förderung ist jedoch eine freiwillige. D.h., es besteht in der Praxis zwischen öffentlichen Interessentenwegen und privaten Güterwegen bezüglich der Baulast kein wesentlicher Unterschied.

Etwas anders verhält es sich bei der Erhaltung. Die Erhaltungslast der privaten Wege haben deren Benützer zu tragen. Bei den öffentlichen Wegen beteiligt sich dabei in unterschiedlichem Umfang die Gemeinde. Man kann und muß über die Höhe der Beiträge, die die Interessenten insbesondere zur dauerhaften Erhaltung dieser Wege zu leisten haben, diskutieren. Man soll die Bau- und Erhaltungskostenbeiträge mit der Schaffung von einkommensabhängigen Höchstbelastungsgrenzen erträglich gestalten. Am Prinzip der Interessentenbeteiligung mit seinen möglichen positiven

1) Zwar liegen keine Zahlen darüber vor, doch es besteht Grund zur Annahme, daß die Betriebe in den Flach- und Hügellagen überwiegend von öffentlichen Interessentenwegen erschlossen werden.

Effekten, nämlich Mitbestimmung, sparsamere Mittelverwendung und raschere, da unbürokratische Behebung von kleineren Schäden, sollte man jedoch in einer Zeit, in der man die Privatisierung von öffentlichen Dienstleistungen diskutiert, festhalten. Eine Übernahme des gesamten ländlichen Wegenetzes durch die Öffentlichkeit¹⁾ - sinnvollerweise kämen konkret dafür nur die Gemeinden in Frage - hätte zudem umfangreiche Änderungen des Wegerechts zur Voraussetzung.

1) In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß mit dem Salzburger Modell der Güterwegerhaltung, dem "Ländlichen Straßenerhaltungsfonds" die Rechtsgrundlagen der in die Erhaltung einbezogenen Straßen nicht angerührt wurden. Fondsmittel für die Erhaltung werden auch für private Straßen (v.a. nach dem Güter- und Seilwegegesetz) gewährt, sofern die Straßenerhalter (Güterweggenossenschaften) den öffentlichen Verkehr zulassen.

GESAMTZUSAMMENFASSUNG

Das Straßennetz unterteilt sich in öffentliche Straßen und Privatstraßen. Die öffentlichen Straßen stehen zueinander in einer Rangordnung, die sich aus der für sie zuständigen Gebietskörperschaft und ihrer Bedeutung für den Verkehr ergibt. Auf der einen Seite das höherrangige Straßennetz bestehend aus Bundes- und Landesstraßen, auf der anderen Seite alle niederrangigen öffentlichen Straßen (im wesentlichen Gemeindestraßen und öffentliche Interessentenstraßen bzw. -wege), die der kleinräumigen Erschließung der Siedlungen dienen. Die österreichische Rechtsordnung unterstellt die Bundesstraßen (das sind Autobahnen, Schnellstraßen und Bundesstraßen) dem Bundesgesetzgeber, alle anderen Straßen dem Landesgesetzgeber. Hervorgehoben muß eine Eigenart des Straßenrechts werden: Dieses weist den Anliegern aller öffentlichen Straßen niedersten Ranges (das sind die öffentlichen Interessentenstraßen unter ihren verschiedenen im jeweiligen Bundesland üblichen Namen) die Bau- und Erhaltungslast für diese Straßen und Wege zu. Diese kann zwar durch die von einigen Landesstraßengesetzen vorgesehene Beteiligung der Gemeinde etwas abgeschwächt sein. Trotzdem bedeutet der zeitgemäße Ausbau dieser Wege zumeist hohe finanzielle Aufwendungen für die Interessenten.

Nicht alle Anwesen, das gilt insbesondere für die landwirtschaftlichen Betriebe, liegen an einer öffentlichen Straße. Deren Erschließung erfolgt mit Straßen und Wegen, über die sie selbst verfügen können und deren Bau und Erhaltung sie selbst zu tragen haben. Da aber diese Privatwege nicht immer ausschließlich über eigenen Grund und Boden führen, das Recht auf einen entsprechenden Zugang zum öffentlichen Straßennetz aber jedermann garantiert ist, sieht die österreichische Rechtsordnung notfalls Zwangsmaßnahmen zur Einräumung eines solchen Zuganges über fremden Grund und Boden vor. Für die Landwirtschaft wurde im Jahre 1932 mit dem Güter- und Seilwegegrundsatzgesetz ein entsprechendes Sondergesetz geschaffen.

Bei der Analyse der Länge des Straßennetzes in Österreich hat sich gezeigt, daß lediglich für die höherrangigen Straßen genaue Zahlen vorliegen (Bundesstraßen: 11.537 km; Landesstraßen: 22.891 km). Die unterschiedlichen Längenangaben bei den Straßen auf Gemeindeebene beruhen auf ungenaue Unterscheidungen zwischen Gemeinde- und Interessentenstraßen bzw. mangelhafte Erhebungen. Zusätzlich verschwimmen vielfach die Grenzen zwischen niederrangigen öffentlichen Straßen und Privatstraßen, da auch letztere, sofern sie nicht durch eine Verbotstafel gekennzeichnet bzw. abgeschrankt sind, vom öffentlichen Verkehr benützt werden.

Um nun die finanzielle Last, die mit dem Bau dieser Straßen verbunden ist, erträglicher zu machen bzw. den Bau überhaupt erst zu ermöglichen, existiert für die landwirtschaftlichen Betriebe die Agrarförderungsmaßnahme "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete". Die Anspruchsberechtigung hängt dabei nicht von der Rechtsgrundlage des betreffenden Weges ab, sondern von der Höhe des Bauaufwandes, der den bäuerlichen Wegbauinteressenten erwächst. Dieser kann nicht nur bei einem Privatweg, sondern auch bei einem öffentlichen Interessentenweg weit über dem liegen, was ihnen im Sinne der bei Förderungsmaßnahmen üblichen Eigenmittelaufbringung zugemutet werden kann.

Die Förderungsmaßnahme wurde 1927 vom Bund initiiert, zu einer Zeit also, in der das ländliche Wegenetz und das landwirtschaftliche Wegenetz noch nahezu identisch waren. Da bei Agrarförderungsmaßnahmen des Bundes immer schon der Grundsatz der Länderbeteiligung galt, zogen (und ziehen) die aufgewendeten Bundesmittel entsprechende Landesmittel mit sich. Der 2. Abschnitt dieser Arbeit stellt die Geschichte der Agrarförderungsmaßnahme "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete", die bis 1968 "Güter- und Seilwegbau" bezeichnet wurde, in den Kontext der gesamten Agrarförderung des Bundes. Der bisherige Verlauf der Förderungsaktion läßt sich dabei in 3 Phasen gliedern:

- o Die Zeit von der Einführung 1927 bis zum Zusammenbruch der Förderung während des 2. Weltkrieges. Die Förderung des Güter- und Seilwegbaus kam vor allem den Bergbauern zugute.

- o Die Wiederaufbauphase der 2. Republik. Nach einem insbesondere vom Mangel an Betriebsmittel verursachten zögernden Beginn entwickelte sich die Dotierung der Güterwegförderung parallel zum Landwirtschaftsförderungsbudget. Eine starke Forcierung, der Förderung des Ausbaus des ländlichen Wegenetzes ermöglichte die Einführung des Grünen Planes (1960). Vermehrte Berücksichtigung der Betriebe in Flach- und Hügellagen und die Förderung von Hofzufahrten und Wirtschaftswegen waren dadurch möglich.
- o Mit der Einführung der Bergbauern- und Grenzlandsonderprogramme in den frühen 70er Jahren erfolgte eine starke Konzentration der für den ländlichen Wegebau zur Verfügung stehenden Bundesmittel auf die Ungunstlagen.

Daß es sich bei der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" um einen Förderungsschwerpunkt des Bundes handelt, zeigt deren Dotierung: zwischen 1961 und 1986 wurde ein Fünftel bis ein Viertel des gesamten Agrarförderungsvolumens des Bundes für die Verkehrerschließung aufgewendet (1985: Summe Grüner Plan und Bergbauernsonderprogramm 2,2 Mrd. S - Förderung der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" 400 Mill. S, das sind 18,3%).

Alle Förderungsmaßnahmen des Bundes sind mit Förderungsrichtlinien geregelt. Diese werden im 3. Abschnitt eingangs dargestellt. Bei der "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" ist die Förderungsstelle (das sind einschlägige Abteilungen der Ämter der Landesregierungen und im untergeordneten Umfang die Landwirtschaftskammern) jedoch nicht nur mit dem unmittelbaren Förderungsverfahren betraut, sondern auch in das Bauverfahren eingeschaltet. Die Förderungsstellen etlicher Bundesländer verfügen über Bauhöfe, deren personelle und maschinelle Ausstattung ihnen die Erbringung von beim Bau von Güterwegen anfallenden unternehmerischen Leistungen ermöglicht. Die Tätigkeiten und Verfahrensschritte, die zwischen Ansuchen um Ausbau und Übernahme des fertigen Weges in die Erhaltungspflicht liegen, werden am Beispiel Niederösterreich detailliert dargestellt.

Beispielhaft werden Bauverfahren, Geldfluß, Arbeits- und Materialaufwand an Hand einer Fallstudie aufgezeigt. 10 konkrete niederösterreichische Güterwegprojekte wurden dafür eingehend untersucht und ausgewertet.

Der Förderungserfolg der Maßnahme "Verkehrerschließung ländlicher Gebiete" wird ab 1961 (seit diesem Jahr liegen konsistente Jahresdaten, die die Erstellung langjähriger Zeitreihen ermöglichen, vor) in einer bundesländerweisen Auswertung dargestellt. Zwischen 1961 und 1985 wurden 20,5 Mrd. S in den ländlichen Wegebau investiert. Damit konnten 67.500 Höfe an das übergeordnete Wegenetz angeschlossen werden. Die Finanzierung erfolgte zu 30,1% mit Bundesförderung, 29,6% steuerten die Länder bei, rund 35% hatten die Interessenten zu leisten, ein untergeordneter Beitrag kam von Sonstigen (8%).

Ein Abschluß der Förderungsaktion wird vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft bis zum Jahr 2000 angestrebt. Derzeit (1.1.1986) liegen 7.265 Ansuchen um Güterwegausbauten mit einer projektierten Gesamtlänge von 6.813 km vor.

LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

- Arbeitsgemeinschaft für Bergbauernfragen: Richtlinien für die Erstellung des Berghöfekatasters. Wien: 1957, 18 S.
- Bundesministerium für Finanzen: Allgemeine Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (BMF.-Z.:013301/7-II/3/77 vom 5. Mai 1977). Amtsblatt der österreichischen Finanzverwaltung, Nr. 136 Jahrgang 1977
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft: Allgemeine Bestimmungen für die Förderung der Landwirtschaft (BMLF-Z.:03071/01-Pr.B4/86 vom 21.2.1986)
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft: Sonderrichtlinien für die Förderung der Verkehrserschließung ländlicher Gebiete (BMLF-Z.:23050/08-II/B5/78 vom 1. März 1978)
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft: Sonderrichtlinien für die Förderung der Verkehrserschließung ländlicher Gebiete (BMLF-Z.:23050/02-II/B4/77 vom 22. April 1977)
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft: Sonderrichtlinien für die Förderung der Verkehrserschließung ländlicher Gebiete (BMLF-Z.:23050/01-II/B5/83 vom 20. Jänner 1983)
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft: Sonderrichtlinien für die Gewährung von Zinszuschüssen zu Krediten für Investitionsmaßnahmen in der Land- und Forstwirtschaft (BMLF-Z.:28.001-II/B11/85)
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft: AIK-Spartenrichtlinien für Investitionssparte 40 - Verkehrserschließung und Elektrifizierung ländlicher Gebiete (BMLF-Z.:23050/01-II/B5/82 vom 22.1.1982)
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft: Tätigkeitsbericht über das Jahr 1929. Wien: Wirtschafts-Zeitungsverlagsgesellschaft mbH 1930, 201 S.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft: Tätigkeitsbericht. Diverse Jahrgänge
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft: Förderungskatalog. Diverse Jahrgänge
- BUNDESRECHNUNGSABSCHLUSS: herausgegeben vom Rechnungshof. Diverse Jahrgänge

- HANDLER, Wilhelm: Rückschau auf den Güterwegebau in Niederösterreich. - In: 50 Jahre Güterwegebau in Niederösterreich 1928 - 1978. Herausgegeben vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung. Abt. B/6. Wien 1978
- KARGL, Hubert: Beitragsleistungen zu öffentlichen Interessenwegen nach dem Steiermärkischen Landesstraßenverwaltungsgesetz. - In: Der Alm- und Bergbauer Folge 3/1979
- KLUSEMANN, Erich: Das Bringungsrecht. - In: Agrarwelt Folge 12 (Februar) 1978
- KNÖBL, Ignaz: Bergbauernförderung in Österreich. Direktzahlungen von Bund und Ländern. Forschungsbericht Nr. 10 der Bundesanstalt für Bergbauernfragen. 2. aktualisierte Auflage. Wien 1983; 3. aktualisierte und stark erweiterte Auflage. Wien 1987
- KOBER, Rudolf: Das landwirtschaftliche Seilaufzugswesen im Gebirge. Wien: Gerold 1929
- KOBER, Rudolf: Anweisung für den Bau von Güterwegen. Wien: Gerold 1935
- KRAMMER, Josef und KNÖBL, Ignaz: Überlegungen zur Neuorientierung der Förderungspolitik. - In: Der Förderungsdienst. Heft 4 - (32. Jahrgang) 1984
- KRZIZEK, Friedrich: Das öffentliche Wegerecht. Wien: Manz 1967
- LANDWIRTSCHAFTSKAMMER für Oberösterreich: 1.000 km Wege für die Landwirtschaft. Linz ohne Jahrgang (1968)
- LEOPOLD, Rudolf: Das österreichische Landwirtschaftsgesetz. - In: Der Förderungsdienst. Heft 6 - (8. Jahrgang) 1960
- LEOPOLD, Rudolf: 40 Jahre Landwirtschaftsförderung. - In: Der Förderungsdienst. Heft 3 - (12. Jahrgang) 1964
- LITZKA, Johann: Der Güterwegebau im Rahmen des gesamten Straßenbaus. Habilitation an der Universität für Bodenkultur. Wien 1976
- LITZKA, Johann: Die Qualität bituminöser Schichten im ländlichen Straßenbau. Schlußbericht zum Forschungsvorhaben "Aufbau einer Datenbank für bituminöse Trag-, Tragdeck- und Deckschichten im ländlichen Straßenbau" gefördert vom BMLF. Wien 1984
- LITZKA, Johann: Neue technische Richtlinien für ländliche Straßen und Wege. In: Umweltgerechter Wegebau - Güterwegbautagung in der Steiermark - 1985. Steiermark Informationen 5
- LOSCHKA: Verteilung und Verwendung der Marshall-Plan-Mittel in der österreichischen Landwirtschaft. - In: Jahrbuch der Land- und Forstwirtschaft Österreichs 1955/56. Verlag R. Mark, Innsbruck (1956).

- OTT, Ferdinand und WIESER, Walter: Die k.k. Ackerbauminister und die Landwirtschaftsminister der Republik. - In: 100 Jahre Landwirtschaftsministerium. Herausgegeben vom BMLF. Wien: Agrarverlag 1967
- PAULWEBER, Roland: Erhaltungsfonds - Vorerst einmalig in Österreich. - In: Pioniertat Güterwegerhaltung. Salzburg. Dokumentationen Nr. 76, 1983
- PETRASCH, Franz: Kommentar der §§ 472 - 521 ABGB. - In: RUMMEL, Peter (Herausgeber): Kommentar zum Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuch. Wien: Manz 1983. Band 1
- PICHLER, Norbert: Güterwegebau in Niederösterreich. - In: 50 Jahre Güterwegebau in Niderösterreich 1928 - 1978. Herausgegeben vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung. Abt. B/6. Wien 1978
- POSCH, Nikolaus: Rechtskunde für den Landwirt. Graz: Stocker 1981
- POSCHACHER, Gerhard: Entwicklung, Stand und Zukunftsaspekte der österreichischen Agrarförderung unter Berücksichtigung gesamtwirtschaftlicher Rahmenbedingungen im Zeitraum des Grünen Planes sowie Konsequenzen für ein Förderungskonzept. Dissertation an der Universität für Bodenkultur. Wien 1984
- POVOLNY, Ernst: Der Güterwegebau in der Wachau. - In: 50 Jahre Güterwegebau in Niederösterreich 1928 - 1978. Herausgegeben vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung. Abt. B/6. Wien 1978
- POVOLNY, Ernst: Abteilungsleiter-Stellvertreter der Abt. B/6 der Niederösterreichischen Landesregierung. Mündliche Mitteilungen 1984
- PUWEIN, Wilfried: Finanzierungsprobleme im Straßenbau. - In: Monatsberichte des österreichischen Institus für Wirtschaftsforschung. Heft 4, 1984
- ROITHNER, Fritz: Verkehrserschließung ländlicher Gebiete - ein Schwerpunkt der Agrarförderung. - In: Agrarwelt, Folge 19/1978
- ROITHNER, Fritz: Abteilungsleiter-Stellvertreter der II B 7 des BMLF: Mündliche Mitteilungen 1986
- ROITHNER, Fritz: Umweltgerechter Wegebau - Die Neuen Querschnitte für ländliche Straßen und Wege. In: Umweltgerechter Wegebau - Güterwegbautagung in der Steiermark - 1985. Steiermark Informationen 5
- RVS: Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau. Österreichische Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen im ÖIAV, Wien: RVS 3.8 Ländliche Straßen und Wege. Fassung: 3.10.1986

- SCHOLZ, Heinrich: Der Bau von landwirtschaftlichen Güterwegen, landwirtschaftlichen Seilweganlagen und Elektrifizierung der Landwirtschaft in der Zeit von 1945 - 1954. - In: Jahrbuch der Land- und Forstwirtschaft Österreichs 1955/56. Herausgegeben vom Verlag R. Mark. Innsbruck unter Mitwirkung des BMLF, ohne Jahrgang (1956)
- SCHOLZ, Heinz: Die Verkehrserschließung. - In: 40 Jahre Landwirtschaftsförderung in Österreich. Herausgegeben als Festschrift für SC Leopold von der Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern. Wien 1963
- SCHOLZ, Heinrich: Verkehrserschließung und Elektrifizierung der Landwirtschaft. - In: 100 Jahre Landwirtschaftsministerium. Herausgegeben vom BMLF. Wien: Agrarverlag 1967
- Die Straßen Oberösterreichs: Herausgegeben vom Amt der Oberösterreichischen Landesregierung. Linz: 1968
- DIE STRASSE im Scheinwerfer - Berichte der Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen. Wien. Heft 5, Mai 1987
- STRASSKY, Friedrich: Leiter der Abt. II B 7 des BMLF: Mündliche Mitteilungen und Statistisches Material
- SCHWAMBERGER, H.: Fragen der Zuständigkeit bei der Landwirtschaft dienenden Wegerechten. - In: Der Alm- und Bergbauer. Folge 3. 1977
- SCHWARZELMÜLLER, Wolfgang: Die Verkehrserschließung des ländlichen Raumes durch Wege. Habilitation an der Universität für Bodenkultur. Wien 1979
- VERBINDUNGSSTELLE der Bundesländer: Expertenkonferenzen über "Forcierung des Neubaus und der Instandhaltung von Güterwegen" und "Maßnahmen zur Beschleunigung der Grundstückszusammenlegung". Gedächtnisprotokolle und Beschlußprotokolle. Wien: Manuskript 1966
- WACHBERGER, Hans: Güterwegebau in Niederösterreich. Vortrag bei der österreichischen Bergbauerntagung 1985
- WACHBERGER, Hans: Leiter der Abt. B/6 des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung. Mündliche Mitteilungen 1984
- WILFLINGER, Josef: Strukturverbesserung in der Landwirtschaft. - In: 100 Jahre Landwirtschaftsministerium. Herausgegeben vom BMLF. Wien: Agrarverlag 1967

FORSCHUNGSBERICHTE DER BUNDESANSTALT FÜR BERGBAUERNFRAGEN

=====

- Nr. 1: Landwirtschaftliche Entwicklungs- und Strukturdaten des Waldviertels
(von Josef Kramer - Mai 1980) vergriffen
- Nr. 2: Theoretische und methodische Überlegungen zur Messung und Darstellung von Einkommensverhältnissen
(von Rudolf Niessler - November 1980)
- Nr. 3: Analyse der Buchführungsergebnisse von Betrieben mit negativen landwirtschaftlichen Einkommen
(von Josef Kramer/Rudolf Niessler - November 1980)
- Nr. 4: Strukturentwicklung und Einkommenssituation der Milchproduktionsbetriebe
(von Josef Kramer - April 1981) Sonderheft:
Der Förderungsdienst Nr.1/81
- Nr. 5: Der Einkommensbegriff in der Landwirtschaft
(von Rudolf Niessler - Mai 1981)
- Nr. 6: Die Entwicklung der Bergbauerneinkommen
(von Rudolf Niessler - September 1981)
- Nr. 7: Die Einkommensverteilung in der österreichischen Landwirtschaft
(von Rudolf Niessler/Josef Kramer - Juni 1982)
- Nr. 8: Der Maschinen- und Betriebshilfering aus der Sicht der Mitglieder - 2 Fallstudien
(von Ignaz Knöbl - Dezember 1981)
- Nr. 9: Die Einkommensentwicklung in der österreichischen Landwirtschaft 1976 bis 1985 (Trendanalyse) 3., erweiterte und aktualisierte Auflage
(von Rudolf Niessler/Karl Reiner - 1986)
- Nr. 10: Bergbauernförderung in Österreich: Direktzahlungen von Bund und Ländern - 3., aktualisierte und stark erweiterte Auflage
(von Ignaz Knöbl - April 1987)
- Nr. 11: Struktur- und Einkommensentwicklung in der Schweinehaltung
(von Robert Schnattinger - September 1983)
- Nr. 12: Agrarpolitik in Norwegen
(von Josef Kramer - Dezember 1983)
- Nr. 13: Einkommenspolitische Strategien
(von Rudolf Niessler - 1984)
- Nr. 14: Produktionskosten der Milch nach Bestandesgröße und Bewirtschaftungsschwernis
(von Maria Asamer - 1984)

- Nr. 15: Faserflachsanbau in Österreich (Betriebs- und volkswirtschaftliche Analyse)
(von Robert Schnattinger - 1985)
- Nr. 16: Güterwegebau in Österreich - Rechtsgrundlagen, Geschichte, Förderung
(von Ignaz Knöbl - 1986)
- Nr. 17: Richtmengenregelung - Entwicklung, Auswirkungen, Reformvorschläge
(von Thomas Dax - 1987)
- Nr. 18: Rinderrassen im Wirtschaftlichkeitsvergleich (Betriebswirtschaftliche Analyse und gesamtwirtschaftliches Produktionsmodell)
(von Josef Hoppichler - 1987) noch nicht erhältlich
- Nr. 19: Agrarpolitik 1, Theoretischer Diskurs (= 1. Teilbericht zum Projekt: "Entwicklungschancen der Landwirtschaft und Agrarpolitik unter Bedingungen begrenzten Wachstums")
(von Rudolf Niessler/Michael Zoklits - 1987)

BERGBAUERNKARTEN DER BUNDESANSTALT FÜR BERGBAUERNFRAGEN

- Karte 1: "Bergbauerngebiet"
Abgrenzung des Bergbauerngebietes gemäß Verordnung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft vom 14. Dezember 1979, mit der die Bergbauernbetriebe in den einzelnen Bundesländern bestimmt werden (BGBL. vom 31. Dezember 1979, 188. Stk.)
- Karte 2: "Bewirtschaftungerschwernis nach Gemeinden"
erstellt aus der Bergbauernzonierung, Stand 1980

Zu beziehen über die Bundesanstalt für Bergbauernfragen, Grinzinger Allee 74, A-1196 Wien, Tel. (0222) 32 57 42-0, gegen Leistung eines Druckkostenbeitrages und Ersatz der Versandkosten.