

Endbericht der empirischen Erhebung zur

Nachhaltigkeitsevaluierung in Vasoldsberg

GZ: FA18D-11.0653/93-151

HR DI Anton Kürschner
Projektleiter: DI Franz Reiterer
Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Fachabteilung 18D Verkehrserschließung
im ländlichen Raum
Schönaugasse 10
8010 Graz



Autoren:
Dr. Kurt Schauer, Mag. Ralf Selim

Graz, im Oktober 2002

Wallner & Schauer - Beratung und Forschung für nachhaltige Entwicklung GmbH
Büro Graz: 8010 Graz, Schönaugasse 8a/II, Tel: +43 (0) 316-814665, Fax: -16
Büro Wien: 1080 Wien, Josefstädterstraße 16/I/32, Tel: +43 (0) 1-4035611, Fax: -16
Firmenbuch: FN 307911b bei HGR Graz, UID: ATU51610500, DVR: 1070304
Bankverbindung: Raiffeisenbank Graz-St. Peter, Konto-Nr.: 501.700, BLZ 38367

Inhaltsverzeichnis

1	AUS DER ERHEBUNG ABLEITBARER HANDLUNGSBEDARF	7
2	ZUSAMMENFASSUNG DER ERHEBUNG.....	8
2.1	BEURTEILUNG DER BISHERIGEN INFRASTRUKTURMAßNAHMEN	8
2.1.1	<i>Derzeitiger Erhaltungszustand der Straßen.....</i>	<i>9</i>
2.1.2	<i>Investitionen in den Straßenbau und die Straßenerhaltung.....</i>	<i>10</i>
2.1.3	<i>Investitionen für die Einbindung in das übergeordnete Straßennetz.....</i>	<i>10</i>
2.1.4	<i>Negativ Rückmeldungen der Befragten zu den Investitionen</i>	<i>10</i>
2.2	GEWÜNSCHTE VERÄNDERUNGEN IN ZUSAMMENHANG MIT INFRASTRUKTURINVESTITIONEN	11
2.2.1	<i>Bildung eines Gemeindezentrums-Ortskerns.....</i>	<i>11</i>
2.2.2	<i>Weitere genannte Maßnahmen.....</i>	<i>12</i>
2.3	KRITISCHE ANMERKUNGEN ZUR EVALUIERUNG.....	14
2.3.1	<i>Festlegung der Ziele der Infrastrukturmaßnahmen</i>	<i>14</i>
2.3.2	<i>Unterschiedliche Sichtweisen des Raumplaners und der Gemeindevertretung</i>	<i>15</i>
2.3.3	<i>Haltung der Gemeindevertreter zu zukünftigen Investitionen im Straßenbau.....</i>	<i>17</i>
2.3.4	<i>Feedback an die Interviewpartner.....</i>	<i>17</i>
2.3.5	<i>Nutzer der Infrastrukturinvestitionen.....</i>	<i>18</i>
2.3.6	<i>Wahrnehmung hinsichtlich der Nachhaltigkeitsdimensionen.....</i>	<i>18</i>
2.3.7	<i>Koordination der zuständigen Landesstellen.....</i>	<i>18</i>
3	STATISTISCHE DATEN ALS ZUSATZINFORMATION	19
3.1	DATEN ZUR WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG IN VASOLDSBERG.....	19
3.2	DATEN ZUM SOZIO-KULTURELLEN UMFELD IN VASOLDSBERG	21
4	DIE AUSWAHL DER PERSONEN UND DIE BEFRAGUNG	23
5	AUSWERTUNG DER BEFRAGUNG DER BEWOHNER DER GEMEINDE VASOLDSBERG.....	24
5.1	ALLGEMEINE INFORMATIONEN ZUM STRABENBAU IN DER GEMEINDE VASOLDSBERG	24
5.1.1	<i>Auswirkungen des Straßenbaus auf die Lebensqualität</i>	<i>24</i>
5.1.2	<i>Einbindung ins übergeordnete Straßennetz.....</i>	<i>28</i>
5.2	BEWERTUNG DER INFRASTRUKTURINVESTITIONEN	33
5.2.1	<i>Bewertung der einzelnen Infrastrukturmaßnahmen.....</i>	<i>34</i>
5.2.2	<i>Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs.....</i>	<i>37</i>
5.2.3	<i>Weitere Straßeninvestitionen in Vasoldsberg.....</i>	<i>40</i>
5.2.4	<i>Bewertung des Erhaltungszustandes und alternative Maßnahmen.....</i>	<i>41</i>
5.3	STRABENINFRASTRUKTUR UND ÖKOLOGIE	45
5.3.1	<i>Zusammenhang zwischen Straßenbau und Umwelt.....</i>	<i>45</i>
5.3.2	<i>Auswirkungen der Investitionen in die Straßeninfrastruktur auf den Umweltzustand in Vasoldsberg.....</i>	<i>47</i>
5.3.3	<i>Zu beachtende Umweltfaktoren im Falle weiterer Investitionen.....</i>	<i>49</i>
5.4	STRABENINFRASTRUKTUR UND ÖKONOMIE	49
5.4.1	<i>Zusammenhang zwischen Straßenbau und Wirtschaft.....</i>	<i>50</i>
5.4.2	<i>Auswirkungen der Investitionen in die Straßeninfrastruktur auf die Wirtschaft in Vasoldsberg.....</i>	<i>50</i>
5.4.3	<i>Gewinner und Verlierer durch Straßeninfrastrukturinvestitionen in Vasoldsberg.....</i>	<i>53</i>
5.4.4	<i>Zu beachtende Wirtschaftsfaktoren im Falle weiterer Investitionen.....</i>	<i>55</i>
5.5	STRABENINFRASTRUKTUR UND SOZIO-KULTURELLES UMFELD	55
5.5.1	<i>Zusammenhang zwischen Straßenbau und sozio-kulturellem Umfeld.....</i>	<i>56</i>
5.5.2	<i>Auswirkungen der Investitionen in die Straßeninfrastruktur auf das sozio-kulturelle Zusammenleben in Vasoldsberg.....</i>	<i>56</i>

5.5.3	<i>Zu beachtende soziale und kulturelle Faktoren im Falle weiterer Investitionen</i>	60
5.6	BÜRGERMEISTERFRAGE.....	60
5.7	FRAGETEIL FÜR DIE VERANTWORTUNGSTRÄGER.....	62
5.7.1	<i>Zielklärung</i>	62
5.7.2	<i>Zielerreichung</i>	63
5.7.3	<i>Messbarkeit der Zielerreichung</i>	64
6	AUSWERTUNG DER EXPERTENINTERVIEWS	66
6.1	ALLGEMEINE INFORMATIONEN ZUM STRABENBAU IN DER GEMEINDE VASOLDSBERG	66
6.1.1	<i>Auswirkungen des Straßenbaus auf die Lebensqualität</i>	66
6.1.2	<i>Einbindung ins übergeordnete Straßennetz</i>	67
6.2	INFRASTRUKTURINVESTITIONEN	67
6.2.1	<i>Abstimmung der verantwortlichen/ relevanten Stellen</i>	67
6.2.2	<i>Ziel der Infrastrukturmaßnahmen</i>	68
6.3	STRABENINFRASTRUKTUR UND ÖKOLOGIE	69
6.4	STRABENINFRASTRUKTUR UND ÖKONOMIE	70
6.5	STRABENINFRASTRUKTUR UND SOZIO-KULTURELLES UMFELD	71
6.6	BÜRGERMEISTERFRAGE.....	71
6.7	WEITERE WESENTLICHE PUNKTE.....	72

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Auswirkungen des Straßenbaus auf die Lebensqualität	25
Abbildung 2: Ursachen für die Veränderung in der Lebensqualität in Vasoldsberg	26
Abbildung 3: Ursachen für die Veränderung in der Lebensqualität – getrennt nach Gemeindevertreter und Bürger	27
Abbildung 4: Einbindung ins übergeordnete Straßennetz.....	29
Abbildung 5: Einbindung ins übergeordnete Straßennetz – getrennt nach Gemeindevertreter und Bürger.....	30
Abbildung 6: Veränderung der Einbindung ins übergeordnete Straßennetz	31
Abbildung 7: Veränderung der Einbindung ins übergeordnete Straßennetz - getrennt nach GV und Bürger.....	32
Abbildung 8: Veränderung der Einbindung ins übergeordnete Straßennetz aus Sicht der Männer.....	33
Abbildung 9: Bewertung der Infrastrukturinvestitionen in die Kernstraße.....	35
Abbildung 10: Abstimmung der Straßenbauten mit anderen Maßnahmen (Kanal, Post etc.)	36
Abbildung 11: Abstimmung der Straßenbauten mit anderen Maßnahmen (Kanal, Post etc.) – getrennt nach GV und Bürger.....	36
Abbildung 12: Berücksichtigung von Gehwegen.....	37
Abbildung 13: Berücksichtigung öffentlicher Plätze	38
Abbildung 14: Berücksichtigung von Radwegen.....	38
Abbildung 15: Berücksichtigung von Parkplätzen.....	39
Abbildung 16: Weitere Investitionen in den Straßenbau	40
Abbildung 17: Derzeitiger Straßenzustand in Vasoldsberg.....	42
Abbildung 18: Veränderung im Straßenzustand in den letzten 5 Jahren	42
Abbildung 19: Investitionsniveau für die Straßenerhaltung	43
Abbildung 20: Investitionsniveau für die Straßenerhaltung - getrennt nach GV und Bürger	44
Abbildung 21: Grundsätzliche Auswirkung des Straßenbaus auf die Umwelt.....	46
Abbildung 22: Grundsätzliche Einschätzung der Auswirkungen des Straßenbaus auf die Umwelt	46
Abbildung 23: Grundsätzliche Auswirkung des Straßenbaus auf die Wirtschaft	50
Abbildung 24: Gewinner und Verlierer durch Straßeninfrastrukturinvestitionen in Vasoldsberg.....	54
Abbildung 25: Grundsätzliche Auswirkung des Straßenbaus auf das sozio-kulturelle Umfeld in Vasoldsberg.....	56
Abbildung 26: Zielklärung vor den Investitionen.....	63
Abbildung 27: Zielerreichung bzw. Erwartungserfüllung.....	64

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Anzahl der Unternehmen in Vasoldsberg	19
Tabelle 2: Anzahl der Unternehmen im Vergleich – Vasoldsberg und Steiermark	20
Tabelle 3: Anzahl der Arbeitsplätze in Vasoldsberg	20
Tabelle 4: Anzahl der Arbeitsplätze im Vergleich – Vasoldsberg und Steiermark	21
Tabelle 5: Entwicklung der Einwohnerzahl im Vergleich – Vasoldsberg, Graz-Umgebung und Steiermark.....	22
Tabelle 6: Auswirkungen des Straßenbaus auf die Lebensqualität.....	25
Tabelle 7: Ursachen für die Veränderung in der Lebensqualität in Vasoldsberg.....	26
Tabelle 8: Ursachen für die Veränderung in der Lebensqualität – getrennt nach Gemeindevertreter und Bürger	27
Tabelle 9: Merkmale der Veränderung der Lebensqualität für Außenstehende	27
Tabelle 10: Einbindung ins übergeordnete Straßennetz.....	29
Tabelle 11: Einbindung ins übergeordnete Straßennetz – getrennt nach Gemeindevertreter und Bürger.....	30
Tabelle 12: Veränderung der Einbindung ins übergeordnete Straßennetz	31
Tabelle 13: Veränderung der Einbindung ins übergeordnete Straßennetz - getrennt nach GV und Bürger.....	32
Tabelle 14: Veränderung der Einbindung ins übergeordnete Straßennetz aus Sicht der Männer	33
Tabelle 15: Zusammenfassung der Auswertung bezogen auf einzelne Straßen.....	34
Tabelle 16: Bewertung der Infrastrukturinvestitionen in die Kernstraße	35
Tabelle 17: Abstimmung der Straßenbauten mit anderen Maßnahmen (Kanal, Post etc.).....	36
Tabelle 18: Abstimmung der Straßenbauten mit anderen Maßnahmen (Kanal, Post etc.) – getrennt nach GV und Bürger.....	36
Tabelle 19: Berücksichtigung von Gehwegen	37
Tabelle 20: Berücksichtigung öffentlicher Plätze.....	38
Tabelle 21: Berücksichtigung von Radwegen.....	38
Tabelle 22: Berücksichtigung von Parkplätzen.....	39
Tabelle 23: Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs anhand ausgewählter Bereiche	39
Tabelle 24: Weitere Investitionen in den Straßenbau.....	40
Tabelle 25: Schwerpunkte zukünftiger Investitionen in den Straßenbau	41
Tabelle 26: Derzeitiger Straßenzustand in Vasoldsberg	42
Tabelle 27: Veränderung im Straßenzustand in den letzten 5 Jahren	42
Tabelle 28: Investitionsniveau für die Straßenerhaltung.....	43
Tabelle 29: Investitionsniveau für die Straßenerhaltung – getrennt nach GV und Bürger.....	44
Tabelle 30: Alternative Investitionsmöglichkeiten zum Straßenbau	44
Tabelle 31: Grundsätzliche Auswirkung des Straßenbaus auf die Umwelt.....	46
Tabelle 32: Grundsätzliche Einschätzung der Auswirkungen des Straßenbaus auf die Umwelt.....	46
Tabelle 33: Aussage und Zusammenfassung der Auswirkungen der Infrastrukturmaßnahmen auf die Umwelt.....	47
Tabelle 34: Zu beachtende Umweltfaktoren im Falle weiterer Investitionen	49
Tabelle 35: Grundsätzliche Auswirkung des Straßenbaus auf die Wirtschaft	50
Tabelle 36: Aussage und Zusammenfassung über die Auswirkung der Infrastrukturmaßnahme auf die Wirtschaft	51
Tabelle 37: Gewinner und Verlierer durch Straßeninfrastrukturinvestitionen in Vasoldsberg	54
Tabelle 38: Gewinner der Straßeninfrastrukturinvestitionen	54
Tabelle 39: Zu beachtende Wirtschaftsfaktoren im Falle weiterer Investitionen	55
Tabelle 40: Grundsätzliche Auswirkung des Straßenbaus auf das sozio-kulturelle Umfeld in Vasoldsberg	56
Tabelle 41: Aussagen und Zusammenfassung über die Auswirkung der Infrastrukturmaßnahmen auf das sozio-kulturelle Umfeld.....	57
Tabelle 42: Zu beachtende soziale und kulturelle Faktoren im Falle weiterer Investitionen	60
Tabelle 43: Investitionen der Interviewten zur allgemeinen Steigerung der Lebensqualität.....	61
Tabelle 44: Zielklärung vor den Investitionen	63

Tabelle 45: Zielerreichung bzw. Erwartungserfüllung64
Tabelle 46: Messbarkeit der Zielerreichung65

1 Aus der Erhebung ableitbarer Handlungsbedarf

Sowohl der derzeitige Straßenzustand als auch die Veränderung des Straßenzustandes in den letzten Jahren wird insgesamt als sehr gut empfunden. Es wird zwar der Wunsch nach weiteren Investitionen geäußert, allerdings werden nur von etwa zehn Prozent der Befragten konkrete Infrastrukturinvestitionen im Bereich Straßen und Wege angegeben. Es besteht daher aus unserer Sicht kein hoher Handlungsdruck für weitere Investitionen in den Straßen- und Wegebau.

Statt dessen sehen wir einen Handlungsbedarf in der stärkeren Beachtung des ruhenden Verkehrs:

- Ausweisung von Radwegen,
- durchgängige Gehsteige entlang der Landesstraße und
- sichere Straßenübergänge im Bereich der Schule/des Kindergarten.

Ein für die Gemeinde offensichtlich wichtiges Thema ist die Schaffung von räumlichen Schwerpunkten. Vor allem wird das Thema „Ortszentrum“ auf mehreren Ebenen der Befragung angesprochen.

Speziell zu den Themen Verkehrssicherheit (in Zusammenhang mit der Straßenbreite) und den Zielen des Wegebaus ist eine konsequente Informationspolitik notwendig, da hier sehr unterschiedliche Bilder in der Bevölkerung existieren. Auffallend ist die Tatsache, dass die Gemeindebewohner beim Wegebau Verbindungswege positiv, Einzelinvestitionen (z.B. Hofzufahrten) jedoch tendenziell negativ wahrnehmen.

Ein wichtiger Punkt für weitere Investitionen ist die Abklärung der Ziele vor dem Projektstart. Aus der Befragung wird deutlich, dass diese Ziele nicht hinreichend abgestimmt werden. Dies zeigt sich auch darin, dass für zentrale Zielgrößen (außer den monetären) keine Kennzahlen existieren.

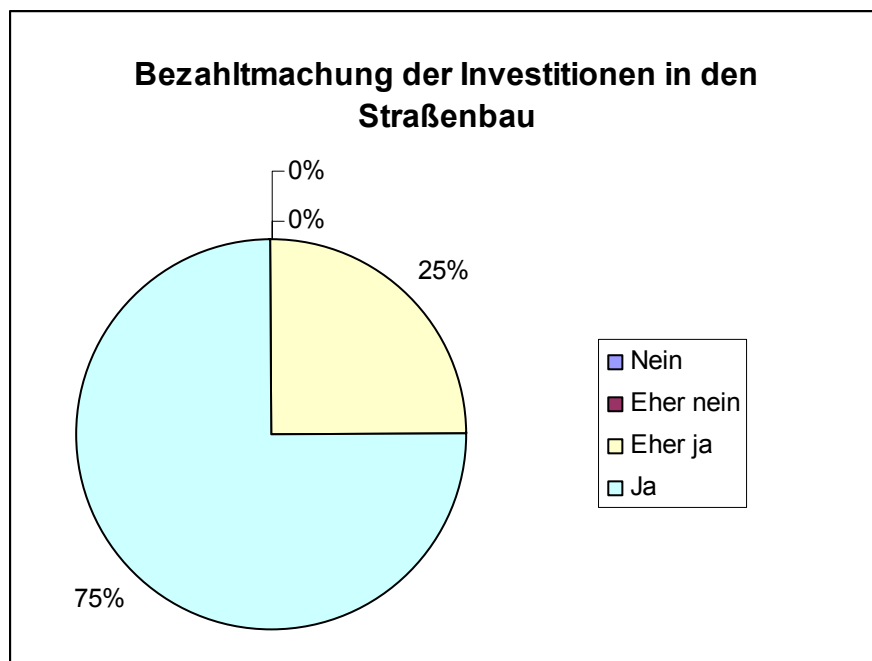
Es bestehen unterschiedliche Auffassungen in der Grundausrichtung zur weiteren Vorgehensweise zwischen dem zuständigen Raumplaner und dem Bürgermeister der Gemeinde. Diese Differenzen sind bewusst wahr zu nehmen und zu nutzen.

Durch die befragten Landesstellen (Raumplanung und Umweltschutz) wird keine direkte Verantwortung für die Gemeinde Vasoldsberg wahrgenommen. Für eine ganzheitliche und nachhaltige Entwicklung des Straßen- und Wegenetzes als zentrale Infrastrukturinvestition wäre eine Koordination und Abstimmung der Aufgaben wünschenswert und sinnvoll (Z.B. Verkehrseinbindung in Richtung Hausmannstätten, Zusammenhang Wegebau und ruhender Verkehr oder die Bedeutung der Wege für den überkommunalen Verkehr).

2 Zusammenfassung der Erhebung

Im Sommer 2002 wurde im Auftrag der FA 18 D eine Evaluierung der Infrastrukturinvestitionen 1997 bis 2001 in der Gemeinde Vasoldsberg durchgeführt. Ziel war es eine umfassende Beurteilung der Infrastrukturmaßnahmen und des Straßenzustandes sowie der weiter notwendigen und sinnvollen Investitionen aus Sicht der betroffenen Bevölkerung und Experten vorzunehmen. Getragen ist diese Evaluierung vom Leitbild der nachhaltigen Entwicklung und einem partizipativen Ansatz in der Beurteilung der Wirkungen.

2.1 Beurteilung der bisherigen Infrastrukturmaßnahmen



Die Investitionen in den **Wege- und Straßenbau der vergangenen Jahre** in der Gemeinde Vasoldsberg haben sich nach Meinung aller Befragten grundsätzlich ausgezahlt.

94 Prozent der befragten Gemeindebewohner geben an, dass sich die Investitionen positiv auf die Lebensqualität ausgewirkt haben.

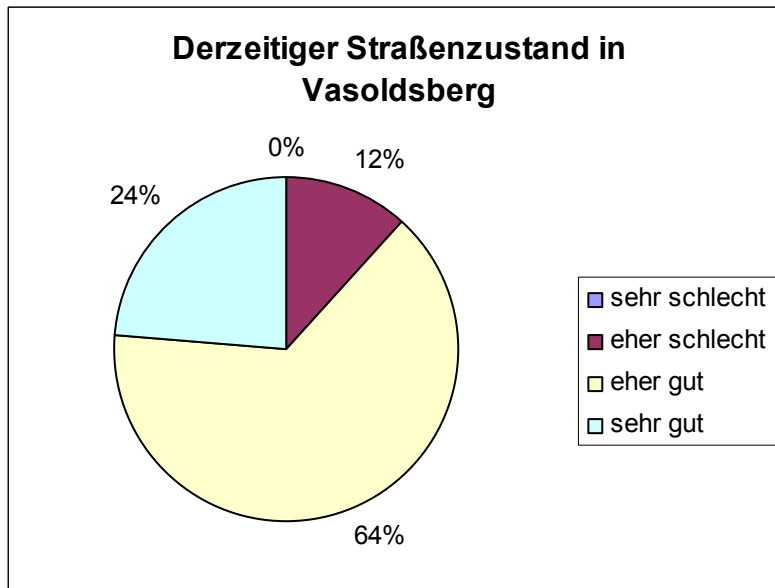
Dabei wird die **Ursache** für die genannte positive **Veränderung der Lebensqualität** von rund zwei Drittel der Interviewten im **Ausbau innerhalb der Gemeinde** gesehen. Die überregionale Einbindung wird als nicht so bedeutsam erachtet.

Bei mehreren Befragten konnte festgestellt werden, dass ihnen einige **Straßen** – trotz Vorlage der Straßenkarte der Gemeinde – **nicht bekannt** sind. Folglich konnten diese Personen keine Aussa-

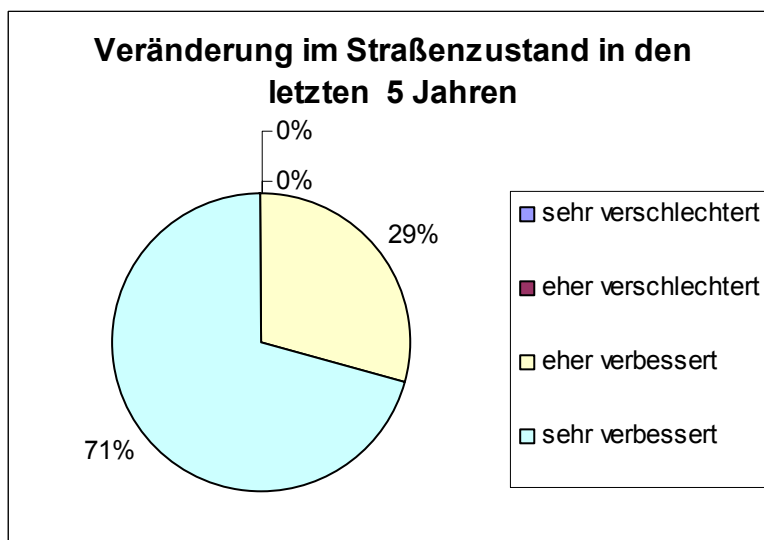
gen zu den jeweiligen Straßen tätigen. Das Bewusstsein für gewisse Veränderungen in der Gemeinde ist somit nicht vollständig gegeben.

2.1.1 Derzeitiger Erhaltungszustand der Straßen

Der **derzeitige Straßenzustand** wird überwiegend als gut bis sehr gut bezeichnet.



Lediglich 12 Prozent bezeichnen den Straßenzustand als „eher schlecht“. Darüber hinaus sind sich **alle Befragten** dahingehend einig, dass sich die Veränderung im Straßenzustand in den vergangenen fünf Jahren **verbessert** hat.



71 Prozent geben sogar an, dass er sich sehr verbessert hat.

Von **keiner einzigen befragten Person** wurde die Ansicht vertreten, dass sich die **Situation** in Vasoldsberg **verschlechtert** hat!

2.1.2 *Investitionen in den Straßenbau und die Straßenerhaltung*

Die Mehrheit der Gemeindebürger sagt somit aus, dass erstens die **Straßen gut ausgebaut** sind und zweitens der **Erhaltungszustand ebenfalls als gut** einzustufen ist. **Trotzdem** soll laut der Mehrheit der Befragten (88%) auch **weiter in den Straßenbau in Vasoldsberg investiert** werden. Nur 12 Prozent der Befragten sind der Meinung, dass keine weiteren Investitionen nötig wären.

Befragt nach dem **zukünftigen Investitionsniveau für die Straßenerhaltung** geben $\frac{3}{4}$ der Bürger an, dass dieses noch erhöht werden sollte. Dabei ist auffällig dass **alle Gemeindevertreter (GV) für eine Erhöhung** plädieren, während bei den **Bürgern immerhin 30 Prozent eine Reduktion** vornehmen würden.

2.1.3 *Investitionen für die Einbindung in das übergeordnete Straßennetz*

Rund drei Viertel der befragten Bevölkerung erachten die **Einbindung** ins übergeordnete Straßennetz als positiv. Dabei wird dies von den Bürgern mehrheitlich als positiv beurteilt. Die Gemeindevertreter im Vergleich dazu sind völlig geteilter Meinung (50% negativ, 50% positiv).

Drei Viertel der befragten Gemeindebewohner nehmen die **Veränderung der Einbindung** ins übergeordnete Straßennetz der vergangenen Jahre als positiv wahr. Das verbleibende Viertel begründet die Verschlechterung in erster Linie mit dem Verkehrs(stau)problem in der Nachbargemeinde Hausmannstätten. Hier wird neben dem Vorschlag einer Entschärfung durch einen Kreisverkehr auch die Anbindung an den öffentlichen Verkehr als Maßnahme erwähnt.

2.1.4 *Negativ Rückmeldungen der Befragten zu den Investitionen*

Wie oben bereits beschrieben, werden die meisten Maßnahmen der vergangenen Jahre als positiv erachtet. Jedoch wurden insbesondere drei Aspekte kritisch angemerkt:

1. Investitionen in nicht von der Allgemeinheit genutzten Wege,
2. Die Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs, speziell der Radwege und
3. Die Abstimmung der Straßenbauten mit anderen Maßnahmen.

Ad 1) Zu Investitionen in **kleinere, nicht von der Allgemeinheit genutzte Wege** und Straßen wie bspw. der Kernstraße, sind die Meinungen der Interviewten sehr unterschiedlich. Während die Gemeindevertreter derartige Maßnahmen gleichermaßen positiv erachten wie häufiger frequentierte Straßen, sind die interviewten Bürger bzgl. dieser Investitionen eher kritisch. Von eini-

gen befragten Bürgern gab es die Rückmeldung, dass es wichtigere Straßen gäbe, die ausgebaut werden müssten, als jene Privatwege.

Ad 2) In der Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs wurden die meisten Mängel seitens der Befragten artikuliert. Zuwenig berücksichtigt wurden bisher aus Sicht von 82% der Befragten Radwege, von 44% öffentliche Plätze, von 40% Parkplätze und immerhin noch von einem Viertel Gehsteige. Weitere Aktivitäten sollten daher insbesondere auf diesen Themenbereich eingehen.

Ad 3) Mangelnde Abstimmungen der Straßenbauten mit anderen Maßnahmen wurde überwiegend von Gemeindevertreter (2/3) genannt. Die Bürger sehen diese Abstimmung im Gegensatz dazu mit 80% zumindest eher gut an.

2.2 Gewünschte Veränderungen in Zusammenhang mit Infrastrukturinvestitionen

Fast 90 Prozent der Befragten wollen weiter in den Straßenausbau investieren, gleichzeitig geben knapp 90 Prozent der Interviewpartner an, dass der Straßenzustand gut ist (ein Viertel empfindet diesen sogar als sehr gut) und alle geben an, dass es in den letzten fünf Jahren zu einer Verbesserung des Straßenzustandes gekommen ist. Aus der Zusammenschau dieser Daten muss davon ausgegangen werden, dass offensichtlich kein akuter Handlungsdruck besteht.

Im Rahmen der Interviews wurden Fragen zu den wichtigsten Wünschen hinsichtlich zukünftiger Investitionen gestellt und sollen hier zusammengefasst werden.

Neben ganz konkreten Wünschen wurde eine Option sowohl durch die Experteninterviews als auch durch die Befragten aus Vasoldsberg in unterschiedlichen Kontexten mehrmals genannt, und zwar der Wunsch nach der Bildung eines Gemeindezentrums.

2.2.1 Bildung eines Gemeindezentrums-Ortskerns

Der Vorschlag zur Bildung eines Ortszentrums wurde während der Erhebung mehrfach genannt. Sowohl Gemeindevertreter, Bürger als auch externe Experten vertreten die Meinung, dass Investitionen in den Ausbau eines Gemeindezentrums positive Veränderung innerhalb der Gemeinde erzeugen würden. Dies zeigt sich an mehreren Stellen der Interviews:

1. Bei der Bürgermeisterfrage: Durch das Gemeindezentrum soll eine Kommunikationsmöglichkeit in der Gemeinde geschaffen werden.
2. Bei den Wirtschaftsfaktoren: Mit einem Ortskern würden sich mehr Betriebe ansiedeln.

3. Bei den zu beachtenden sozio-kulturellen Fragen: Kultur- und Bildungseinrichtungen sollten derart gebaut werden, dass sie den Mittelpunkt der Gemeinde darstellen. In Folge davon würde sich eine Verdichtung durch Wohnungsbau rund um diesen Kern ergeben.
4. Aus Sicht der Raumplanung ist jeder Zersiedelungsprozess negativ. Folglich wird die Erhöhung der Bevölkerungsdichte angestrebt. Hintergrund dieser Aktivitäten sind wirtschaftliche Überlegungen, da bei hoher Siedlungsdichte weniger Aufwand für die Bereitstellung anderer Infrastruktureinrichtungen erforderlich ist.
5. Ein Gemeindebürger gibt an, dass die Notwendigkeit für den Bau einer Umfahrung besteht. Nach Meinung dieser Person kann erst als Folge davon ein Ortskern entstehen.

Investitionen in Zusammenhang mit dem Ausbau des Gemeindezentrums werden somit als ein Anstoß für positive Folgen im Sinne einer zukünftigen nachhaltigen Entwicklung der Gemeinde verstanden.

2.2.2 Weitere genannte Maßnahmen

2.2.2.1 Vorschläge zum Ausbau konkreter Wege und Straßen

Neben Maßnahmen die teilweise nur indirekt den Wege- und Straßenbau betreffen, wurden von den Interviewpartnern auch ganz konkrete Straßenprojekte genannt. Dies sind Einzelnennungen, die Reihenfolge entspricht keiner Priorisierung:

Landesstraße, Steinbergstraße, Schelchenberg-Kühlenbrunn, Kreuzstraße, Grazstraße und Gemeindefstraße, Schlossstraße, Bayernstraße, Pallerleiten

Ein konkretes Projekt, das den ruhenden Verkehr betrifft, ist ein Fußweg von der Landesstraße L369 (Höhe Kühlenbrunn) in Richtung Gemeindefstraße (Volksschule, Sportplatz), damit die Kinder die Landesstraße meiden können.

2.2.2.2 Ruhender Verkehr

Im Rahmen der Erhebung wurden Fragen zum Thema **ruhender Verkehr** gestellt. Dieser Themenbereich umfasst hierbei die Aspekte Gehsteige, öffentliche Plätze, Radwege und Parkplätze.

Die Ergebnisse der Interviews zeigen, dass vor allem auf **Radwege** ein verstärktes Augenmerk zu legen ist. Diese werden aus Sicht von rund 80 Prozent der Interviewpartner als „zu wenig“ berücksichtigt empfunden. Auch bei den Experteninterviews wurde ebenfalls der Ausbau von Geh- und Radwegen angesprochen.

Die Berücksichtigung von **öffentlichen Plätzen und Parkplätzen** wurde bereits im Zusammenhang mit dem Thema „Ortszentrum“ und verdichteten Wohngebieten herausgestrichen.

Weitere Maßnahmen zum ruhenden Verkehr werden im Zusammenhang mit dem Thema Verkehrssicherheit genannt.

2.2.2.3 *Verkehrssicherheit*

Das Thema **Verkehrssicherheit** wird gleichermaßen von allen Interviewpartnern aufgegriffen. Aus Sicht der Mehrheit der Interviewpartner steht Verkehrssicherheit in direktem Zusammenhang mit dem Straßenbau. Ansatzpunkte für Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit finden sich über die gesamte Auswertung verteilt:

1. Aus Sicherheitsgründen sollten mehr Fußgängerübergänge errichtet werden.
2. Ausbau der Straßenbeleuchtung auf ein größeres Gebiet, insbesondere dort, wo sich viele Kinder bewegen.
3. Es sollten Wohngebiete so ausgebaut werden, dass kein Durchzugsverkehr entstehen kann.
4. Regelung der Geschwindigkeit insgesamt. Das ursprüngliche Argument geht zwar in Richtung weniger ökologischer Belastung (Staub, Lärm etc.), jedoch geht mit einer Geschwindigkeitsregulierung automatisch eine Veränderung der Verkehrssicherheit einher. Insbesondere an neuralgischen Punkten (konkret: 30er Zone im Volksschulbereich).

Zum Thema Verkehrssicherheit wurden vereinzelt Meinungen geäußert, die für den weiteren Wegebau zu beachten sind:

1. Eine Nennung lautete, dass die Straßenverbreiterung zu weniger Unfällen führt, da man leichter passieren kann.
2. Eine andere Meinung wurde zu den Asphaltierungsarbeiten geäußert. Durch den Ausbau der Straßen könne man schneller fahren, da man auf keine Schlaglöcher achten müsse.

Sofern Verkehrssicherheit ein wichtiges Thema darstellt, sollte daher verstärkt Bewusstseinsbildung zu diesen Themenbereichen betrieben werden.

2.2.2.4 *Vermeidung der weiteren Zersiedelung*

Die Vermeidung einer weiteren Zersiedelung wurde auf allen drei Ebenen (ökologische, wirtschaftliche und sozio-kulturelle) als wichtige Rahmenbedingung für weitere Maßnahmen angeführt. In der wirtschaftlichen Dimension betrifft dies die Folgekosten auf der öffentlichen Seite und die Attraktivität für die Betriebe auf der anderen Seite (Ortskern, Gewerbezentrum, gute Erreichbarkeit, Schwerpunkte um Schemmerlhöhe und Landesstraße L369). Auf der sozio-

kulturellen Ebene wird eine Verdichtung auf Wohngebiete (kein Durchzugsverkehr, guter Anschluss) und der Ausbau des Ortszentrums (siehe oben) mit seinen Bildungs-, Kommunikations- und Freizeiteinrichtungen genannt. Geh- und Radwege sollen in den dicht besiedelten Gebieten entsprechend mitausgebaut werden.

Eine konkrete Maßnahme ist der oben erwähnte Ortskern.

2.2.2.5 *Gestaltung durch Wege*

In der Befragung wurde nicht nur das Wozu der Wege angesprochen (gute Erreichbarkeit), sondern auch das Wie, als Beitrag zu einer lebenswerten Gestaltung der Gemeinde. Straßen sollen Menschen miteinander „verbinden“ statt voneinander „trennen“ und ein lebenswertes Umfeld sicherstellen (Gründflächen, Sträucher, Park, Blumen, Gartenbänke, etc.). Dazu gehört auch die Berücksichtigung ausreichender Unterführungen für Kleintiere (in Zusammenarbeit mit Ökologen, Naturschutzbeauftragten etc. planen).

2.2.2.6 *Öffentlicher Verkehr*

Auch das Thema öffentlicher Verkehr – obwohl nicht direkt nachgefragt – wurde in den Maßnahmen erwähnt. Hierbei geht es vor allem um die Anbindung ans öffentliche Verkehrsnetz über Hausmannstätten bzw. die entsprechende Gestaltung innerhalb der Gemeinde (Busverbindung) und der damit als notwendig erachteten Gehsteige.

2.3 *Kritische Anmerkungen zur Evaluierung*

2.3.1 *Festlegung der Ziele der Infrastrukturmaßnahmen*

Die Ziele¹, die mit den Infrastrukturinvestitionen jeweils erreicht werden sollten, waren nicht transparent. So geben 40 Prozent der befragten Verantwortungsträger an, dass die **Ziele** im Vorfeld **nicht hinreichend geklärt** wurden. Diese Aussage bedeutet, dass von Beginn an kein Konsens über einen einheitlichen, gemeinsamen Zielekatalog herrschte. Aus Sicht der Auftragnehmer sind zu Beginn unbedingt die Ziele zu klären, um eine Erfolgsmessung vornehmen und eine klare

¹ Ziele jeglicher Art sind eine Vorgabe, die unter Einhaltung bestimmter Rahmenbedingungen erreicht werden sollen. Sie geben eine Richtung vor und gestalten damit die dafür notwendigen Handlungen. Erst durch konsequente Zielverfolgung (Effektivität) kann sichergestellt werden, dass die Vorgaben jemals erreicht werden. Dementsprechend bedarf es gewisser Messinstrumente, mit denen die Zielerreichung bewertet werden kann.

Kommunikation zu den Bürgern sicherstellen zu können. Für die zukünftige Zielklärung gilt es sicher zu stellen, dass

- alle relevanten Entscheidungsträger bei den Zielfindungsprozessen anwesend sind,
- die Ziele gemeinsam erarbeitet werden,
- Unklarheiten und Kritiken gemeinschaftlich geklärt werden und zum Schluss
- allen ein einheitliches, gemeinsames Zielebündel in schriftlicher Form zur Verfügung steht.

Erst wenn die Vorgabe allen Gemeindevertretern klar ist und somit die Richtung zukünftiger Maßnahmen feststeht, wird der jeweilige Prozess erfolgreich verlaufen.

In den Antworten zur **Zielerreichung** ergibt sich eine Unvereinbarkeit. Obwohl die Ziele nicht abgestimmt wurden, gaben alle befragten Interviewpartner an, dass die Ziele erreicht wurden. Dies inkludiert auch jene Befragten, die bei der Frage der Zielklärung über Unklarheiten klagten. Eine Zielerreichung kann aber laut Definition nur dann angegeben werden, wenn das Ziel vorher festgelegt wurde. Bei weiteren Investitionen sollte daher im Vorfeld klargestellt werden, wann ein Ziel jeweils als erreicht gilt.

Die Unklarheit in der Zielformulierung zeigt sich entsprechend auch in der Frage nach der **Messbarkeit der Zielerreichung (des Erfolges)**. Aus der Befragung geht hervor, dass jeder Interviewpartner die Zielerreichung auf eine andere Art und Weise misst. Somit besteht offensichtlich keine Einigkeit dahingehend, wie die Zielerreichung für alle erkennbar ist. Daher sollte aus Sicht des Auftragnehmers mit der Zieldefinition auch die Messbarkeit des Projekterfolges festgelegt werden.

2.3.2 *Unterschiedliche Sichtweisen des Raumplaners und der Gemeindevertretung*

Der verantwortliche Raumplaner für Vasoldsberg ist im Auftrag der Gemeinde tätig. Teilweise gibt es zu Themenbereichen unterschiedliche Sichtweisen zwischen dem externen Raumplaner und dem Auftraggeber, der Gemeindevertretung:

1. Steigerung der Lebensqualität durch den Straßenbau

Diese Frage zielt darauf ab, ob verstärkt in die Gemeinde investiert werden sollte, oder eher in die überregionale Einbindung. Um die Lebensqualität in der Gemeinde Vasoldsberg zu steigern, sieht der Raumplaner die Hauptaufgabe des Straßenbaus ausschließlich

im Ausbau in der Gemeinde. Die Gemeindevertreter hingegen sehen eine stärkere Bedeutung in der überregionalen Einbindung gegeben.

2. Infrastrukturmaßnahmen treffen den Kern der Anforderungen

Alle Gemeindevertreter geben an, dass durch die Infrastrukturinvestitionen der vergangenen Jahre der Kern der Anforderungen getroffen wurde.

Der Raumplaner sieht das kritisch. Er stellt die Frage, was die Anforderungen sind. Aus der Fachsicht des Experten ist die Anforderung, dass die Zuwanderung eher weniger wächst als zuvor. Dadurch soll wieder ein schöneres Landschaftsbild entstehen.

3. Weitere Investitionen in den Straßenbau

Aus Sicht des Raumplaners besteht keinerlei Bedarf, weiter in den Straßenbau in der Gemeinde Vasoldsberg zu investieren. Der Experte vertritt die Meinung, dass in Zukunft verstärkt in den ruhenden Verkehr (konkret Gehsteige und Radwege) und in die Straßenverbesserung investiert werden sollte. Außerdem sind Beleuchtungen notwendig.

Die Meinung der Gemeindevertreter ist im Gegensatz dazu völlig konträr. Sie geben zu 100 Prozent an, dass weitere Maßnahmen im Straßenbau getätigt werden sollen.

4. Straßeninfrastruktur und Ökologie

Eine unterschiedliche Sichtweise haben die Beteiligten in Hinblick auf zukünftige Maßnahmen. Die Gemeindevertreter führen konkrete Aktionen (wie bspw. Geschwindigkeitsregelungen, Schlägerarbeiten im Wald, Unterführungen für Kleintiere etc.) an, auf die im Falle weiterer Investitionen geachtet werden müsste. Der Raumplaner sieht im Vergleich dazu ein Gesamtbild und spricht die Zersiedelung an. Diese darf durch weitere Investitionen im Straßenbau nicht voran getrieben werden.

5. Straßeninfrastruktur und Wirtschaft

Der Raumplaner sieht die Auswirkungen der Straßeninfrastrukturmaßnahmen lediglich auf die Landwirtschaft gegeben. Im Gegensatz dazu nehmen die Gemeindevertreter, die Auftraggeber des Raumplaners, nur Auswirkungen auf die Wirtschaftsentwicklung (Betriebe) und das sozio-kulturelle Umfeld wahr, sehen jedoch keinen speziellen Schwerpunkt.

6. Straßeninfrastruktur und sozio-kulturelles Umfeld

Der Raumplaner sieht keinerlei Zusammenhang zwischen den Investitionen in den Straßenbau und dem sozio-kulturellen Umfeld.

Im Gegensatz dazu sind die Gemeindevertreter zu 80 Prozent der Meinung, dass vor allem Familien, Kinder und Jugendliche von den Maßnahmen profitieren.

7. Zukünftige Investitionen in Vasoldsberg

Der Raumplaner vertritt die Meinung, dass der notwendigste zukünftige Schritt eine Zentrumsbildung ist. Diese Option wurde lediglich von einem der Gemeindevertreter genannt. Weiters bezogen sich die Nennungen der Gemeindevertreter auf Aktionen im Bereich des Straßenbaus, soziale Maßnahmen für Jugendliche und Familien schaffen und Schaffung von Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein.

Im Sinne einer nachhaltigen Gemeindeentwicklung sollte eine Abstimmung dieser unterschiedlichen Zielvorstellungen erfolgen.

2.3.3 *Haltung der Gemeindevertreter zu zukünftigen Investitionen im Straßenbau*

Alle befragten Gemeindevertreter geben an, dass in der Gemeinde Vasoldsberg **weiter in den Straßenbau investiert werden sollte**. Die klare Mehrheit konkreter Nennungen zu ausbaubedürftigen Straßen stammen ebenfalls von den Gemeindevertretern. Außerdem stimmen vier der fünf Befragten zu, dass das Investitionsniveau für die Straßenerhaltung beibehalten werden sollte. Bei der Frage nach **alternativen Investitionsmöglichkeiten** bleiben (weiterhin/lediglich) zwei Personen der oben beschriebenen strikten Zielverfolgung treu. Sie geben an, dass sie auch ohne Fördermittel weiterhin in den Straßenbau investieren würden.

Auch bei einer offenen Frage mit der Möglichkeit **gedanklich drei beliebige Investitionen** an Stelle des Bürgermeisters zu tätigen, würden weiterhin nur diese zwei Personen in den Straßenbau investieren.

2.3.4 *Feedback an die Interviewpartner*

Aus den Gesprächen vor/neben/nach den Interviews konnte festgestellt werden, dass die Gemeindebewohner in letzter Zeit offensichtlich relativ häufig befragt wurden. Dem Interviewer stellte man häufig die Frage, was mit den Ergebnissen der Erhebung passieren würde.

Eine sichtliche Enttäuschung war den Befragten über die vorangegangenen Befragungen anzusehen. Die Partizipation seitens der Bevölkerung wird von den befragenden Stellen zwar gewünscht, jedoch bekommen die Befragten selten ein Feedback über die Ergebnisse. Eine Folge davon ist die mangelnde Bereitschaft für weitere Interviews zur Verfügung zu stehen.

2.3.5 *Nutzer der Infrastrukturinvestitionen*

Es ist offensichtlich nicht klar festgelegt, wer die Nutzer der Infrastrukturinvestitionen sein sollen. Wie bereits oben beschrieben, gibt es keine Abstimmung der Gemeindevertreter hinsichtlich der Ziele. Zusätzlich sehen auch viele befragte Gemeindebürger den Nutzen nicht für sich, sondern eher für andere. Zu diesem Schluss kommen wir aufgrund von Aussagen wie: „die dortigen Anrainer“ und „der Durchzugsverkehr“ profitiert von den Maßnahmen.

2.3.6 *Wahrnehmung hinsichtlich der Nachhaltigkeitsdimensionen*

Der Zusammenhang von Straßeninfrastruktur zu den drei Dimensionen der nachhaltigen Entwicklung (Wirtschaft, Umwelt, Gesellschaft) wird nicht von allen Interviewten widerspruchsfrei wahrgenommen, auch nicht von allen Gemeindevertretern. Teilweise wird der grundsätzliche Zusammenhang zwischen zwei Aspekten (bspw. Straßenbau und Ökologie) nicht wahrgenommen, in der nächsten Frage zu konkreten Ausprägungen des Aspekts (z.B. Staubbelastung als Aspekt der Ökologie) aber konkrete Zusammenhänge angegeben. Dasselbe Phänomen zeigt sich auch bei der Frage der Wirtschaftsentwicklung.

Auch diese Tatsache ist für die weitere Abstimmung der Ziele zukünftiger Vorhaben von Bedeutung, da für eine nachhaltige Gemeindeentwicklung die Zusammenhänge eine zentrale Rolle spielen.

2.3.7 *Koordination der zuständigen Landesstellen*

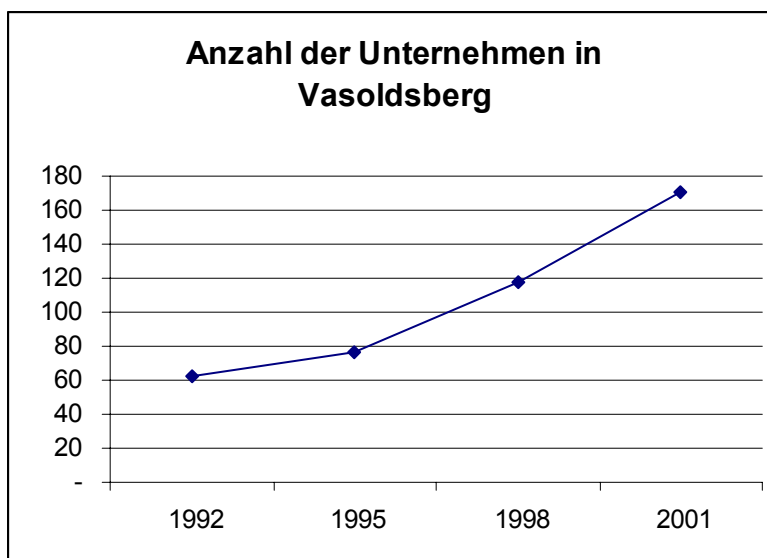
Aus den Terminvereinbarungen für Interviews ging hervor, dass die Ansprechpartner in der Landesregierung (sowohl die örtliche und überregionale Raumplanung als auch eine Umweltschutzabteilung) keinerlei Zuständigkeit verspürten. Es bedurfte mehrere Kontaktaufnahmen zur Vereinbarung eines Interviewtermins, vereinzelt wurde im Vorfeld auch auf andere Abteilungen verwiesen. In den jeweiligen Interviews wurde auf eine relativ große Anzahl der gestellten Fragen mit „keine Antwort speziell/konkret für Vasoldsberg“ geantwortet. Teilweise wurden allgemeine Antworten gegeben, manchmal entblieben selbst diese. Aus unserer Sicht wäre hier eine Abstimmung der einzelnen Abteilungen bzw. zuständigen Personen sinnvoll, um eine klare Zuordnung der Verantwortung sicherzustellen.

3 Statistische Daten als Zusatzinformation

3.1 Daten zur Wirtschaftsentwicklung in Vasoldsberg

Dieses Unterkapitel zeigt Veränderungen in der Wirtschaftssituation der Gemeinde Vasoldsberg über die vergangenen Jahre. Anhand einiger markanter Kennzahlen wird die Veränderung dargestellt. Begonnen wird mit der Anzahl der Unternehmen.

Tabelle 1: Anzahl der Unternehmen in Vasoldsberg



Die Anzahl der Unternehmen in Vasoldsberg zeigt über die vergangenen Jahre hinweg einen steigenden Verlauf.

Den stärksten Zuwachs kann man zwischen 1995 und 1998 erkennen.

Quelle: Steirische Wirtschaftskammer, Gemeindestatistik <Graz-Umgebung>;

Um einen Vergleich zwischen der Gemeinde und der gesamten Steiermark herstellen zu können, dient die folgende Tabelle.

Tabelle 2: Anzahl der Unternehmen im Vergleich – Vasoldsberg und Steiermark

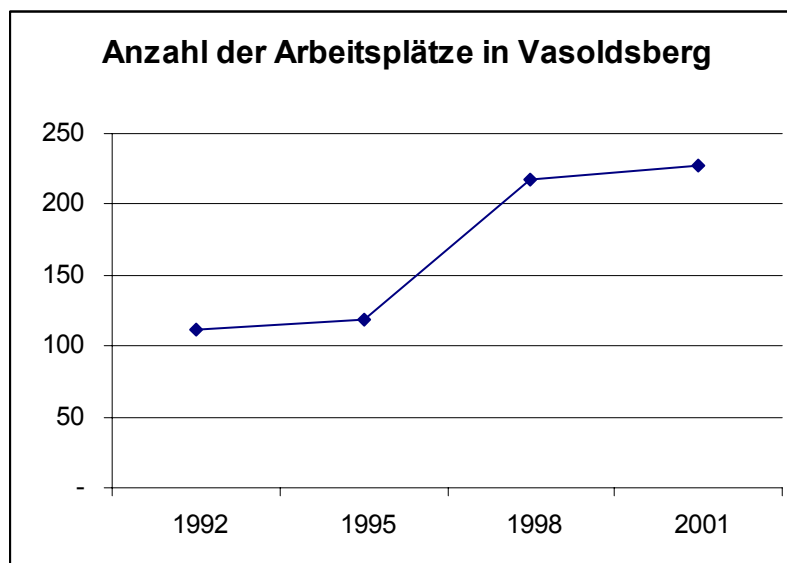
Jahr	Anzahl der Unternehmen [Angabe in absoluten Zahlen]		Veränderung zum letzten Vergleichszeitpunkt [Angabe in %]	
	Vasoldsberg	Steiermark	Vasoldsberg	Steiermark
1992	62	37.978	--	--
1995	77	40.862	24,2%	7,6%
1998	118	46.444	53,2%	13,7%
2001	171	52.218	44,9%	12,6%

Quelle: Steirische Wirtschaftskammer, Gemeindestatistik <Graz-Umgebung> und Mitgliederstatistik 2001;

Die stärkste Veränderung in der Gemeinde Vasoldsberg lässt sich mit 53,2 Prozent – wie oben bereits erwähnt – zwischen 1995 und 1998 feststellen. Gleichzeitig ist auch der gesamtsteirische Zuwachs im selben Zeitraum am größten. Betrachtet man die Zuwachsraten in/zwischen den einzelnen Vergleichszeiträumen, so lässt sich ein annähernd paralleler Verlauf zwischen der Entwicklung in Vasoldsberg und Steiermark erkennen.

Ähnlich der Veränderung der Unternehmensanzahl in Vasoldsberg sieht der Verlauf der Anzahl der Arbeitsplätze aus. Ebenfalls über den gesamten betrachteten Zeitraum ist eine steigende Tendenz zu verzeichnen.

Tabelle 3: Anzahl der Arbeitsplätze in Vasoldsberg



Wie auch die Anzahl der Unternehmen steigt die Anzahl der Arbeitsplätze im selben Zeitraum am stärksten an.

Quelle: Steirische Wirtschaftskammer, Gemeindestatistik <Graz-Umgebung>;

Konkret liegt die Veränderung im Zeitraum 1995 – 1998 bei 83,9 Prozent. Im selben Zeitraum ist die Anzahl der Arbeitsplätze in der Steiermark rückläufig. Näheres ist der Tabelle 4 zu entnehmen.

Tabelle 4: Anzahl der Arbeitsplätze im Vergleich – Vasoldsberg und Steiermark

Jahr	Anzahl der Arbeitsplätze [Angabe in absoluten Zahlen]		Veränderung zum letzten Vergleichszeitpunkt [Angabe in %]	
	Vasoldsberg	Steiermark	Vasoldsberg	Steiermark
1992	112	397.517 ^{*)}	--	--
1995	118	410.786	5,4%	3,3%
1998	217	419.529	83,9%	2,1%
2001	227	432.799	4,6%	3,2%

Quelle: Steirische Wirtschaftskammer, Gemeindestatistik <Graz-Umgebung> und Mitgliederstatistik 2001;

*) Diese Zahl bezieht sich auf das Jahr 1990.

Zum Abschluss dieses Kapitels wären Daten zur Entwicklung der Direktvermarktung in der Gemeinde Vasoldsberg interessant. Es wurde an mehreren unterschiedlichen Stellen Informationen angefordert, jedoch konnte keine Abteilung der jeweiligen Stellen Daten zur Verfügung stellen. Angefragt wurde bei

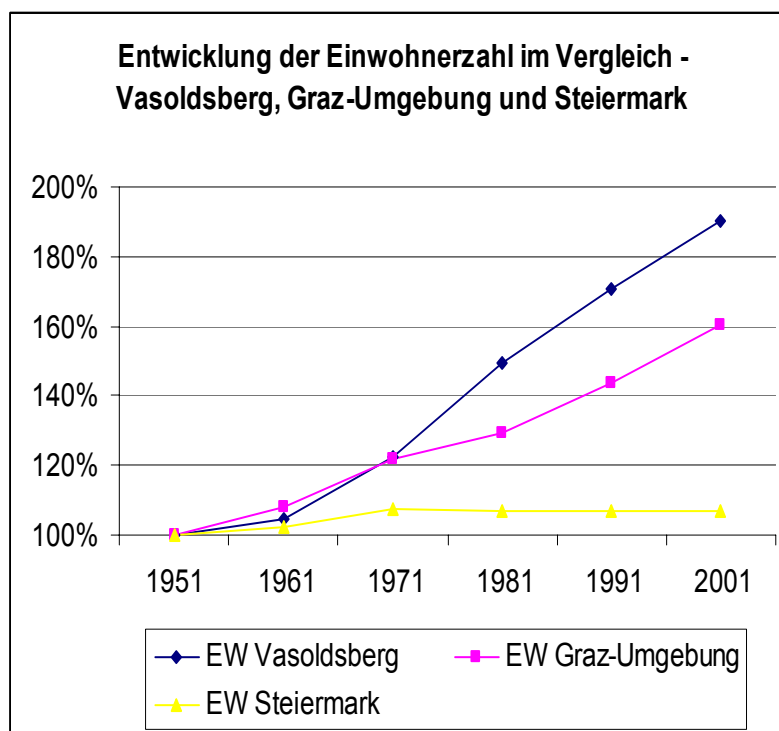
- der steirischen Landesregierung im Statistikreferat und der Abteilung für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung,
- der steirischen Landwirtschaftskammer in den Abteilungen Ernährung, Bezirkskammer Graz-Umgebung, EDV-Referat (aufgrund der zeitlichen Entwicklung) und Selbstvermarktung und
- dem statistischen Zentralamt in Wien.

3.2 Daten zum sozio-kulturellen Umfeld in Vasoldsberg

Die Entwicklung der Bevölkerungszahl soll einen ersten Überblick schaffen. Anhand diesen Verlaufes sollen zusätzliche Aussagen für weitere Kennzahlen getroffen werden.

Die folgende Abbildung liefert einen Überblick zur Bevölkerungsentwicklung in den drei Vergleichsräumen Vasoldsberg, Graz-Umgebung und Steiermark.

Tabelle 5: Entwicklung der Einwohnerzahl im Vergleich – Vasoldsberg, Graz-Umgebung und Steiermark



Die Bevölkerungsentwicklung hat seit 1951 durchgehend eine steigende Tendenz.

Anmerkung: Bei den Zahlen zu 2001 handelt es sich um Rohdaten, die lediglich einen annäherungsweisen Überblick ermöglichen.

Quelle: Steirische Statistik, Volkszählung 1991, Ergebnisse I; Amt der Steiermärkischen Landesregierung Präsidiabteilung-Referat Statistik und <http://www2.statistik.gv.at/gz/schnellbericht.pdf>, Stand 16. September 2002;

Wie man der Grafik entnehmen kann, ist die Gemeinde Vasoldsberg im Vergleich zu den beiden übergeordneten Räumen verhältnismäßig stark gewachsen. Während steiermarkweit ein Wachstum von knapp sieben Prozent innerhalb der vergangenen 50 Jahre erzielt wurde, ergab sich in der Gemeinde Vasoldsberg annähernd eine Verdoppelung der Bevölkerungszahl. Der Bezirk Graz-Umgebung kann für den selben Zeitraum ein 60 prozentiges Wachstum verzeichnen.

Eine mögliche Kennzahl für eine sozio-kulturelle Entwicklung ist die Zuwachsrate (bzw. Veränderung ganz allgemein) der Vereinsmitglieder in den vergangenen Jahren. Die einzigen verfügbaren Daten zu den Vereinen sind die Namen dieser Vereine inklusive der Namen der Obmänner (vgl. <http://www.vasoldsberg.steiermark.at/> in der Rubrik „Bildung/ Kultur“ unter „Vereine in Vasoldsberg“). Von der Gemeinde konnten keine Daten zu der Anzahl der Mitglieder der einzelnen Vereine bekannt gegeben werden.

4 Die Auswahl der Personen und die Befragung

Im Rahmen dieser empirischen Erhebung zur Nachhaltigkeitsevaluierung der Straßeninfrastrukturmaßnahmen in Vasoldsberg wurden 18 Bewohner der Gemeinde ausgewählt und persönlich interviewt. Das Auswahlverfahren erfolgte in Abstimmung mit Herrn DI Reiterer, dem Projektleiter seitens der steirischen Landesregierung, und dem Bürgermeister der Gemeinde Herrn Baumhackl. Das Ziel der Auswahl war die Maximierung der Vielfalt um dabei einen möglichst realitätsnahen Querschnitt der Vasoldsberger Gemeindebevölkerung abzubilden. Kriterien für die Auswahl waren die

- Funktion in der Gemeinde
- Art der Beschäftigung
- Innehabung öffentlicher Funktionen (Vereine)
- Externe Experten
- Geschlechtsspezifische Untergliederung als Kreuzmaterie

Ad Funktion in der Gemeinde)

Bei allen Befragten handelt es sich um Gemeindebürger und –vertreter. Zweitere übeneine politische Funktion innerhalb der Gemeinde aus. Die Gemeindevertreter wurden durch ihre Parteizugehörigkeit bzw. ihrer Funktion in der Gemeinde ausgewählt. Mitarbeiter des Gemeindeamtes zählen durch deren Einblick in Gemeindetätigkeiten und deren neutralen Position i.S.v. politischem Risiko bspw. einer Wiederwahl ebenfalls hierzu.

Ad Geschlechtsspezifische Untergliederung)

Es wurde darauf bedacht genommen, dass eine Unterscheidung von männlichen und weiblichen Meinungen zur Straßeninfrastruktur möglich wäre.

Ad Externe)

In den Kreis der externen Experten fallen Personen, die nicht in der Gemeinde ansässig sind, jedoch allgemeine Informationen abgeben können. Dabei kann es sich ebenfalls um Stakeholder handeln. Eine konkrete Funktion eines externen Experten könnte bspw. eine übergeordnete Raumplanung sein.

Es erfolgt im Rahmen des Endberichtes keine weitere Untergliederung, da bei der Auswertung keine signifikanten Unterschiede erkennbar sind.

5 Auswertung der Befragung der Bewohner der Gemeinde Vasoldsberg

Dieses Kapitel fasst die Antworten von 18 Interviews mit Vasoldsberger Bürgern über die Veränderungen durch den Straßenbau der vergangenen Jahre zusammen. Die verwendete Gliederung entspricht der Reihenfolge der Fragen des Interviews und ist systematisch wie folgt aufgebaut:

1. Allgemeine Informationen zum Straßenbau in der Gemeinde Vasoldsberg
2. Meinungen zu den Infrastrukturinvestitionen
3. Der Zusammenhang zwischen Straßeninfrastruktur und Ökologie
4. Der Zusammenhang zwischen Straßeninfrastruktur und Ökonomie
5. Der Zusammenhang zwischen Straßeninfrastruktur und sozio-kulturellem Umfeld
6. Alternative Investitionsmöglichkeiten (Bürgermeisterfrage)
7. Fragen an die Verantwortungsträger über den Zielklärungsprozess

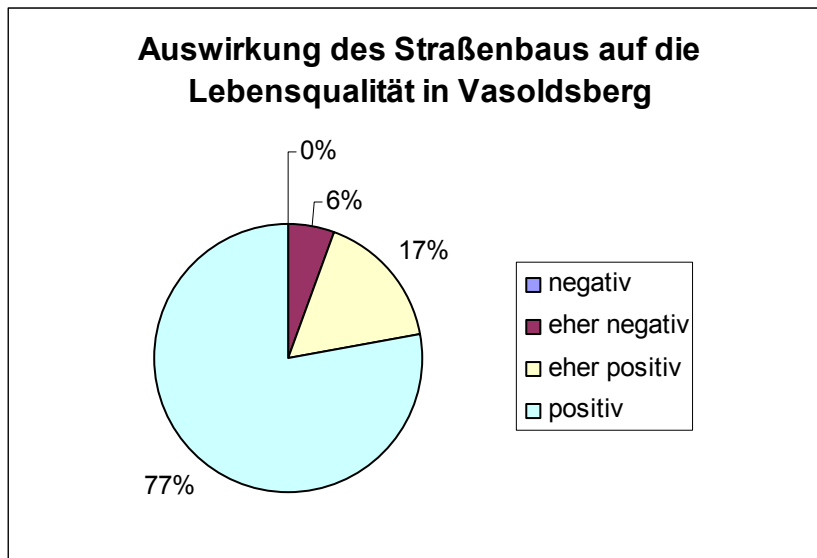
Zur Beantwortung dieser Hauptfragen wird jeweils zu Beginn eine Frage zur Grundhaltung der interviewten Person graphisch ausgewertet. Die Anzahl der abgegebenen Stimmen/ Meinungen/ Nennungen wird bei jeder Darstellung angemerkt, um sich ein wahrheitsgetreues Bild der Situation schaffen zu können. Darauf aufbauend werden Detailfragen dargestellt um Zusammenhänge bzw. Widersprüche in den Antworten herausfiltern zu können.

5.1 Allgemeine Informationen zum Straßenbau in der Gemeinde Vasoldsberg

5.1.1 Auswirkungen des Straßenbaus auf die Lebensqualität

Die folgenden Darstellungen beschreiben den grundsätzlichen Einfluss der Infrastrukturmaßnahmen der letzten fünf Jahre auf die Lebensqualität in Vasoldsberg aus Sicht der Bevölkerung.

Tabelle 6: Auswirkungen des Straßenbaus auf die Lebensqualität



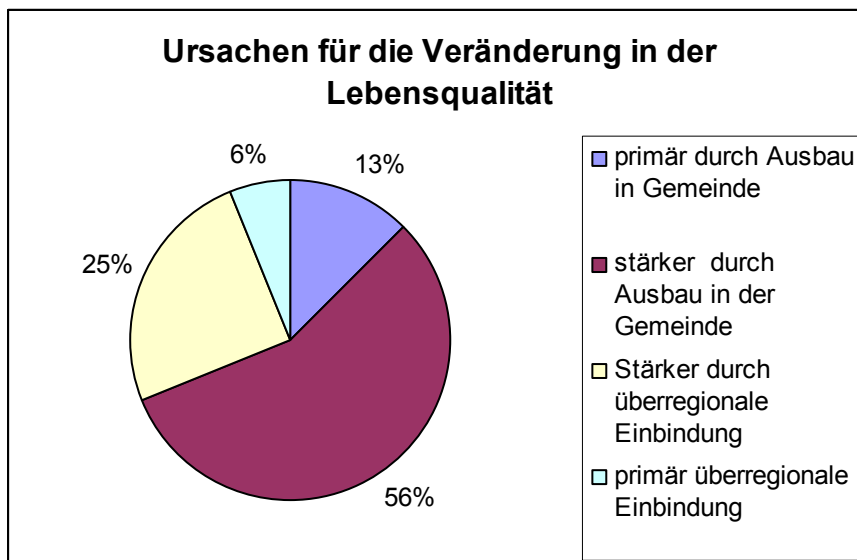
Die Auswirkungen des Straßenbaus der letzten fünf Jahre auf die Lebensqualität werden von 94% der Befragten als zumindest „eher positiv“ eingeschätzt. Lediglich 6% der Befragten bezeichnen die Auswirkungen als „eher negativ“.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „negativ“, „eher negativ“, „eher positiv“ und „positiv“. Eine abgegebene Stimme zählt 6%.

Um eine Aussage über zukünftige Handlungsschritte der Fachabteilung 18D treffen zu können, wurde nach der Meinung der Bürger der Gemeinde Vasoldsberg zum Thema der vergangenen Maßnahmen gefragt. Wesentliches Entscheidungsmerkmal zur Klärung der Zuständigkeit der Fachabteilung ist hierbei der lokale Ausbau in der Gemeinde im Gegensatz zu der Einbindung ins überregionale Straßennetz.

Die Gemeindebewohner nehmen die Ursachen für die Veränderung in der Lebensqualität unterschiedlich wahr.

Tabelle 7: Ursachen für die Veränderung in der Lebensqualität in Vasoldsberg

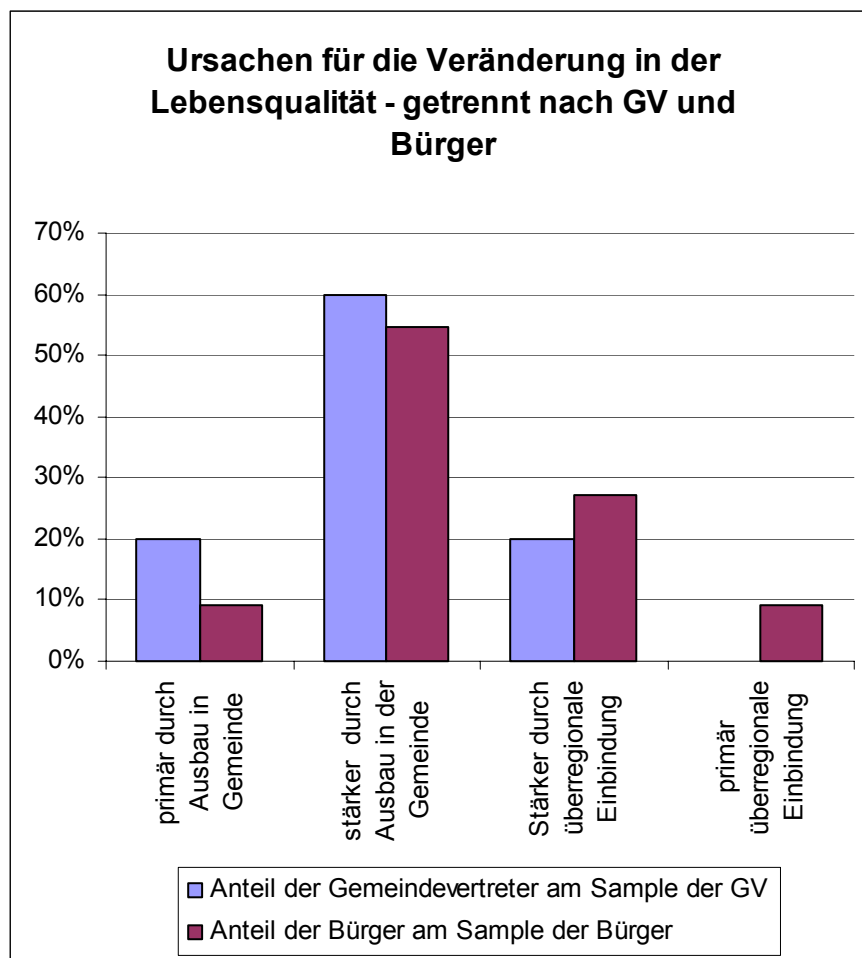


Mehr als die Hälfte der Befragten sieht die Wirkung stärker durch den Straßenausbau in der Gemeinde gegeben. Die überregionale Einbindung wird als nicht so bedeutsam erachtet.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „primär durch den Ausbau in der Gemeinde“, „stärker durch den Ausbau in der Gemeinde“, „primär durch die überregionale Einbindung“ und „primär durch die überregionale Einbindung“. Eine abgegebene Stimme zählt 6%.

In dieser konkreten Fragestellung unterscheiden sich die Meinungen der Gemeindevertreter von jenen der Bürger. Aufgrund der unterschiedlichen Grundhaltung der beiden Interessensgruppen liefert die folgende Abbildung Details zu der signifikanten Abweichung.

Tabelle 8: Ursachen für die Veränderung in der Lebensqualität – getrennt nach Gemeindevertreter und Bürger



Diese Grafik lässt erkennen, dass die Gemeindevertreter die Veränderung in der Lebensqualität stärker im Ausbau in der Gemeinde verursacht sehen. Die befragten Bürger erkennen im Vergleich dazu die Ursachen der Veränderung in der überregionalen Einbindung.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „primär durch den Ausbau in der Gemeinde“, „stärker durch den Ausbau in der Gemeinde“, „primär durch die überregionale Einbindung“ und „primär durch die überregionale Einbindung“. Eine abgegebene Stimme der Gemeindevertreter zählt 20%, eine abgegebene Stimme der Bürger zählt 9%.

Merkmale, wie ein Außenstehender die Veränderung in der Lebensqualität in Vasoldsberg erkennt, sind in der folgenden Tabelle angeführt.

Tabelle 9: Merkmale der Veränderung der Lebensqualität für Außenstehende

Anzahl der Nennungen	Merkmal
3	Es gibt ein anderes Erscheinungsbild im Ort bei der Durchfahrt.
2	Die Straßen sind gut befahrbar (nicht mehr so eng, wesentlich bessere Mobilität).
1	Der Straßenaufbau wurde verbessert; da teilweise die Straßen asphaltiert wurden.

Anzahl der Nennungen	Merkmal
1	Das Gemeindehaus ist leichter erreichbar.
1	Das Zugzugsgebiet wurde größer, die Straßen besserer ausgebaut.
1	Die Maßnahmen sind eher schwierig zu erkennen, da die ausgebauten Straßen eher eine örtliche Bedeutung haben.
1	Es gibt jetzt ein höheres Verkehrsaufkommen.
1	Der Busverkehr funktioniert jetzt (vorher konnte der Bus in gewisse Regionen nicht fahren). Man kann mit dem Auto ruhiger fahren. Sehr viele Gehsteige sind entstanden.
1	Seither gibt es eine bessere Anbindung der Gemeinde sowohl zur Autobahn als auch nach Graz. Weiters gibt es eine wesentliche bessere Möglichkeit der Zufahrt für öffentliche Verkehrsmittel, Taxi etc. und auch für etliche Lieferanten aus anderen Regionen (Brot, Fleisch etc.).
1	Durch die Ausbauarbeiten sind kleine Firmen zugezogen. Dabei handelt es sich meist um Familienbetriebe.
1	Die Zufahrt für Sportler und Fußgänger bzw. zu Gasthäusern und Buschenschänke wurde erleichtert.

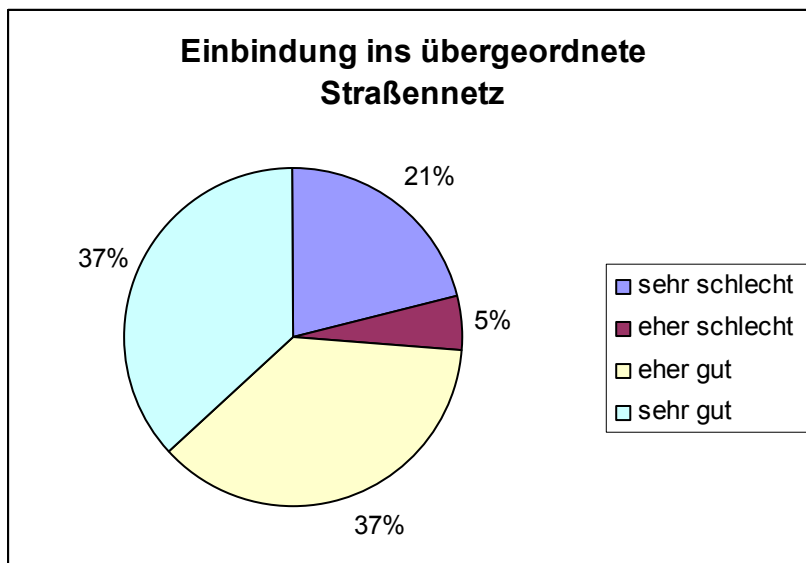
Anmerkung: Die Reihenfolge der Merkmale in der Tabelle ist nach der Reihenfolge der Interviews geordnet und somit frei jeglicher Gewichtung, Beurteilung oder ähnlichem.

Drei der Interviewpartner gaben an, dass man den Unterschied als Außenstehender (nicht Gemeindebewohner) gar nicht erkennt. Weitere zwei Personen meinten, die Frage sei schwierig zu beantworten, da sie (die beiden) selber Bewohner der Gemeinde sind.

5.1.2 Einbindung ins übergeordnete Straßennetz

In Tabelle 7 wurde festgestellt, dass die Verbesserung der Lebensqualität durch den Ausbau in der Gemeinde erfolgte. Durch die Infrastrukturmaßnahmen der vergangenen Jahre haben sich einige Verkehrsverbindungen verändert. Einige Straßen wurden ausgebaut und stellen damit eine neue Zufahrtmöglichkeit in die bzw. aus der Gemeinde dar. Daher wurde der Einfluss der Verbindungen nach außen erfragt.

Tabelle 10: Einbindung ins übergeordnete Straßennetz



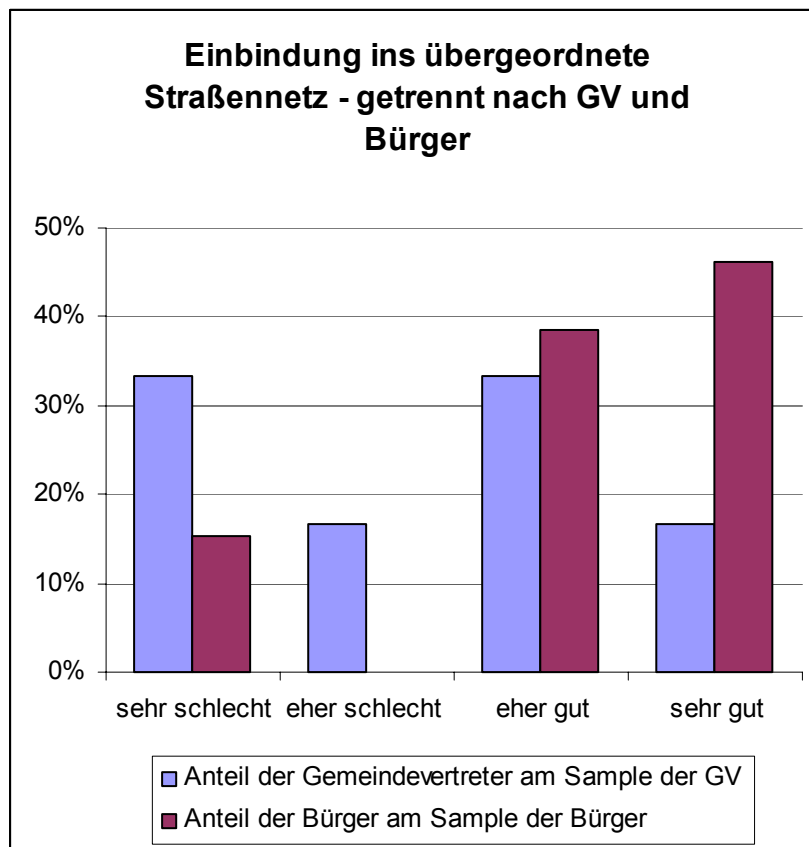
Während zwei Drittel der befragten Bevölkerung tendenziell die Einbindung ins übergeordnete Straßennetz als positiv erachten, sieht ein Drittel die Einbindung als negativ an.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „sehr schlecht“, „eher schlecht“, „eher gut“ und „sehr gut“. Eine abgegebene Stimme zählt 5%.

Während Tabelle 7 auf die Veränderung der Lebensqualität abzielt, beschäftigt sich diese Frage mit der Einbindung ins übergeordnete Straßennetz.

Eine Differenzierung nach der Position innerhalb der Gemeinde liefert weitere Erkenntnisse. Gemeindevertreter und Bürger der Gemeinde Vasoldsberg sehen die Einbindung ins übergeordnete Straßennetz aus unterschiedlicher Perspektive.

Tabelle 11: Einbindung ins übergeordnete Straßennetz – getrennt nach Gemeindevertreter und Bürger

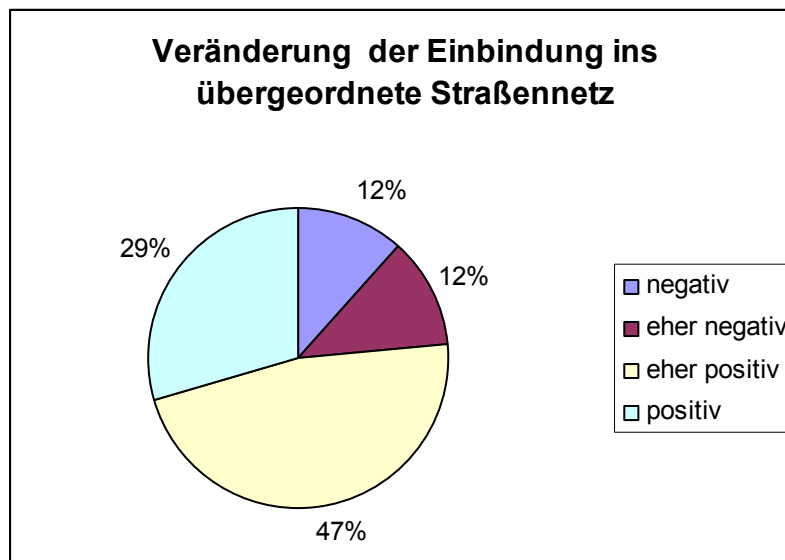


Mehrheitlich sehen die Bürger die Einbindung ins übergeordnete Straßennetz als positiv an. Im Vergleich dazu sind die Gemeindevertreter geteilter Meinung. Tendenziell geben sie eine eher schlechte Bewertung bzgl. der Einbindung ins übergeordnete Straßennetz bekannt.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „sehr schlecht“, „eher schlecht“, „eher gut“ und „sehr gut“. Eine abgegebene Stimme der Gemeindevertreter zählt 17%, eine abgegebene Stimme der Bürger zählt 7,5%.

Um den Einfluss der Straßenbauten der vergangenen Jahre zu dokumentieren, wurde die Frage nach der Veränderung der Einbindung ins übergeordnete Straßennetz gestellt.

Tabelle 12: Veränderung der Einbindung ins übergeordnete Straßennetz



Drei Viertel der befragten Gemeindebewohner nehmen die Veränderung der Einbindung ins übergeordnete Straßennetz der vergangenen Jahre als positiv wahr.

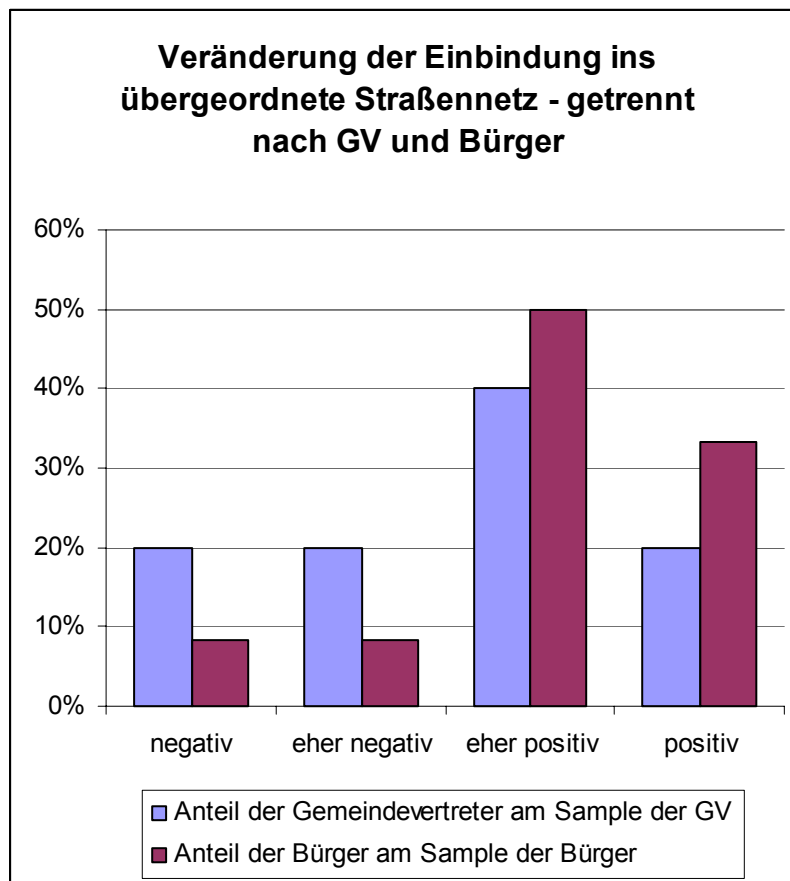
Rund ein Viertel der Befragten erachtet diese Veränderung als eine Verschlechterung.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „negativ“, „eher negativ“, „eher positiv“ und „positiv“. Eine abgegebene Stimme zählt 6%.

Die Verschlechterung in der Einbindung wird in erster Linie mit dem Verkehrs(stau)problem in der Nachbargemeinde Hausmannstätten begründet. Laut Meinung der Befragten wäre ein Kreisverkehr eine mögliche Lösung. Ein weiteres Argument für die Verschlechterung ist die erhöhte Lärmbelastung für die Anrainer der Gemeinde Vasoldsberg.

In bezug auf die Veränderung der Einbindung ins übergeordnete Straßennetz werden unterschiedliche Ausprägungen der Wahrnehmung festgestellt.

Tabelle 13: Veränderung der Einbindung ins übergeordnete Straßennetz - getrennt nach GV und Bürger

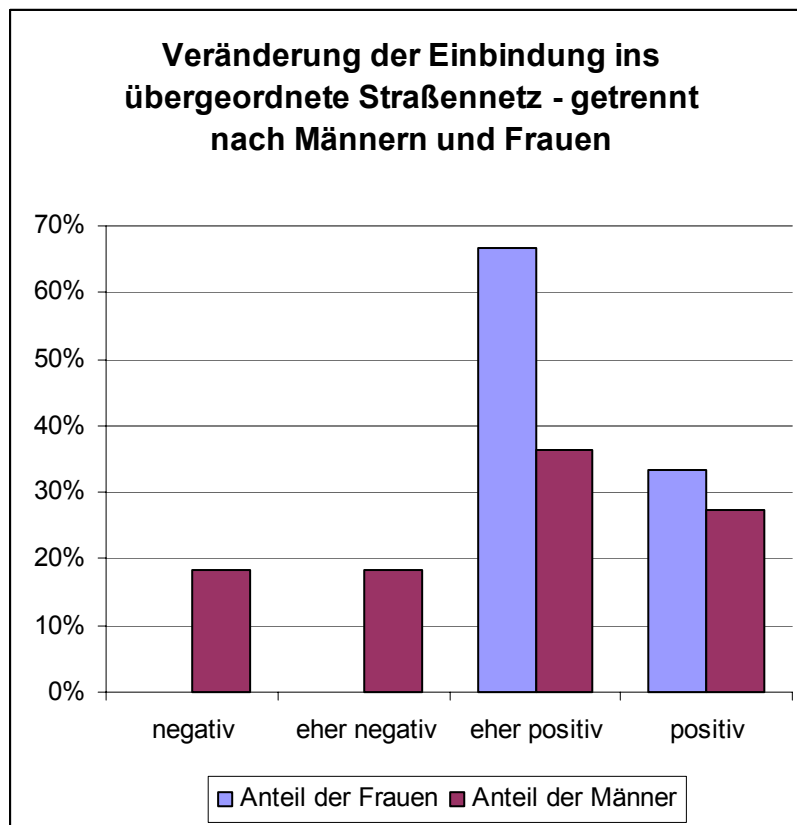


Tendenziell wird die Veränderung der Einbindung ins übergeordnete Straßennetz von den Bürgern als positiver wahrgenommen als von den Gemeindevertretern

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „negativ“, „eher negativ“, „eher positiv“ und „positiv“. Eine abgegebene Stimme der Gemeindevertreter zählt 20%, eine abgegebene Stimme der Bürger zählt 8%.

Eine geschlechtsspezifische Trennung bringt ebenfalls ein unterschiedliches Wahrnehmungsbild zum Vorschein.

Tabelle 14: Veränderung der Einbindung ins übergeordnete Straßennetz aus Sicht der Männer



Während Frauen die veränderte Einbindung ins übergeordnete Straßennetz ausschließlich als (eher) positiv erachten (keine negative Nennung), ist dies für Männer nicht eindeutig. Die befragten Männer geben alle Ausprägungen der Bewertung an, lediglich tendenziell ist eine positive Wahrnehmung erkennbar.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „negativ“, „eher negativ“, „eher positiv“ und „positiv“. Eine abgegebene Stimme einer Frau zählt 17%, eine abgegebene Stimme eines Mannes zählt 9%.

5.2 Bewertung der Infrastrukturinvestitionen

Im Rahmen dieses Teils der Auswertung werden die einzelnen Infrastrukturmaßnahmen bewertet. Dabei handelt es sich teilweise um Verbindungsstraßen, teilweise um kleine Straßen wie bspw. eine Hofzufahrt.

Zusätzlich und gleichzeitig zentral wird der ruhende Verkehr herausgegriffen, da dieser Bereich grundsätzlich für eine nachhaltige Gemeindeentwicklung wichtig ist.

Weiters ist die Meinung der Befragten hinsichtlich weiterer Investitionen dargestellt. Diese Auswertung zeigt die Grundhaltung der Gemeindebewohner zu zukünftigen Straßenbauten.

Den Abschluss bildet der Teil zum Erhaltungszustand der Straßen.

5.2.1 Bewertung der einzelnen Infrastrukturmaßnahmen

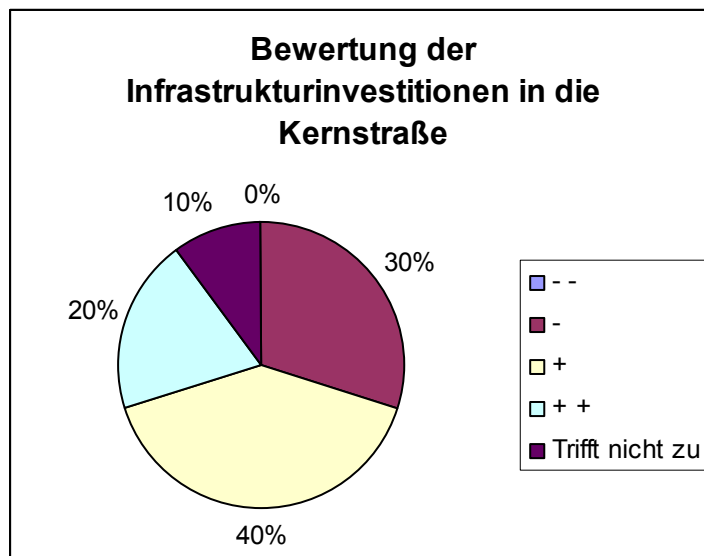
Konkret wird auf die Auswirkung der Investitionen in den Straßenbau der Grazstraße, Birkengreith, Pfeifferweg, Pain, Schelchental-Kühlenbrunn, Kammstraße und Kernstraße eingegangen. Die interviewten Personen bewerten die einzelnen Straßen folgendermaßen:

Tabelle 15: Zusammenfassung der Auswertung bezogen auf einzelne Straßen

Straßenname	Zusammenfassung der Auswertung
Grazstraße	Die Baumaßnahmen in der Grazstraße werden mehrheitlich positiv wahrgenommen. Eine „eher negative“ Nennung wurde abgegeben, da die Straße verkehrsreicher geworden ist. Diese Bewertung bezog sich auf die Auswirkungen auf die Anrainer. Eine weitere Person hat keine Wertung abgegeben, da sie die Straße nicht verwendet.
Birkengreith, Pfeifferweg, Pain	Diese Infrastrukturinvestitionen werden ebenfalls positiv wahrgenommen. Eine interviewte Person gibt an, dass diese Straßen lediglich Relevanz für die dortigen Anrainer hat, wonach die Wertung dieser Person mit „eher negativ“ ausfiel.
Schelchental-Kühlenbrunn	Diese Straße stellt eine Verbindung von Vasoldsberg Richtung Süden her. Sie wird von der Mehrheit der Befragten als positiv erachtet. Eine Person stellt fest, dass der Durchzugsverkehr stärker wurde, was mit „eher negativ“ bewertet wurde. Gleichzeitig hält diese Person fest, dass die Straße ausbaunötig war.
Kammstraße	Lediglich zehn von 18 Befragten kennen die Straße und nutzen sie auch. Aus dieser (kleinen) Grundmenge heraus kann festgehalten werden, dass die Straße positiv wahrgenommen wird. Eine abgegebene Meinung ist negativ, wobei es hierfür keine Begründung gibt.
Kernstraße	Eine Bewertung der Kernstraße wurde lediglich von zehn der 18 Befragten durchgeführt. Für nähere Details siehe die grafische Auswertung im Anschluss.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Straßen ist frei gewählt. Es existiert keinerlei Rangordnung noch Gewichtung.

Tabelle 16: Bewertung der Infrastrukturinvestitionen in die Kernstraße



Die Investitionen in die Kernstraße werden differenziert wahrgenommen.

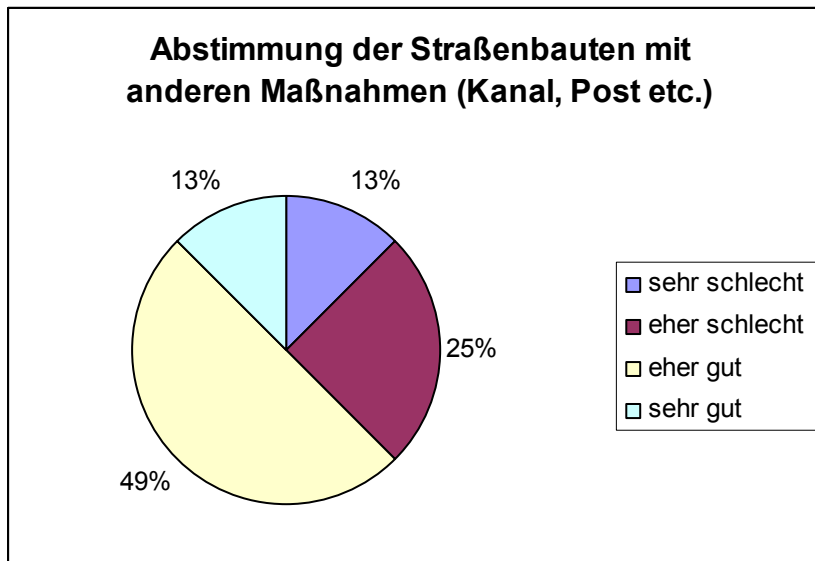
60 Prozent sehen die Investition als zumindest „eher positiv“. Die negativen Nennungen werden mit ausschließlichem Nutzen für die Anrainer begründet. Die Person mit der enthaltenen Meinung kennt die Straße nicht.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „negativ“, „eher negativ“, „eher positiv“ und „positiv“. Eine abgegebene Stimme zählt 10%.

Von 80 Prozent der Gemeindevertreter wird die Investition in die Kernstraße positiv wahrgenommen. Eine Person der Gemeindevertretung kennt diese Straße nicht. Die Bürger sehen die Maßnahme zu 60 Prozent als negativ an. Weiters ist zu beobachten, dass alle Frauen (die geantwortet haben) geschlossen mit „eher positiv“ antworteten, während die Männer sowohl positive als auch negative Bewertungen abgaben.

In wesentlichem Zusammenhang mit den Straßenbauten stehen weitere Maßnahmen (Kanal, Post etc.), die berücksichtigt werden sollten.

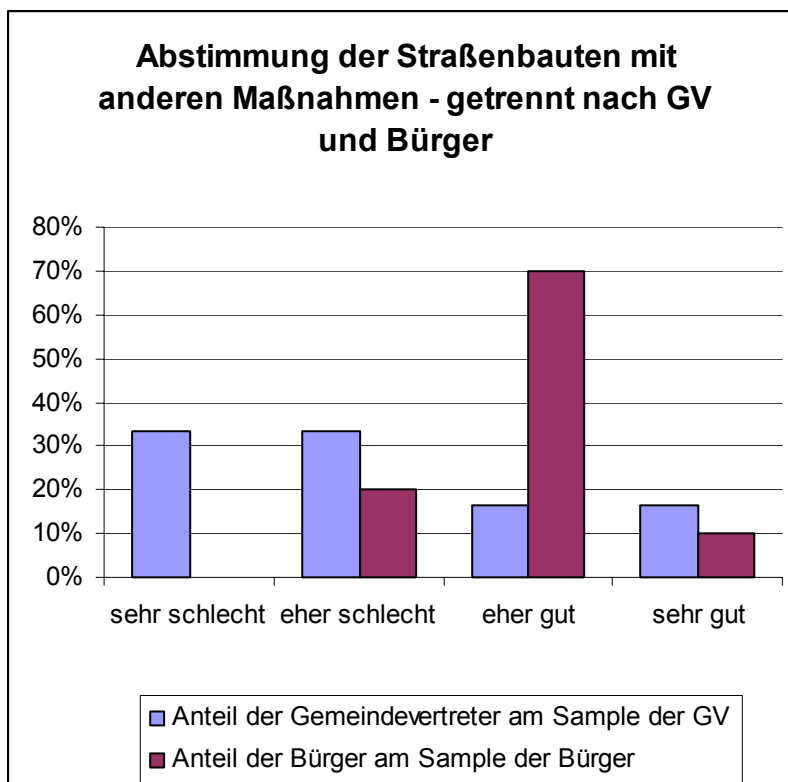
Tabelle 17: Abstimmung der Straßenbauten mit anderen Maßnahmen (Kanal, Post etc.)



Knapp zwei Drittel der Befragten empfinden die Abstimmungen der Straßenbauten mit anderen Maßnahmen (Kanal, Post etc.) als zumindest „eher positiv“.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „sehr schlecht“, „eher schlecht“, „eher gut“ und „sehr gut“. Eine abgegebene Stimme entspricht 6,5%.

Tabelle 18: Abstimmung der Straßenbauten mit anderen Maßnahmen (Kanal, Post etc.) – getrennt nach GV und Bürger



Während zwei Drittel der Gemeindevorteiler die Abstimmungen der Straßenbauten mit anderen Maßnahmen (Kanal, Post etc.) als negativ ansehen, nehmen die Mehrheit der Bürger die Abstimmung positiv wahr.

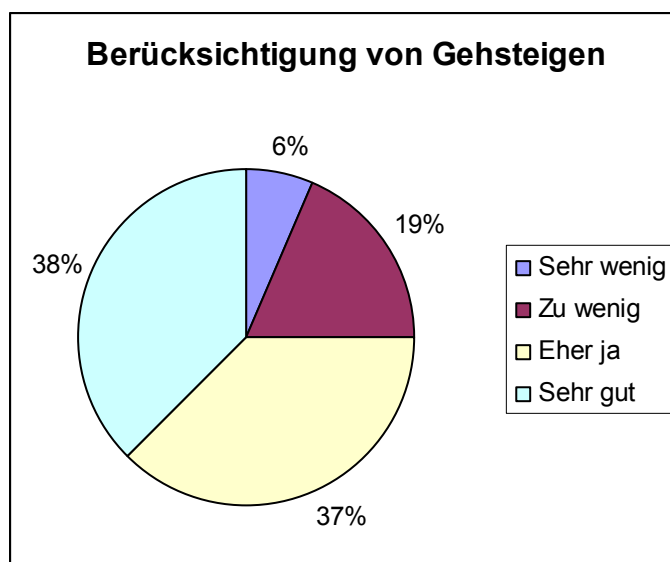
Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „sehr schlecht“, „eher schlecht“, „eher gut“ und „sehr gut“. Eine abgegebene Stimme der Gemeindevorteiler entspricht 17%, eine abgegebene Stimme der Bürger entspricht 10%.

Ebenfalls gibt es eine unterschiedliche geschlechtsspezifische Wahrnehmung. Während Frauen diese Abstimmungen eher indifferent sehen, empfinden rund zwei Drittel der Männer die Maßnahmen als positiv koordiniert.

5.2.2 Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs

Im Rahmen dieser Erhebung zählen zum ruhenden Verkehr Gehsteige, öffentliche Plätze, Radwege und Parkplätze. Zu diesen vier konkreten Bereichen werden zuerst Darstellungen der Meinung der Gemeindebürger insgesamt abgebildet. In der anschließenden Tabelle sind Details bzgl. der Unterscheidung von Gemeindevertretern und Bürgern und bzgl. der geschlechtsspezifischen Gliederung zu entnehmen.

Tabelle 19: Berücksichtigung von Gehwegen

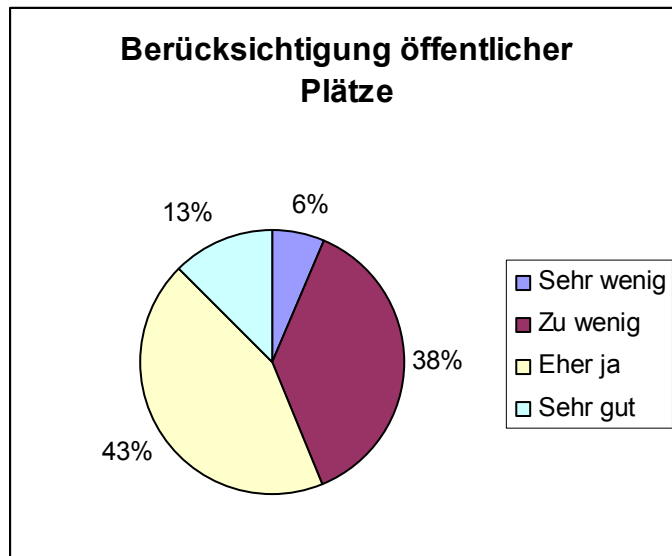


Drei Viertel der Befragten nehmen die Berücksichtigung von Gehsteigen positiv wahr.

Das restliche Viertel gibt an, dass lediglich in der Nähe des Gemeindezentrums Gehsteige vorhanden sind, bzw. an manchen Straßen Gehwege mit zugehöriger Beleuchtung nötig wären.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „sehr wenig“, „zu wenig“, „eher ja“ und „sehr gut“. Eine abgegebene Stimme entspricht 6%.

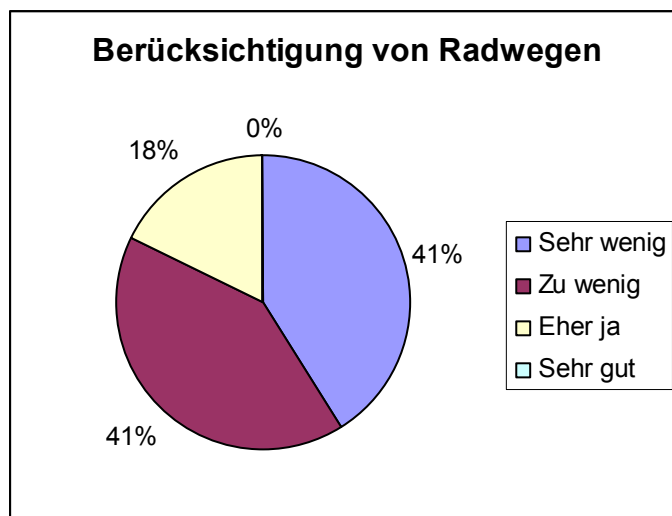
Tabelle 20: Berücksichtigung öffentlicher Plätze



In Hinblick auf die Berücksichtigung öffentlicher Plätze gehen die Meinungen der Befragten sehr auseinander. Es lässt sich tendenziell feststellen, dass die Interviewten eine positive Veränderung wahrnehmen.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „sehr wenig“, „zu wenig“, „eher ja“ und „sehr gut“. Eine abgegebene Stimme entspricht 6%.

Tabelle 21: Berücksichtigung von Radwegen



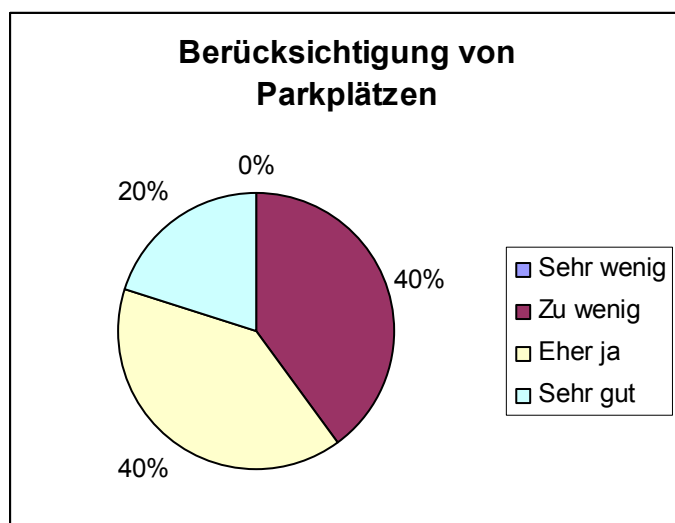
Der Großteil der Befragten nimmt die Berücksichtigung der Radwege als zumindest „zu wenig“ wahr.

Lediglich 18 Prozent der Interviewpartner empfinden die Berücksichtigung als „eher“ gut.

Kein Person empfindet die Berücksichtigung von Radwegen als „sehr gut“.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „sehr wenig“, „zu wenig“, „eher ja“ und „sehr gut“. Eine abgegebene Stimme entspricht 6%.

Tabelle 22: Berücksichtigung von Parkplätzen



40 Prozent der Befragten beurteilen die Berücksichtigung von Parkplätzen mit „eher ja“. Ein gleich großer Anteil an Personen sieht dies als „zu wenig“ realisiert. Die restlichen 20 Prozent empfinden die Berücksichtigung als „sehr gut“.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „sehr wenig“, „zu wenig“, „eher ja“ und „sehr gut“. Eine abgegebene Stimme entspricht 6,5%.

Details zu den einzelnen Bereichen des ruhenden Verkehrs sind der anschließenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 23: Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs anhand ausgewählter Bereiche

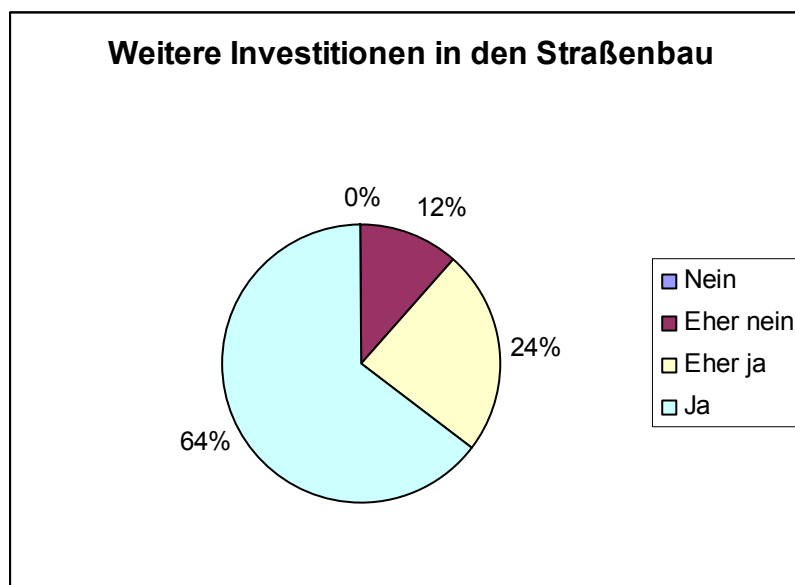
Bereich des ruhenden Verkehrs	Zusammenfassung der Auswertung
Gehsteige	Während die Gemeindevertreter die Berücksichtigung mehrheitlich als positiv erachten (eine negativ abgegebene Stimme), gaben 27 Prozent der Bürger diesbezüglich eine negative Antwort. Bei einer geschlechtsspezifischen Unterscheidung lässt sich erkennen, dass Männer mehrheitlich Gehsteige als berücksichtigt erachten, während 43 Prozent der Frauen dies negativ sehen.
Öffentliche Plätze	Sowohl Gemeindevertreter (60%) als auch Bürger (55%) empfinden die Berücksichtigung von öffentlichen Plätzen als positiv. Die restlichen Nennungen waren negativ. Gleich viele Männer nehmen die Berücksichtigung der öffentlichen Plätze positiv als negativ wahr. Bei den Frauen empfinden zwei Drittel die Berücksichtigung als positiv.
Radwege	In bezug auf Radwege gibt es ein mehrheitlich negatives Empfinden in jeglicher Untergliederungen. Das „positive“ Viertel der Bürger teilt sich

Bereich des ruhenden Verkehrs	Zusammenfassung der Auswertung
	anteilmäßig relativ ident auf Männer und Frauen auf. Häufig tritt die Frage auf, ob überhaupt Radwege vorhanden wären.
Parkplätze	Vor allem um das Gemeindezentrum geben die Befragten einen Bedarf für Parkplätze an. Weiters wird erwähnt, dass, solange das Verkehrsaufkommen konstant bleibt, es sich nicht unbedingt um eine Notwendigkeit handelt.

5.2.3 Weitere Straßeninvestitionen in Vasoldsberg

Dieser Teil der Auswertung beschäftigt sich grundsätzlich mit der Frage, ob weitere Investitionen in den Straßenbau in Vasoldsberg getätigt werden sollten.

Tabelle 24: Weitere Investitionen in den Straßenbau



Weitere Investitionen in den Straßenbau in Vasoldsberg werden von der Mehrheit der Befragten befürwortet.

12 Prozent der Befragten sind der Meinung „eher nein“.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „nein“, „eher nein“, „eher ja“ und „ja“. Eine abgegebene Stimme entspricht 6 %.

Zur Konkretisierung der Vorstellungen weiterer Infrastrukturinvestitionen konnten die Befragten drei Bereiche wählen, die nach deren Ansicht die Relevantesten darstellen. Für alle in Tabelle 25 aufgelisteten Nennungen wurde die Bedeutung mit „eher groß“ bis „groß“ angegeben.

Tabelle 25: Schwerpunkte zukünftiger Investitionen in den Straßenbau

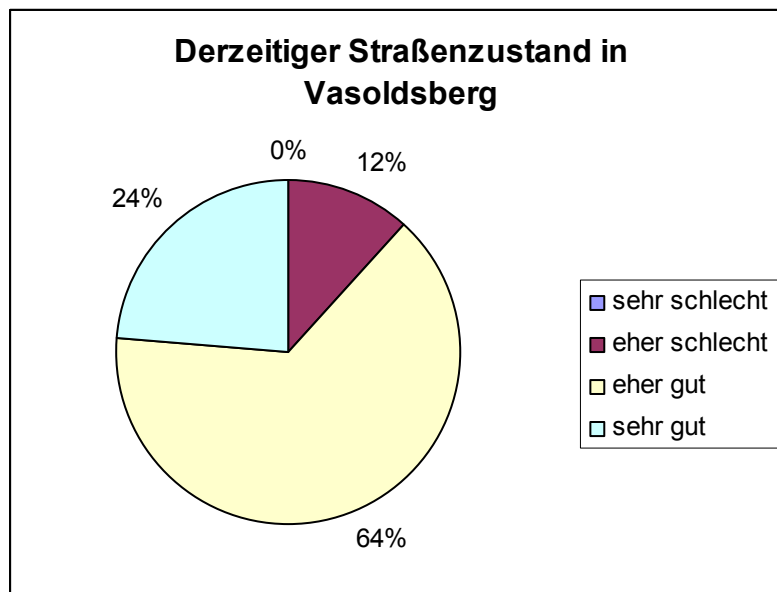
Bereich	Begründung
Fußgänger	aus Sicherheitsgründen
Radwege	da es sich um eine Wohngemeinde handelt Möglichkeiten für Jugendliche zur Kommunikation
Gehwege und Beleuchtung	zum Schutz, dort wo sich Kinder aufhalten
Straßenerhaltung	einige Straßen gehören ausgebessert, selbst Schotterstraßen gehören erhalten
Ausbau konkreter Straßen	Landesstraße, Steinbergstraße, Schelchental-Kühlenbrunn, Kreuzstraße, Grazstraße und Gemeindestraße, Schlossstraße, Bayernstraße, Pallerleiten
Parkplatz in Hausmannstätten	zur Anbindung ans öffentliche Verkehrsnetz
30er Zone im Volksschulbereich	Geschwindigkeitsbeschränkung an Schultagen
Umfahrung notwendig	Ortskern soll entstehen

Anmerkung: Die Reihenfolge der Straßen ist frei gewählt. Es existiert keinerlei Rangordnung noch Gewichtung.

5.2.4 Bewertung des Erhaltungszustandes und alternative Maßnahmen

Zur Feststellung der Notwendigkeit weiterer Investitionen aus Sicht der Gemeindebewohner wird nach dem Erhaltungszustand gefragt.

Tabelle 26: Derzeitiger Straßenzustand in Vasoldsberg



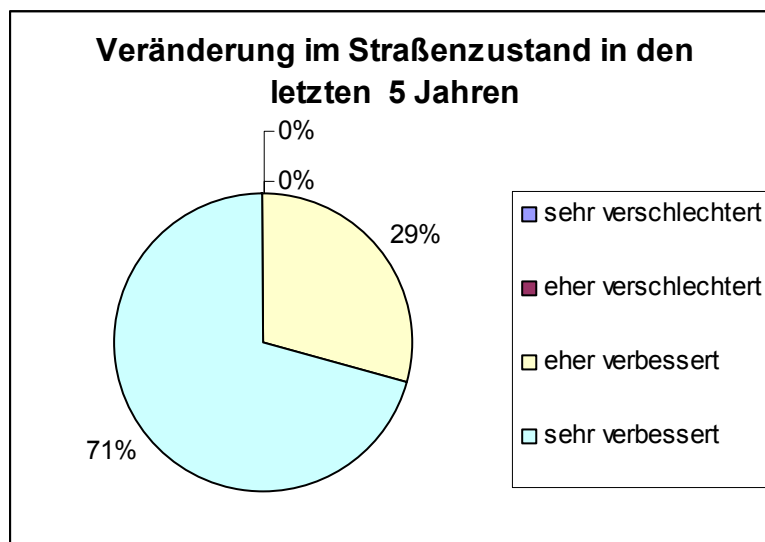
Der derzeitige Straßenzustand wird überwiegend als gut bis sehr gut bezeichnet. Lediglich 12 Prozent bezeichnen den Straßenzustand als „eher schlecht“.

Während alle Frauen den Zustand als positiv ansehen, ist dies bei den Männern nur tendenziell der Fall.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „sehr schlecht“, „eher schlecht“, „eher gut“ und „sehr gut“. Eine abgegebene Stimme entspricht 6 %.

Darüber hinaus sind sich die Befragten dahingehend einig, dass sich die Veränderung im Straßenzustand in den vergangenen fünf Jahren verbessert hat.

Tabelle 27: Veränderung im Straßenzustand in den letzten 5 Jahren

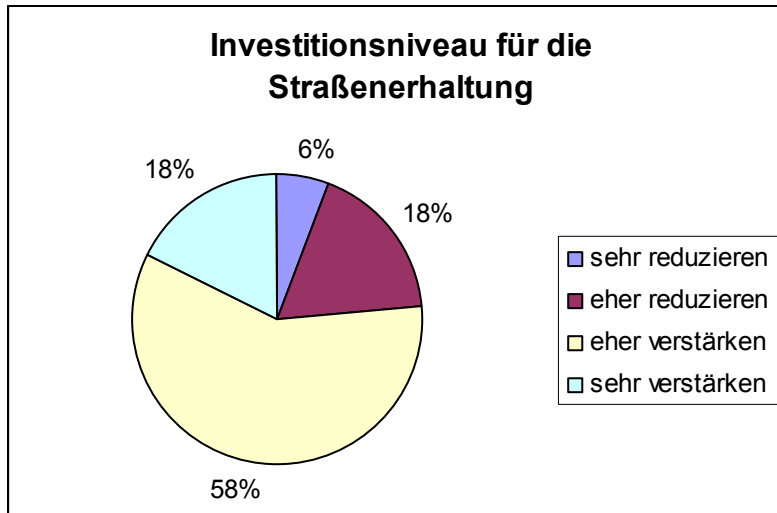


Alle Befragten sehen die Veränderung im Straßenzustand in den vergangenen Jahren als positiv. Es gibt keine negative Nennung.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „sehr schlecht“, „eher schlecht“, „eher gut“ und „sehr gut“. Eine abgegebene Stimme entspricht 6 %.

Abschließend wurde noch erfragt, wie mit dem Investitionsniveau für die Straßenerhaltung in Zukunft umgegangen werden sollte.

Tabelle 28: Investitionsniveau für die Straßenerhaltung

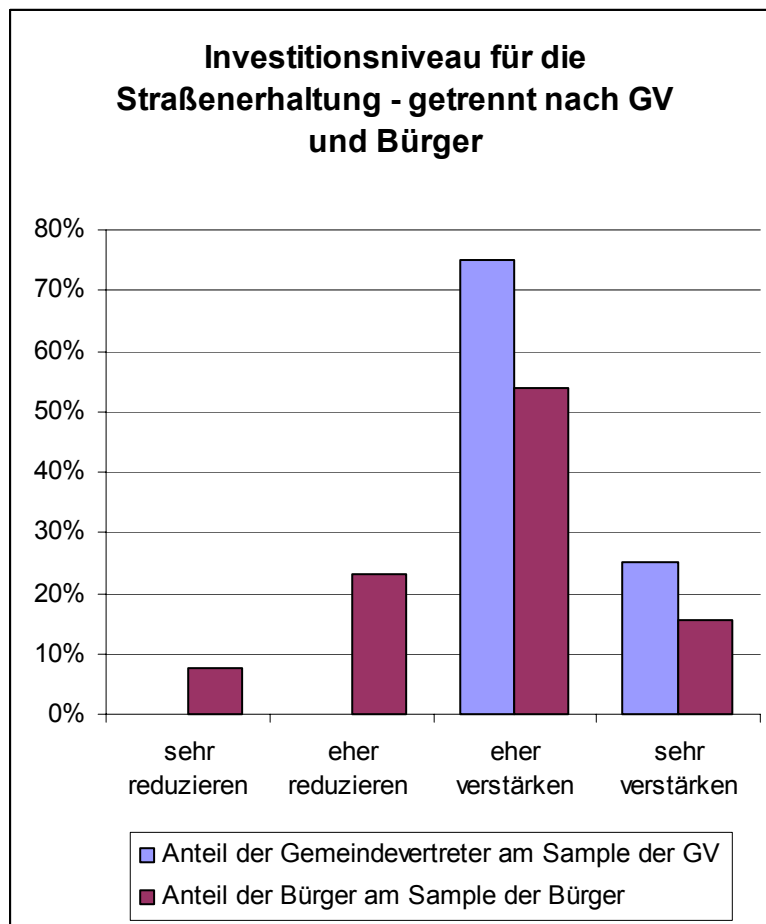


Rund drei Viertel der Befragten sehen weiterhin einen Bedarf für Investitionen in die Straßenerhaltung. Ein Viertel würde die Investitionen in die Straßenerhaltung reduzieren.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „sehr reduzieren“, „eher reduzieren“, „eher verstärken“ und „sehr verstärken“. Eine abgegebene Stimme entspricht 6 %.

Eine unterschiedliche Haltung gibt es diesbezüglich zwischen den Gemeindevertretern und den Bürgern.

Tabelle 29: Investitionsniveau für die Straßenerhaltung – getrennt nach GV und Bürger



Während die Gemeindevertreter einheitlich die Meinung vertreten, es sollte das Investitionsniveau für die Straßenerhaltung eher verstärkt werden, gibt es bei den Bürgern auch gegenteilige Meinungen. Mehrheitlich sind auch die Bürger für eine Erhöhung der Investitionen.

Während Männer sehr stark zu einer Erhöhung der Investitionen tendieren, ist das bei Frauen bei nur knapp der Hälfte zu beobachten.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „sehr reduzieren“, „eher reduzieren“, „eher verstärken“ und „sehr verstärken“. Eine abgegebene Stimme der GV entspricht 25 %, eine abgegebene Stimme der Bürger entspricht 8 %,

Sofern es nicht weitere Investitionen in den Straßenbau bzw. die -erhaltung gäbe, gilt es alternative Investitionsmöglichkeiten aus Sicht der Befragten zu finden. Diese sind hier angeführt:

Tabelle 30: Alternative Investitionsmöglichkeiten zum Straßenbau

Alternative Investitionsmöglichkeit zum Straßenbau
Ausbau anderer Infrastrukturmaßnahmen (Gewerbe, Kanal- und Wasseranschlüsse etc.)
Bildung eines Ortszentrums
weiterer Ausbau von Gehsteigen oder Investitionen für die öffentliche Struktur (Busverbindungen, Ansiedelungen von Ärzten und Firmen)
Wohnungsbau
Ausbau von Jugend- und Sportanlagen
Ausbau der Volksschule und verstärkte Kinderbetreuung

Alternative Investitionsmöglichkeit zum Straßenbau
Unterstützung der Vereine
Errichtung bzw. Bau von einem Kaufhaus, Schwimmbad, bzw. Tennisplätzen
Investitionen in Verkehrssicherheit; Lärmschutz, etc.
Landschaftspflege i.S.v. Pflege der Grünflächen, Sträucher etc.

Anmerkung: Die Reihenfolge der alternativen Investitionsmöglichkeiten und entspricht der Reihenfolge der Nennungen in den Interviews. Es existiert keinerlei Rangordnung noch Gewichtung.

5.3 Straßeninfrastruktur und Ökologie

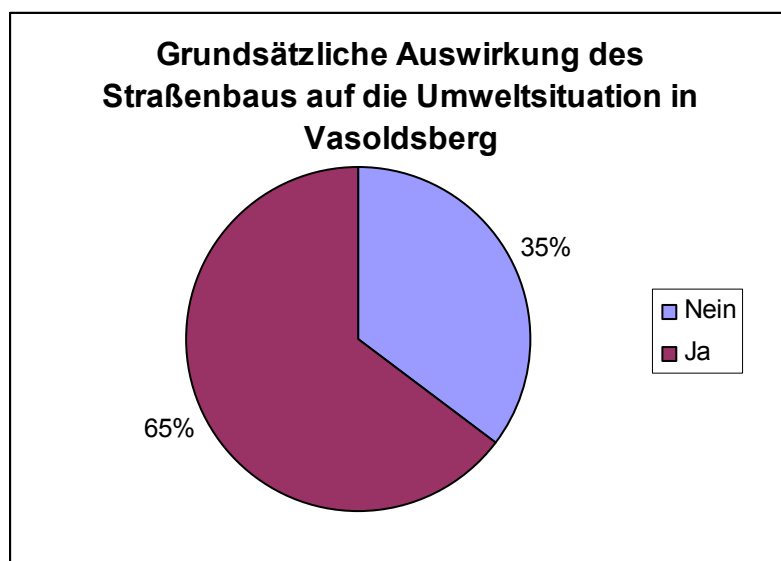
Im Folgenden wird konkret auf Aspekte der Ökologie – der ersten Dimension der Nachhaltigkeit – eingegangen. Dieses Kapitels ist wie folgt aufgebaut:

- Zusammenhang zwischen Straßenbau und Umwelt,
- Auswirkungen der Investitionen in die Straßeninfrastruktur auf den Umweltzustand in Vasoldsberg und
- Zu beachtende Umweltfaktoren im Falle weiterer Investitionen.

5.3.1 Zusammenhang zwischen Straßenbau und Umwelt

Zum Verständnis eventuell bestehender Zusammenhänge zwischen dem Straßenbau und der Umwelt wird die Sichtweise der Interviewpartner erfragt.

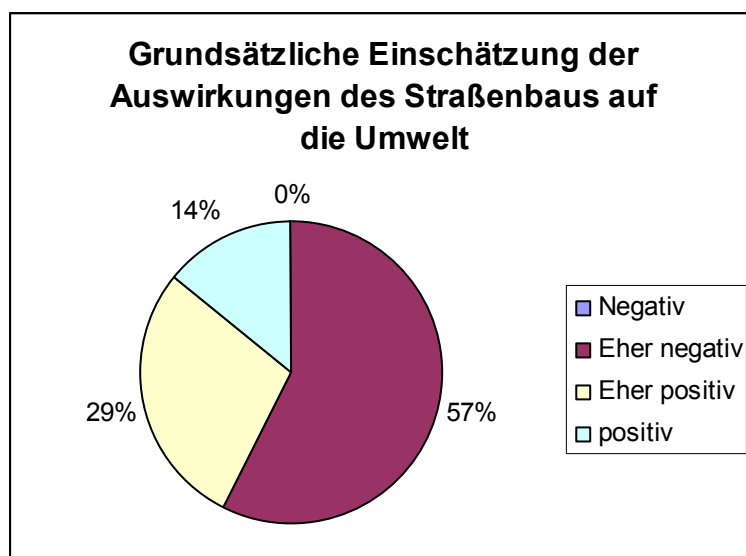
Tabelle 31: Grundsätzliche Auswirkung des Straßenbaus auf die Umwelt



Knapp zwei Drittel der Befragten sehen einen Zusammenhang zwischen dem Straßenbau und der Umwelt. Rund ein Drittel sieht keinen.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „sehr reduzieren“, „eher reduzieren“, „eher verstärken“ und „sehr verstärken“. Eine abgegebene Stimme entspricht 6 %.

Tabelle 32: Grundsätzliche Einschätzung der Auswirkungen des Straßenbaus auf die Umwelt



Da ein Zusammenhang gesehen wird, stellt sich die Frage, welcher Art dieser Zusammenhang ist.

57 Prozent der Befragten sehen grundsätzlich einen negativen Zusammenhang zwischen Straßenbau und Ökologie. Die restlichen 43 Prozent sehen diesen positiv.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „negativ“, „eher negativ“, „eher positiv“ und „sehr positiv“. Eine abgegebene Stimme entspricht 7 %.

Während 75 Prozent der Gemeindevertreter die Auswirkungen des Straßenbaus auf die Umwelt zumindest „eher positiv“ sehen, zeigt sich klar, dass die Bürger eher eine Verschlechterung wahrnehmen. 70 Prozent empfinden die Auswirkungen als „eher negativ“. Eine geschlechtsspezifische Analyse zeigt keine Unterschiede. Sowohl Männer als auch Frauen entsprechen in ihrer Einschätzung der Auswirkungen der obigen Grafik.

5.3.2 Auswirkungen der Investitionen in die Straßeninfrastruktur auf den Umweltzustand in Vasoldsberg

In diesem Teil der Auswertung wird auf die Auswirkungen der Investitionen eingegangen. Dazu wurden im Rahmen der Befragung einige Schwerpunkte im Umweltbereich erfragt. Die Bewertung der einzelnen Auswirkungen aus Sicht der Befragten ist der Tabelle 33 zu entnehmen.

Tabelle 33: Aussage und Zusammenfassung der Auswirkungen der Infrastrukturmaßnahmen auf die Umwelt

Auswirkung der Infrastrukturmaßnahme	Aussage und Zusammenfassung
Lärmbelastung	Jeweils rund 25 Prozent geben an einen „eher positiven“ bzw. „eher negativen“ Zusammenhang zu sehen. Die zweite Hälfte nimmt keinerlei Zusammenhang zwischen Straßenbau und Lärmbelastung wahr (Keiner der Befragten nimmt eine extreme Position „positiv“ oder „negativ“ ein). Weder gemeindepolitisch noch geschlechterspezifisch kann eine Tendenz entdeckt werden.
Schadstoffbelastung (Staub, Abgase)	Knapp die Hälfte der Befragten stellen eine positive Veränderung fest. Jeweils ein Viertel empfindet die Veränderung als negativ bzw. denkt, dass kein Zusammenhang besteht. Während die Gemeindevertreter indifferent sind, merken die Bürger mehrheitlich eine Verbesserung durch die Infrastrukturinvestitionen. Die positive Veränderung wird von Männern und Frauen gleichermaßen wahrgenommen.
Belastung durch Niederschlagswasser	Mehr als die Hälfte der Befragten gibt an keinen Zusammenhang zwischen Straßenbau und der Belastung durch Niederschlagswasser wahrzunehmen. Die Mehrheit der restlichen Interviewten sieht eher einen positiven Zusammenhang. Während die Gemeindevertreter breit streuen, sieht keiner der Bürger einen negativen Zusammenhang. Konkret Frauen sehen keinen negativen Zusammenhang. Männer streuen hingegen in ihrer Aussage breit.

Auswirkung der Infrastrukturmaßnahme	Aussage und Zusammenfassung
Eingriff in das natürliche Umfeld durch die Straße	<p>Die knappe Hälfte der Interviewten sieht einen negativen Zusammenhang zwischen Straßenbau und den Eingriffen in das natürliche Umfeld. Je ein Viertel sieht einen positiven bzw. gar keinen Zusammenhang.</p> <p>Während die Gemeindevertreter eher indifferent sind, sehen die Bürger einen negativen Zusammenhang. Frauen sehen mit Ausnahme der „trifft nicht zu“ – Meinungen (14%) ausschließlich einen negativen Zusammenhang.</p>
Verkehrsaufkommen (Durchzug)	<p>Rund zwei Drittel der Interviewten stellen einen positiven Zusammenhang zwischen Straßenbau und Verkehrsaufkommen fest (Dies bedeutet im konkreten Fall, dass die Anzahl der Fahrzeuge auf diesen Straßen gestiegen ist). Knapp 25 Prozent geben an keinen Zusammenhang wahrzunehmen, der Rest empfindet die Auswirkungen als negativ.</p> <p>Eine Unterscheidung zwischen Gemeindevertretern und Bürgern bringt keine weiteren Informationen. Frauen sehen ausschließlich einen positiven Zusammenhang.</p>
Verkehrsaufkommen (Fahrten der Vasoldsberger)	<p>Knapp mehr als die Hälfte der Befragten gibt an einen positiven Zusammenhang zwischen Straßenbau und dem Verkehrsaufkommen wahrzunehmen (Dies bedeutet im konkreten Fall, dass die Anzahl der Fahrzeuge auf diesen Straßen gestiegen ist). Die restlichen Interviewten sehen keinen Zusammenhang.</p> <p>Während die Gemeindevertreter mehrheitlich eine Verbesserung erkennen, empfinden 50 Prozent der Bürger, dass kein Zusammenhang besteht. Männer nehmen mehrheitlich keinen Zusammenhang wahr, Frauen einen positiven.</p>

Anmerkung: Die Reihenfolge der Auswirkungen entspricht jener aus dem Fragebogen und ist frei gewählt. Es existiert keinerlei Rangordnung noch Gewichtung.

5.3.3 Zu beachtende Umweltfaktoren im Falle weiterer Investitionen

Zum Abschluss des Schwerpunktthemas Ökologie wurde nach relevanten Faktoren gefragt, die es zu beachten gilt. Die folgende Tabelle zeigt eine Auflistung jener Aspekte, die im Falle weiterer Investitionen in den Straßenbau nach Meinung der Befragten zu berücksichtigen sind.

Tabelle 34: Zu beachtende Umweltfaktoren im Falle weiterer Investitionen

Zu beachtende Umweltfaktoren im Falle weiterer Investitionen
Die Straßen sollen auf den alten Routen belassen bzw. keine neuen Gebiete erschlossen werden.
Die Geschwindigkeit gehört geregelt, um höhere Belastungen zu vermeiden.
In Zukunft ist auf den Verlauf des Regenwassers zu achten.
Es bedarf einer Berücksichtigung des Niederschlagswasser v.a. bei den Neubauten.
Der Naturraum von Vasoldsberg sollte erhalten bleiben (nicht zu breite Straßen, wenn möglich keine Bäume schlägern).
Die Lebensqualität in der Gemeinde darf nicht verschlechtert werden.
Es bedarf ausreichender Unterführungen für Kleintiere (in Zusammenarbeit mit Ökologen, Naturschutzbeauftragten etc. planen).
Überlaufgebiete der Bäche, Wildwechsel, Krötenwanderung etc. gehören beobachtet.
Bei Schneefall soll weniger Salz gestreut und mit Tafeln Glatteis gekennzeichnet werden etc.

Anmerkung: Die Reihenfolge der zu beachtenden Umweltfaktoren entspricht jener aus dem Fragebogen und ist frei gewählt. Es existiert keinerlei Rangordnung noch Gewichtung.

5.4 Straßeninfrastruktur und Ökonomie

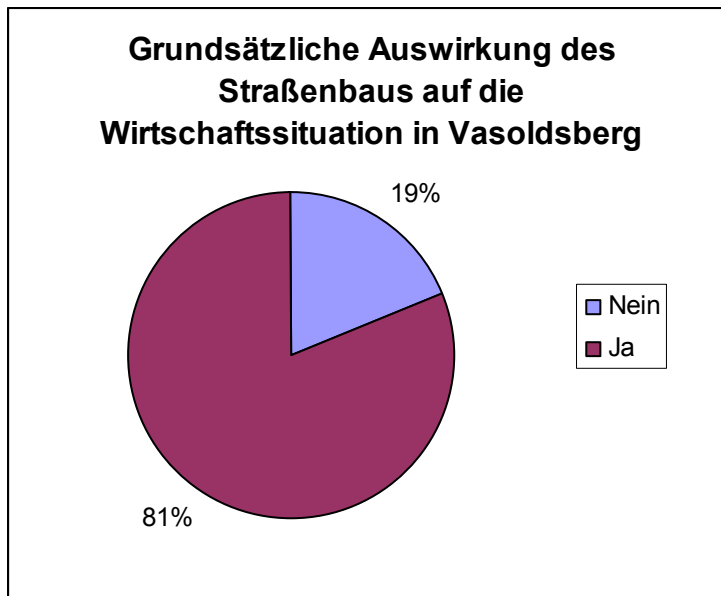
Im Folgenden wird konkret auf Aspekte der Ökonomie – der zweiten Dimension der Nachhaltigkeit – eingegangen. Dieses Kapitels ist wie folgt aufgebaut:

- Zusammenhang zwischen Straßenbau und Wirtschaft
- Auswirkungen der Investitionen in die Straßeninfrastruktur auf die Wirtschaft in Vasoldsberg
- Gewinner und Verlierer durch Straßeninfrastrukturinvestitionen in Vasoldsberg und
- Zu beachtende Wirtschaftsfaktoren im Falle weiterer Investitionen.

5.4.1 Zusammenhang zwischen Straßenbau und Wirtschaft

Wie auch im vorangegangenen Kapitel stellt sich die Frage, ob aus Sicht der Gemeindebürger ein Zusammenhang zwischen Straßenbau und Wirtschaft besteht.

Tabelle 35: Grundsätzliche Auswirkung des Straßenbaus auf die Wirtschaft



Von der eindeutigen Mehrheit wird angegeben, dass ein Zusammenhang zwischen dem Straßenbau und der Wirtschaftssituation in Vasoldsberg existiert.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „Ja“ und „Nein“. Eine abgegebene Stimme entspricht 6 %.

5.4.2 Auswirkungen der Investitionen in die Straßeninfrastruktur auf die Wirtschaft in Vasoldsberg

Eine Auswahl von wirtschaftsrelevanten Faktoren soll nähere Auskunft über die Wahrnehmung der Befragten zu den Veränderungen geben.

Tabelle 36: Aussage und Zusammenfassung über die Auswirkung der Infrastrukturmaßnahme auf die Wirtschaft

Auswirkung der Infrastrukturmaßnahme	Aussage und Zusammenfassung
Zeitaufwand (Vasoldsberg - Graz)	<p>Mehr als die Hälfte aller Interviewten nimmt einen positiven Zusammenhang zwischen dem Straßenbau und dem Zeitaufwand in Richtung Graz wahr. Ein geringer Anteil denkt heute länger nach Graz zu brauchen als vorher und sieht somit eine Verschlechterung. Annähernd ein Viertel der Befragten sieht keinen Zusammenhang</p> <p>Die Mehrheit der Gemeindevertreter sieht keinen Zusammenhang, die Verbleibenden erkennen eine positive Veränderung. Zwei Drittel der Bürger sieht die Infrastrukturmaßnahmen bezogen auf den Zeitaufwand ebenfalls positiv.</p> <p>Während Frauen keinerlei Verschlechterung feststellen, trifft dies bei den Männern für ein Drittel zu.</p>
Unternehmenserfolg (Anzahl, Größe) in Vasoldsberg	<p>Die klare Mehrheit der Befragten sieht eine Verbesserung im Unternehmenserfolg. Rund ein Drittel der Interviewten gibt an keinen Zusammenhang zwischen Straßenbau und dem Unternehmenserfolg wahrzunehmen.</p> <p>Gemeindevertreter sehen mehrheitlich eine Verbesserung des Unternehmenserfolges (die Verbleibenden sind indifferent). Bei den Bürgern gibt es auch eine negative Nennung.</p> <p>Während Frauen ausschließlich eine Verbesserung wahrnehmen, sind die Hälfte der Männer indifferent. Bis auf eine negative Nennung sehen die restlichen einen positiven Zusammenhang.</p>
Anzahl der Zukunftschancen für Landwirte in Vasoldsberg	<p>In bezug auf die Zukunftschancen der Landwirte werden alle Ausprägungen genannt.</p> <p>Die Gemeindevertreter sehen mehrheitlich eine Verbesserung, die restlichen Antworten sind indifferent. Die Bürger sind über alle Nennungen gestreut.</p> <p>Die Mehrheit der Frauen nimmt eine Verbesserung wahr, die weiteren sehen eine Verschlechterung. Die Meinungen der</p>

Auswirkung der Infrastrukturmaßnahme	Aussage und Zusammenfassung
	Männer sind breit gestreut, wobei die Mehrheit indifferent ist.
Anzahl der Arbeitsplätze in Vasoldsberg	<p>Mehr als die Hälfte der Befragten sieht eine Verbesserung in der Arbeitsplatzsituation durch die Straßeninvestitionen. Der Rest gibt an keinen Zusammenhang feststellen zu können.</p> <p>Bei den Gemeindevertreter gibt die Mehrheit an indifferent zu sein, jedoch sieht niemand eine negative Entwicklung. Die Mehrheit der Bürger erkennt eine Verbesserung. Die restlichen streuen um Indifferenz und negative Bewertung.</p> <p>Die klare Mehrheit (80%) der Frauen erkennt eine Verbesserung (keine einzige negative Nennung). Aus Sicht der Hälfte der Männer trifft ein Zusammenhang nicht zu. Der Rest sieht mehrheitlich einen positiven Zusammenhang.</p>
Anzahl Auspendler	<p>Zwei Drittel der Befragten sehen eine Verbesserung im Zusammenhang mit der Anzahl der Auspendler. Das verbleibende Drittel sieht größtenteils keinen Zusammenhang zwischen Straßenbau und der Anzahl der Auspendler.</p> <p>Während die Gemeindevertreter eher keinen Zusammenhang wahrnehmen (und/aber auch keine negative Nennung abgeben), sieht die deutliche Mehrheit der Bürger eine Verbesserung.</p> <p>Die Mehrheit der Frauen erkennt eine Verbesserung. Keine Frau sieht einen negativen Zusammenhang. Bei den Männern sieht knapp mehr als die Hälfte einen positiven Zusammenhang. Der Grossteil des verbleibenden Restes sieht eher keinen Zusammenhang.</p>

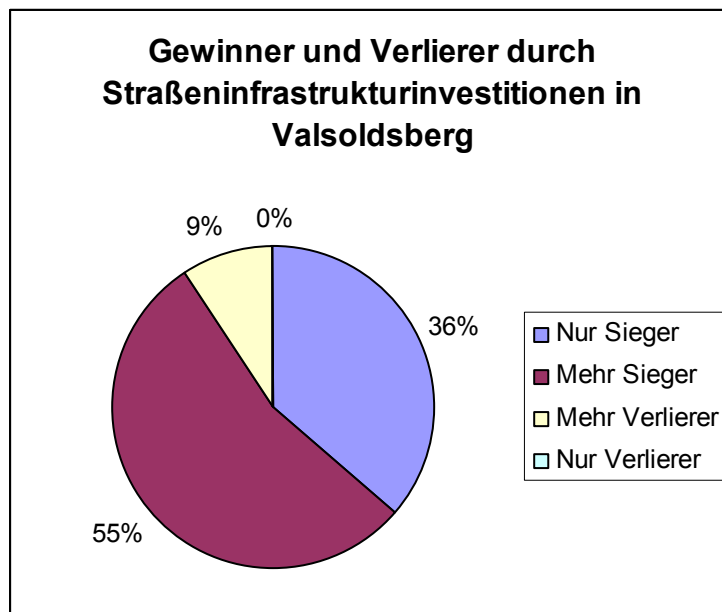
Auswirkung der Infrastrukturmaßnahme	Aussage und Zusammenfassung
Angebot an Gütern des täglichen Bedarfs	<p>Knapp mehr als die Hälfte der Befragten gibt an keinen Zusammenhang zwischen Straßenbau und dem Angebot an Gütern des täglichen Bedarfs wahrzunehmen. Tendenziell kann für den Rest festgestellt werden, dass eher eine Verbesserung gesehen wird.</p> <p>Der Großteil der Gemeindevertreter sieht keinerlei Zusammenhang und/aber gleichzeitig (auch) keine Verschlechterung. Bürger sind in ihren Aussagen eher indifferent.</p> <p>Indifferenz kann auch bei den Frauen festgestellt werden. Knapp mehr als die Hälfte der Männer sieht keinen Zusammenhang, der Rest erkennt eher eine Verbesserung. Kein Mann hat eine negative Wertung abgegeben.</p>

Anmerkung: Die Reihenfolge der Auswirkungen entspricht jener aus dem Fragebogen und ist frei gewählt. Es existiert keinerlei Rangordnung noch Gewichtung.

5.4.3 Gewinner und Verlierer durch Straßeninfrastrukturinvestitionen in Vasoldsberg

Da der Zusammenhang zwischen Straßenbau und wirtschaftlicher Entwicklung unterschiedlich wahrgenommen wird, soll dieser Teil Klarheit über konkrete Gewinner und Verlierer aus Sicht der Befragten bringen.

Tabelle 37: Gewinner und Verlierer durch Straßeninfrastrukturinvestitionen in Vasoldsberg



Aus Sicht der Befragten gibt es in Vasoldsberg durch die Straßeninfrastrukturinvestitionen mehrheitlich Gewinner. Lediglich neun Prozent geben an, dass es mehr Verlierer gibt.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „Nur Sieger“, „eher Sieger“, „eher Verlierer“ und „nur Verlierer“. Eine abgegebene Stimme entspricht 9 %.

Bei dieser eindeutigen Mehrheit ist es von Interesse, wer diese Gewinner sind.

Tabelle 38: Gewinner der Straßeninfrastrukturinvestitionen

Gewinner der Straßeninfrastrukturinvestitionen
All jene, die an die Straßen angrenzen, profitieren (bspw. Pendler).
Die bestehenden gewerblichen Betriebe und potentielle neue Gewerbetreibende sind Gewinner.
Beispielhaft sind Gastronomie, Handwerker und Landwirte zu nennen.
Es haben sich diverse Kleinbetriebe angesiedelt.
Die Gemeinde gewinnt durch den Tourismus (Wander-, Lauf- und Radfahrmöglichkeiten).

Anmerkung: Die Reihenfolge der Tabelle entspricht der Reihenfolge der Nennungen in den Interviews. Es existiert keinerlei Rangordnung noch Gewichtung.

Von jenen Interviewten, die angaben, dass es „mehr Gewinner“ gäbe, nannte lediglich eine Person mögliche Verlierer: Anrainer, da sich der Durchzugsverkehr auf den ausgebauten Straßen erhöht hat.

Auf die Frage, ob diese Entwicklung als gut empfunden wird, haben gut zwei Drittel der Befragten geantwortet. Die Mehrheit dieser Nennungen fiel positiv aus. Die Begründung einer negati-

ven Bewertung lautet folgendermaßen: Arbeitsplätze könnten an der Landesstraße geschaffen werden. Dieselbe Person hat zuvor keine Meinung dazu abgegeben, ob es mehr Gewinner oder Verlierer gäbe.

5.4.4 *Zu beachtende Wirtschaftsfaktoren im Falle weiterer Investitionen*

Mit dieser Fragestellung werden die Interviewten dazu bewegt, Vorschläge für die weitere Vorgehensweise einzubringen.

Tabelle 39: Zu beachtende Wirtschaftsfaktoren im Falle weiterer Investitionen

Zu beachtende Wirtschaftsfaktoren im Falle weiterer Investitionen
entsprechende Anbindung an das Ballungszentrum
entsprechend großzügiger Ausbau des Straßennetzes
Ortszentrum muss sich bilden können, damit sich dort Wirtschaft ansiedeln kann
neu angesiedelte Betriebe sollen gut und schnell durch das Straßennetz erreichbar sein
konzentriert auf ein einziges Gebiet, eine Art Industriepark
adäquate Anbindung an die angrenzenden Gemeindestraßen (Hausmannstätten, Laßnitzhöhe)
vorrangig auf die landwirtschaftliche Entwicklung
vor allem bei der Landesstraße
andere Infrastrukturen wie bspw. Supermarkt, Ärzte etc.
Erhalt des Individualismus; individuelles Bild der Gemeinde soll erhalten bleiben (es soll kein Vorort oder Mitort von Hausmannstätten werden).

Anmerkung: Die Reihenfolge der Tabelle entspricht der Reihenfolge der Nennungen in den Interviews. Es existiert keinerlei Rangordnung noch Gewichtung.

Einige Personen geben an, dass auf nichts Rücksicht genommen werden müsste, da es derzeit so passt, wie es ist, bzw. es keine Wirtschaftsentwicklung gibt.

5.5 *Straßeninfrastruktur und sozio-kulturelles Umfeld*

Im Folgenden wird konkret auf sozio-kulturelle Aspekte – der dritten Dimension der Nachhaltigkeit – eingegangen. Dieses Kapitel ist wie folgt aufgebaut:

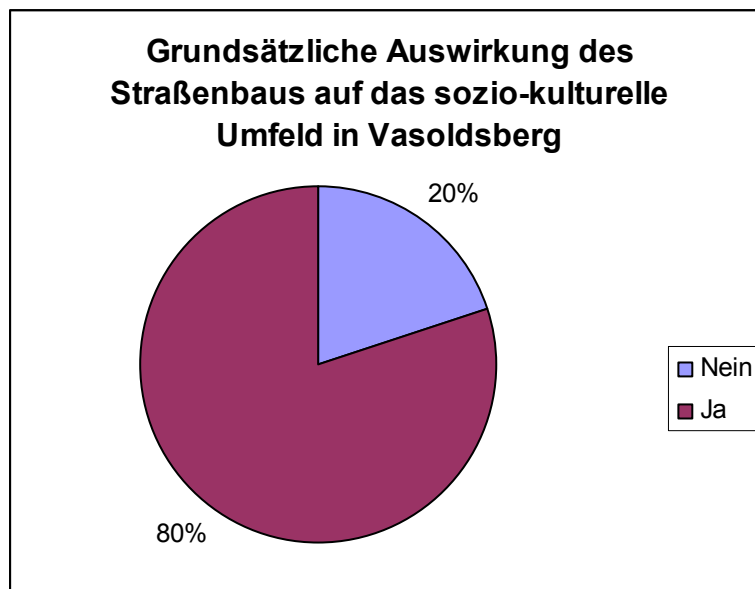
- Zusammenhang zwischen Straßenbau und sozio-kulturellem Umfeld

- Auswirkungen der Investitionen in die Straßeninfrastruktur auf die Wirtschaft in Vasoldsberg
- Zu beachtende Wirtschaftsfaktoren im Falle weiterer Investitionen

5.5.1 Zusammenhang zwischen Straßenbau und sozio-kulturellem Umfeld

Wie bereits in den beiden vorangegangenen Kapitel, wird auch hier nach einem möglichen Zusammenhang gefragt.

Tabelle 40: Grundsätzliche Auswirkung des Straßenbaus auf das sozio-kulturelle Umfeld in Vasoldsberg



Grundsätzlich wird ein positiver Zusammenhang zwischen dem Straßenbau und der Situation des Zusammenlebens (Kultur, Soziales) in Vasoldsberg gesehen.

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „Ja“ und „Nein“. Eine abgegebene Stimme entspricht 6,5 %.

Weiter interessiert nun, wie sich diese Auswirkungen äußern.

5.5.2 Auswirkungen der Investitionen in die Straßeninfrastruktur auf das sozio-kulturelle Zusammenleben in Vasoldsberg

Um diesen Zusammenhang klar darzustellen, wurden einige Aspekte der sozialen Dimension abgefragt.

Tabelle 41: Aussagen und Zusammenfassung über die Auswirkung der Infrastrukturmaßnahmen auf das sozio-kulturelle Umfeld

Auswirkung der Infrastrukturmaßnahme	Aussage und Zusammenfassung
Kulturelles Leben in Vasoldsberg	<p>60 Prozent sehen durch die Investitionen in den Straßenbau eine Verbesserung. Die verbleibenden 40 Prozent sind indifferent.</p> <p>Diese Aufteilung entspricht exakt jener der Gemeindevertreter und der Bürger.</p> <p>Frauen empfinden die Veränderung zu 80 Prozent als Verbesserung, 20 Prozent denken, dass kein Zusammenhang besteht. Bei den Männern nehmen 56 Prozent eine Verbesserung wahr.</p>
Vereinsleben in Vasoldsberg	<p>Drei Fünftel der Befragten sehen eine Verbesserung im Vereinsleben in Vasoldsberg. Die weiteren Interviewten empfinden keine Zusammenhang.</p> <p>Gemeindevertreter und Bürger sehen die Veränderung gleich.</p> <p>Frauen empfinden zu 83 Prozent eine Verbesserung, bei den Männern im Vergleich lediglich 44 Prozent.</p>
Familien und Kinder	<p>Die Auswirkung der Infrastrukturmaßnahme auf Familien und Kinder werden von vier Fünftel als positiv angesehen. Es gibt auch eine negative Nennungen.</p> <p>Gemeindevertreter und Bürger empfinden zu 80 Prozent gleichermaßen die Verbesserung. 20 Prozent der Gemeindevertreter sehen keinen Zusammenhang, jene 20 Prozent der Bürger eine Verschlechterung.</p> <p>80 Prozent der sowohl Männer als auch Frauen empfinden die Veränderung als eine Verbesserung, beide Gruppen nehmen auch eine Verschlechterung wahr.</p>
Jugendliche	<p>Mehr als 80 Prozent sehen in der Veränderungen der letzten Jahre eine Verbesserung für Jugendliche. Die restlichen Befragten sehen keinen Zusammenhang.</p> <p>Dies gilt sowohl für Gemeindevertreter als auch für Bürger.</p> <p>Während Frauen ausschließlich eine Verbesserung wahrnehmen, sehen einige Männer keinen Zusammenhang.</p>

Auswirkung der Infrastrukturmaßnahme	Aussage und Zusammenfassung
Ältere Bevölkerung	<p>Zwei Drittel der Befragten sehen eine Verbesserung im Zusammenhang mit der älteren Bevölkerung. Das verbleibende Drittel teilt sich auf in „kein Zusammenhang“ bzw. „Verschlechterung“.</p> <p>Bei den Gemeindevertretern sehen jeweils 40 Prozent eine Verbesserung bzw. keinen Zusammenhang. Die weiteren Befragten empfinden die Veränderung als negativ. Bei den Bürgern sehen 80 Prozent einen positiven Zusammenhang. Die weiteren 20 Prozent teilen sich gleichermaßen auf.</p> <p>Die Hälfte der befragten Frauen sehen einen positiven Zusammenhang und ein Drittel denkt, dass kein Zusammenhang besteht. Die restlichen Nennungen sind negativ. Bei den Männern ist es mit 78 Prozent die Mehrheit, die einen positiven Zusammenhang wahrnimmt. Die weiteren Männer sind geteilter Meinung.</p>

Auswirkung der Infrastrukturmaßnahme	Aussage und Zusammenfassung
Verkehrssicherheit	<p>Zwei Drittel der Interviewten geben an einen positiven Zusammenhang zwischen Straßenbau und Verkehrssicherheit wahrzunehmen. Die Mehrheit der restlichen Befragten sehen einen negativen Zusammenhang, lediglich eine Person sieht keinen.</p> <p>Von den Gemeindevertretern nehmen 80 Prozent eine Verbesserung wahr, 20 Prozent eine Verschlechterung. Bei den Bürgern erkennen 60 Prozent einen positiven Zusammenhang. Die weiteren Nennungen sind mehrheitlich negativ.</p> <p>Die Hälfte der Frauen empfindet die Veränderung als positiv, die Mehrheit der zweiten Hälfte negativ. Männer sehen zu 78 Prozent eine Verbesserung durch die Investitionen. Die weiteren Nennungen sind negativ.</p>
Verteilung der Einkommenschichten	<p>60 Prozent der Befragten geben an keinen Zusammenhang zwischen den Investitionen in die Straßeninfrastruktur und die Verteilung der Einkommenschichten wahrzunehmen. Die weiteren 40 Prozent sehen einen positiven Zusammenhang. Es gibt keine negativen Nennungen.</p> <p>Bei den Gemeindevertretern empfinden 60 Prozent die Veränderung als eine Verbesserung, bei den Bürgern (lediglich) 30 Prozent.</p> <p>Sowohl Männern als auch Frauen sehen mit jeweils rund 60 Prozent keinen Zusammenhang zwischen Straßenbau und der Verteilung der Einkommenschichten.</p>
Möglichkeit dableiben zu können	<p>Für zwei Drittel der interviewten Personen haben sich die Möglichkeit dableiben zu können durch die Investitionen in den Straßenbau verbessert. Das restliche Drittel sieht keinerlei Zusammenhang.</p> <p>Diese Aufteilung bleibt über die weiteren Untergliederungen relativ konstant.</p>

Anmerkung: Die Reihenfolge der Auswirkungen entspricht jener aus dem Fragebogen und ist frei gewählt. Es existiert keinerlei Rangordnung noch Gewichtung.

5.5.3 Zu beachtende soziale und kulturelle Faktoren im Falle weiterer Investitionen

Den Abschluss dieses Kapitels bilden die relevanten Faktoren aus Sicht der Interviewten. In der folgenden Tabelle sind jene Aspekte aufgelistet, die es im Falle weiterer Investitionen zu beachten gilt.

Tabelle 42: Zu beachtende soziale und kulturelle Faktoren im Falle weiterer Investitionen

Zu beachtende soziale und kulturelle Faktoren im Falle weiterer Investitionen
alle Gebiete sollen gleichmäßig erschlossen werden
ausreichend Verkehrsflächen um die Zentren (z.B. Mehrzweckhalle) wie bspw. Parkplätze
Geh- und Radwege sollen in den dicht besiedelten Gebieten mitausgebaut werden
Ortszentrum entwickeln und dabei kulturelle Einrichtungen miteinplanen
Straßenbeleuchtung erforderlich, um sich sicherer bewegen zu können
Bewusstsein schaffen für Zusammenhänge zwischen Verkehr und Gesundheit, für das Sozialverhalten und die Kultur, durch Aufzeigen potentieller Auswirkungen
Wohngebiete derart ausbauen, dass kein Durchzugsverkehr entsteht

Anmerkung: Die Reihenfolge der Tabelle entspricht der Reihenfolge der Nennungen in den Interviews. Es existiert keinerlei Rangordnung noch Gewichtung.

Einige Interviewte gaben zu dieser Frage keine Stellungnahme ab. Drei der befragten Personen sehen einen weiteren Ausbau für nicht erforderlich, da sie mit der derzeitigen Situation zufrieden sind. Eine Person gab an, dass es keine anderen als die vollzogenen Möglichkeiten gäbe. Eine fünfte Person denkt, dass alles in Zusammenhang mit kulturellen Veranstaltungen vorhanden sei/ist.

5.6 Bürgermeisterfrage

Bei dieser Frage handelt es sich um eine „was wäre wenn...“ Frage. Die Interviewten sollen gedanklich (im Rahmen des Interviews) Investitionen nach deren eigenen Ermessen als gewählter Bürgermeister tätigen. Jegliche Investition, die zu einer Verbesserung der Lebensqualität in Vasoldsberg beiträgt, ist erlaubt. Jede/r Befragte kann drei Investitionen tätigen. Die Antworten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 43: Investitionen der Interviewten zur allgemeinen Steigerung der Lebensqualität

Investitionen der Interviewten zur allgemeinen Steigerung der Lebensqualität		
Reihenfolge der Nennung	Anzahl der Nennungen	Nennung
Erste Nennung der Interviewten	3	Wirtschaftliche Infrastruktur
	2	Sozialbereich (Volksschule möglicherweise erweitern)
	2	Straßenbau
	2	Altenbetreuung in Form eines Seniorenheimes
	1	Wohnungsbau
	1	größeres Unternehmen für Arbeitsplätze
	1	Hofer (billiger Supermarkt)
	1	Umweltbewusstsein (lebenswerte Gestaltung)
	1	Infrastruktur (Gemeinde nicht zersiedeln, sondern mehr Siedlungen für gesellschaftlichen Kontakt schaffen)
	1	ansiedeln von diversen Infrastrukturbetrieben (Friseur, Fleischhauer, etc.)
	1	Landschaftserhaltung (Landschaft ist das kostbare Gut in dieser Gemeinde)
Zweite Nennung der Interviewten	3	Soziale bzw. gesellschaftliche Infrastruktur
	2	Wirtschaftlicher Bereich (i.S. Bedarf des Einzelnen und einer Ansiedlung von Betrieben)
	2	Schwimmbad
	1	Großmärkte verhindern und kleinere Kaufhäuser unterstützen
	1	weiterer Ausbau der ärztlichen Versorgung
	1	Zentrumsbildung i.S. eines Ortskerns
	1	Rad- und Wanderwege
	1	Gesundheitsbewusstsein
	1	Mehrzweckhalle weiter ausbauen
	1	Grünflächen und Spielplätze um Neubauten;
	1	Kirche und Friedhof

Investitionen der Interviewten zur allgemeinen Steigerung der Lebensqualität		
Reihenfolge der Nennung	Anzahl der Nennungen	Nennung
	1	Erhaltung und Ausbau von Kleinbetrieben und lokalen Wirtschaftstreibenden
Dritte Nennung der Interviewten	3	Ortszentrum ausbauen (Gemeindezentrum, Kommunikationsmöglichkeiten in der Gemeinde)
	2	Ortsverschönerung (bspw. Park, Blumen, Gartenbänke, etc.)
	1	öffentlicher Verkehr und Privatverkehr
	1	Gesellschaftliche Infrastruktur
		Strukturelle Infrastruktur
	1	Schwimmbad
	1	Voraussetzungen für Jugendliche und Familien schaffen, um deren Lebensqualität zu steigern
	1	Zukunftsplanung für die nächsten Generationen in der Gemeinde
	1	Dienstleistungsbetriebe konzentriert ansiedeln, um Arbeitsplätze für die Anrainer zu schaffen; gleichzeitig die kleineren selbständigen Unternehmer fördern

Anmerkung: Die Reihenfolge der Tabelle entspricht grundsätzlich der Reihenfolge der Nennungen in den Interviews. Bereiche, die häufiger genannt wurden, sind nach vorne gereiht worden. Es existiert jedoch keinerlei Gewichtung.

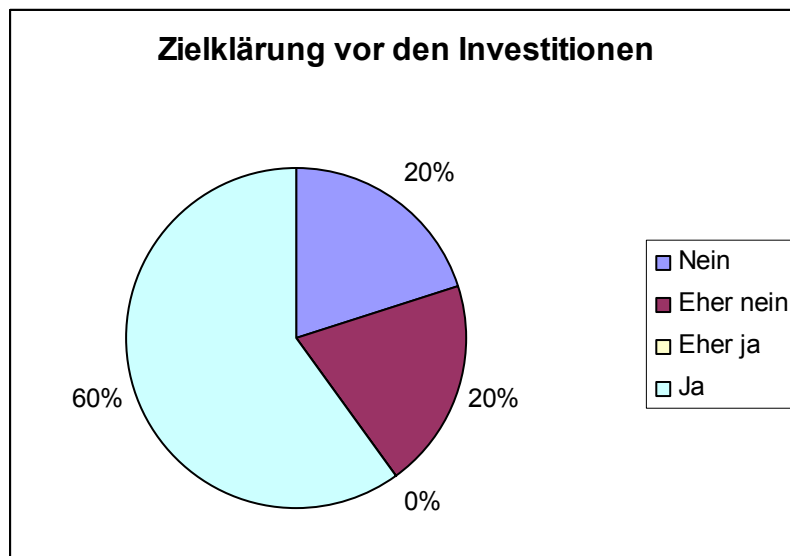
5.7 Frageteil für die Verantwortungsträger

Die Fragen für die Verantwortungsträger wurden an die oben genannten Gemeindevertreter gestellt. Sie sind auf vergangene Aktivitäten bezogen, jedoch für zukünftige Investitionen relevant.

5.7.1 Zielklärung

Auf die Frage, ob vor den Investitionen abgeklärt wurde, was diese eigentlich bringen sollten (Zielklärung), ergibt sich folgendes Bild.

Tabelle 44: Zielklärung vor den Investitionen



60 Prozent der Verantwortungsträger geben an, dass vor den Investitionen geklärt wurde, was sie bringen sollten (Zielklärung).

(Immerhin) zwei Gemeindevertreter stellen fest, dass die Zielabklärung nicht (hinreichend) erfolgte.

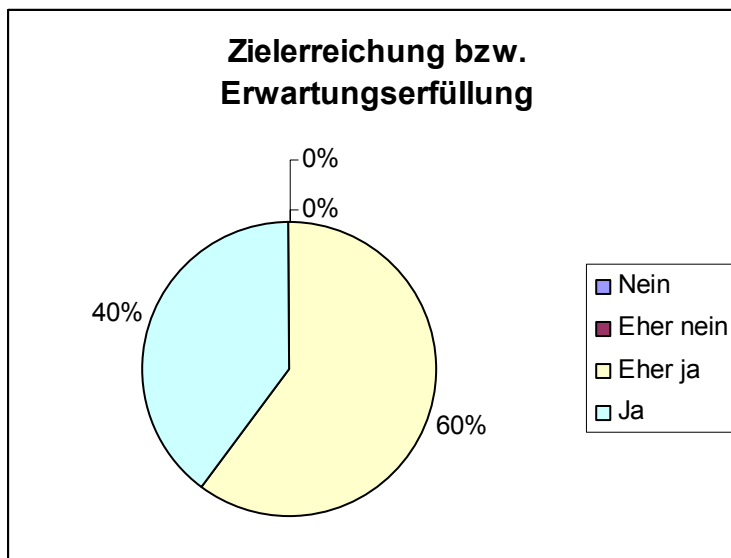
Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „nein“, „eher nein“, „eher ja“ und „ja“. Eine abgegebene Stimme entspricht 20 %.

Die obige Frage zielt lediglich darauf ab, ob die Ziele abgeklärt wurden. Es dürfte keine Differenz in den Antworten geben. Die Grafik zeigt einen Mangel in der Zielklärung.

5.7.2 Zielerreichung

Nach Abklärung eines Ziels (Zielklärung) stellt sich die Frage, ob die Erwartungen erfüllt werden (Zielerreichung). Diese Frage soll klären helfen, ob ein Soll-Ist-Vergleich vorgenommen wurde.

Tabelle 45: Zielerreichung bzw. Erwartungserfüllung



Die Ziele wurden laut Meinung aller befragten Verantwortungsträger erreicht (und damit die Erwartungserfüllung).

Anmerkung: Die Bewertungsskala lautet: „nein“, „eher nein“, „eher ja“ und „ja“. Eine abgegebene Stimme entspricht 20 %.

Interessant ist dieses Ergebnis aufgrund der Abbildung zur Zielklärung. Obwohl für 40 Prozent der Verantwortungsträger das Ziel im Vorfeld nicht klar war, wurde es laut Ansicht aller Befragten erreicht.

5.7.3 Messbarkeit der Zielerreichung

Zur Vollständigkeit wurde geklärt, wie die Zielerreichung gemessen wird bzw. werden kann. In der folgenden Tabelle sind die Aussagen der Verantwortungsträger zu entnehmen, wie sie als Gemeindevertreter die Realisierung messen.

Tabelle 46: Messbarkeit der Zielerreichung

Messbarkeit der Zielerreichung
Die Ziele wurden in der Bevölkerung erhoben und im Gemeinderat diskutiert und beschlossen.
Die Bevölkerung honoriert die Veränderungen (aus Gesprächen ersichtlich).
Der öffentliche Verkehr kann erst seit dem Straßenausbau in einige Gebiete geleitet werden. Schüler können nun mittels Schulbus zur Volksschule gebracht werden.
Man hat vieles erreicht – ca. 70 – 80 Prozent der Straßenbauten wurden verwirklicht, in den anderen Fällen waren die rechtlichen Voraussetzungen nicht gegeben.
Den Anrainern sind asphaltierte Straßen lieber als Staub- bzw. unebene Straßen.

Anmerkung: Die Reihenfolge der Tabelle entspricht grundsätzlich der Reihenfolge der Nennungen in den Interviews. Es existiert jedoch keinerlei Gewichtung.

6 *Auswertung der Experteninterviews*

Dieses Kapitel umfasst die Ergebnisse der Interviews mit vier externen Befragten. Dabei handelt es sich um Experten auf den Gebieten der örtlichen und überörtlichen Raumplanung und des Umweltrechtes. Drei der vier Befragten arbeiten im Amt der Steiermärkischen Landesregierung. Keine dieser drei interviewten Personen fühlt sich direkt für das Zielgebiet Vasoldsberg verantwortlich. Die vierte interviewte Person arbeitet für ein externes Zivilingenieursbüro (Konsulent) und ist im Auftrag der Gemeinde Vasoldsberg in bestimmten Fragen der Raumplanung tätig. Der Aufbau dieses Kapitels entspricht grundsätzlich jenem aus dem Kapitel 4.

6.1 *Allgemeine Informationen zum Straßenbau in der Gemeinde Vasoldsberg*

6.1.1 *Auswirkungen des Straßenbaus auf die Lebensqualität*

Der zuständige Konsulent sieht die primäre Bedeutung der errichteten Straßen im Hinblick auf Landwirte. Ausnahme hierzu stellt die Verbindung in Richtung Schemmerlhöhe dar, die unabhängig von den Landwirten von Anrainern und auch weiteren (nicht Anrainer, Gemeindebewohner) genutzt wird. Zusammenfassend werden die Investitionen in die Straßeninfrastruktur eindeutig als positiv erachtet.

Die Aussagen der Mitarbeiter der Landesregierung sind unterschiedlich zur Meinung des Konsulenten. Die befragte Person der örtlichen Raumplanung sieht einen positiven Effekt für die Betroffenen (Anrainer), da die Lebensqualität direkt steigt. Gleichzeitig wird jedoch festgehalten, dass der Straßenbau ein Indiz für Baugrundausschleissung und damit Erschließung des jeweiligen Gebietes ist. Eine Zersiedelung ist die natürliche Folge daraus.

Aus Sicht des Umweltexperten geht es ebenfalls vorrangig um Zersiedelung. Einerseits stehen Bauland und Straßennetz in direkter gegenseitiger Abhängigkeit, andererseits ist die Erschließung der Gebiete laut Meinung des Befragten kontraproduktiv zur Raumordnung. Zersiedelung hat durch die räumliche Aufteilung negative wirtschaftliche Folgen. Die Kosten für die Erhaltung stehen in direktem Zusammenhang mit der Weitläufigkeit der Straßen, Kanäle, Beleuchtung etc.

Der interviewte Experte aus dem Fachbereich der überörtlichen Raumplanung fühlt sich nicht zuständig, da aus seiner Fachsicht zu dieser konkreten Fragestellung keine Aussage getroffen werden kann.

6.1.2 *Einbindung ins übergeordnete Straßennetz*

Zur Steigerung der Lebensqualität in Vasoldsberg wird – aus Sicht des Konsulenten – die Hauptaufgabe im Bereich des Straßenausbaus in der Gemeinde gesehen, und nicht in der Einbindung ins übergeordnete Straßennetz. Die Begründung liegt im hauptsächlichen Zielverkehr (im Gegensatz zu Durchzugsverkehr). Aus dieser Argumentation heraus bedarf es weiterer Wohngebiete im Ortszentrum bzw. eine Ansiedlung an den Seitenstraßen der Gemeindestraße im Sinne einer zukünftigen Wohnkonzentration.

Aus Sicht der Mitarbeiter der Landesregierung werden zusätzlich andere Schwerpunkte gesehen. Ein Hauptaugenmerk liegt auf dem Ausbau der Umfahrung Vasoldsberg (GU Süd), da diese Maßnahme die Zufahrt nach Graz beschleunigt. Des Weiteren ist auf den Faktor Lärm zu achten. Die davon ausgehende Belästigung ist unbedingt einzuschränken. Aus Sicht der Umweltbeeinträchtigung ist des Weiteren besonderes Augenmerk auf die Emissionen zu legen. Ein möglicher Ansatzpunkt hierzu wäre eine verbesserte Verkehrserschließung durch den öffentlichen Verkehr bzw. dessen Anbindung.

6.2 *Infrastrukturinvestitionen*

6.2.1 *Abstimmung der verantwortlichen/relevanten Stellen*

Auf die Frage der Abstimmung der verantwortlichen Stellen innerhalb der Landesregierung (RA7, LWK, Radwegebau, Forstwegebau, FA18D) geben drei der befragten Personen keine Antwort. Eine Begründung dieser drei Aussagen ist der geringe Kontakt mit den Dienststellen. Von den beiden anderen Personen gab es keine Begründung.

Die vierte interviewte Person artikuliert keinerlei Probleme bei (UVP-pflichtigen) Großprojekten und gibt keine Auskunft zu den „Kleinprojekten“. Weiters wird jedoch genannt, dass sich die Situation gegenüber der Vergangenheit verbessert hat, da die Gesprächsbasis offener ist/sei.

In bezug auf die Abstimmung der Straßeninfrastrukturinvestitionen mit anderen baulichen Maßnahmen werden zwei Antworten gegeben. Die beiden anderen Interviewten enthalten sich der Aussage.

Ein Interviewpartner erkennt das „Idealziel“ (aus eigener Sicht) in einer einmaligen Maßnahme. Für diese Person sollten die Folgekosten gegenüber den Entstehungskosten stärker in den Vordergrund rücken, da aus einer Wirtschaftlichkeitsüberlegung heraus kostengünstiger gearbeitet werden könnte. Gleichzeitig wird jedoch das Budget des jeweiligen Ressort als beeinflussender Faktor genannt. Eine optimale Abstimmung der verantwortlichen Stellen würde die Verfügbarkeit finanzieller Mittel zum selben Zeitpunkt voraussetzen.

Eine andere interviewte Person bezieht sich in ihrer Aussage speziell auf die Abstimmung der Post- und Kanalarbeiten. Hinsichtlich der Kanalbauten ist nicht mehr viel zu koordinieren, da diese größtenteils beendet und der Großteil der Anrainer an das jeweilige Kanalnetz angeschlossen sind. Soweit es dieser befragten Person bekannt ist, gibt es auch keinerlei Schwierigkeiten mit der Post.

6.2.2 Ziel der Infrastrukturmaßnahmen

Zwei Interviewpartner vertreten die Meinung, dass es keinerlei weiterer Investitionen für Neubauten bedarf, sondern eher in die Straßenerhaltung investiert werden sollte. Investitionen in den Straßenbau sind jeweils ein Indiz für Zersiedelung, ein Effekt, der durch die Raumplanung jedoch verhindert werden sollte. Es sollte sich somit auf die Erschließung von „Ballungen“ konzentriert werden.

Eine weitere interviewte Person hinterfragt, ob einerseits grundsätzlich konkrete Vorstellungen vorhanden sind, bevor eine Umsetzung erfolgt, und andererseits, ob die Gemeinde ein längerfristiges Programm hat und dieses verfolgt (Strategieverfolgung).

Eine Person enthält sich der Aussage.

Ein spezielles Ziel der Infrastrukturmaßnahmen war die **Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs**. In bezug auf Parkplätze gehen die Meinungen auseinander: Während einer interviewten Person kein Problem aufgefallen ist, geben zwei Befragte an, dass zu wenige vorhanden wären. Aus rechtlicher Sicht ist eine Berücksichtigung jedoch vorgeschrieben. Zum restlichen ruhenden Verkehr (Radwege, Gehsteige und öffentliche Plätze) wurde lediglich von einer Person weitere Auskünfte gegeben. Die Meinung hierzu spiegelt eine zu geringer Berücksichtigung wider.

Eine interviewte Person gab keine Antwort auf die Frage der Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs.

Hinsichtlich **weiterer Investitionen in den Straßenbau** sind sich alle vier Experten einig. Statt in den Straßenbau sollte in die Straßenerhaltung investiert werden. Damit werden konkret Verbesserungen auf den bestehenden Straßen, Beleuchtung etc. mit dem Hintergedanken Qualität statt Quantität angesprochen. Gleichzeitig wird jedoch auch von allen Befragten die Problematik der geringen Bevölkerungsdichte der Gemeinde wahrgenommen.

6.3 Straßeninfrastruktur und Ökologie

Alle vier Befragten erkennen einen grundsätzlichen Zusammenhang zwischen dem Straßenbau und Auswirkungen auf die Umweltsituation. Die Auswirkungen stehen laut einer Meinung in direktem Zusammenhang mit der Intensität des Verkehrsaufkommen.

Wie sich die Investitionen in die Straßeninfrastruktur auf den Umweltzustand ausgewirkt haben, wurde von zwei der vier befragten Personen nicht beantwortet. Die weiteren zwei Befragten sehen die Auswirkungen unterschiedlich. Während eine Person genau auf die Kriterien Lärm, Schadstoffe und Eingriff in das natürliche Umfeld anspricht, beschränkt sich die zweite interviewte Person auf die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Auf die Frage, worauf in bezug auf weitere Investitionen in den Straßenverkehr in Vasoldsberg geachtet werden müsste, wurde folgende Antworten gegeben:

- Auf ein umfassendes Gesamtkonzept muss geachtet werden.
- Belastungen durch Lärm, Emissionen und die zukünftige Umfahrung gehören minimiert.
- Das einheitliche Landschaftsbild soll erhalten bleiben.
- Die langfristigen Auswirkungen (Umwelt, Kostenwahrheit) müssen feststehen.
- Die rechtlichen Grundlagen und das entsprechende Umfeld gehören berücksichtigt.
- Straßenbau darf kein Anlass zur Zersiedelung werden (aus Sicht der Raumplanung).

Die Reihenfolge dieser Aufzählung ist alphabetisch.

6.4 Straßeninfrastruktur und Ökonomie

Auf die Frage, ob ein **grundsätzlicher Zusammenhang** zwischen dem Straßenbau und der Wirtschaftssituation in Vasoldsberg besteht, antworten zwei Befragte mit „ja“ und zwei mit „nein“.

Einheitlich in der Aussage sind zwei Experten bzgl. der **Auswirkungen der Straßeninfrastrukturmaßnahmen**. Beide geben an, dass diese Auswirkungen relativ gering sind. Einer dieser beiden Experten nannte ein konkretes Beispiel, nämlich Steuern. Die beiden anderen Befragten, die zuvor keinen Zusammenhang wahrnahmen, sehen (konsequenterweise) keine Auswirkungen.

Hinsichtlich der **Gewinner und Verlierer der Investitionen** gibt es eine unterschiedliche Wahrnehmung unter den Experten. Drei der vier Interviewten geben als Gewinner folgende Bereiche an: Landwirtschaft, Wirtschaftstreibende und Anrainer mit neugebauter Zufahrt. Als Verlierer werden die Natur und die Gesellschaft als Ganzes gesehen. Ein Interviewpartner gab keine Antwort auf diese Frage.

Auf die Frage, worauf in Zukunft in bezug auf die Wirtschaftsentwicklung geachtet werden müsste, gehen alle vier Expertenmeinungen auseinander.

Eine befragte Person stellt die (Gegen)Frage, in welche Richtung sich die Wirtschaft entwickelt (Gewerbeparks).

Von einem weiteren Interviewten wird festgestellt, dass die wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinde durch zwei Schwerpunkte geprägt wird: die Schemmerlhöhe und die Landesstraße L369. Diese beiden Bereiche sind somit Gebiete für zukünftige Entwicklungsansätze.

Eine weitere Meinung beschränkt sich in der Betrachtung auf die Landwirtschaft. Die zentrale Aussage lautet: Gehöfte müssen besser erschlossen werden.

Einer der Interviewten gibt an, dass es keines besonderen Augenmerks auf die Wirtschaftsentwicklung bedarf. Die Begründung liegt in der geringen Anzahl der Arbeitsplätze in der Gemeinde, den Rückgang der Aktivitäten der Landwirtschaft und die große Anzahl an Auspendlern.

6.5 Straßeninfrastruktur und sozio-kulturelles Umfeld

Drei der vier Befragten sehen **grundsätzlich keinen Zusammenhang** zwischen dem Straßenbau in Vasoldsberg und der dortigen Situation des Zusammenlebens. Ein Experte enthält sich einer konkreten Aussage zur Gemeinde Vasoldsberg. Gleichzeitig stellt diese Person jedoch fest, dass eher kein Zusammenhang besteht.

Für den konkreten Fall Vasoldsberg geben drei der Befragten keine Antwort auf die Frage, wie sich die Investitionen in die Straßeninfrastruktur auf das Zusammenleben der Menschen ausgewirkt hat. Der weitere Interviewpartner stellt fest, dass die neuen Straßenbauten nicht viel zu einer Veränderung der Lebenssituation beitragen.

Hinsichtlich zukünftiger Investitionen muss laut drei der Befragten auf folgende Dinge geachtet werden:

- Entstehung öffentlicher Räume zur gefahrenfreien Benutzung,
- ein konkretes Projekt, ein Fußweg von der Landesstraße L369 (Höhe Kühlenbrunn) in Richtung Gemeindestraße (Volksschule, Sportplatz) und
- darauf, dass weitere Straßen Menschen miteinander „verbinden“ statt voneinander „trennen“.

Laut dem weiteren Interviewpartner muss auf gar nichts geachtet werden. Das liegt daran, dass diese Person keinerlei Zusammenhang zwischen dem Straßenbau und den Auswirkungen wahrnimmt.

6.6 Bürgermeisterfrage

Bei dieser Frage handelt es sich um dieselbe, die bereits im quantitativen Interview gestellt wurde. Näheres hierzu ist dem Kapitel 5.6 zu entnehmen.

Drei der vier Experten stimmen in einem Punkt überein: Die Entwicklung eines Gemeindezentrums sollte forciert werden. Die Ziele dieser Aktivität wären somit

- einen Identifikationspunkt für die Gemeindebewohner zu schaffen,
- eine Einschränkung der Siedlungstätigkeiten hervorzurufen und
- als Folge der Zentrumsbildung Infrastrukturverbesserung zu ermöglichen.

Als weitere Ziele sind das Vorantreiben der Landschaftspflege und die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsverbindungen (vor allem zur Abendstunde) zu nennen.

Der vierte Interviewpartner gab hierzu keine Meinung ab.

6.7 Weitere wesentliche Punkte

Dieser letzte Punkt unterscheidet sich von der Gliederung der quantitativen Erhebung. In dieses Kapitel fallen alle weiteren Aspekte, die in den zuvor genannten Fragen und Kapiteln nicht angesprochen wurden. Die Experten hatten somit die Möglichkeit – neben der Einflussnahme bzw. Lenkung des vorgegebenen Fragebogens durch Stellungnahme zu konkreten Themen – die Erhebung um eine oder mehrere Dimensionen zu erweitern.

Ein Interviewpartner unterstreicht nochmals die Relevanz der Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs (vor allem Rad- und Fußwege).

Ein weiterer Experte führt nochmals die Beachtung der (Folge)kosten als wesentlichen Aspekt bei Infrastrukturinvestitionen an. Es handelt sich dabei konkret um

- Investitionskosten,
- Erhaltungskosten für die Ausbesserungstätigkeiten und
- Zusätzliche Kosten für bspw. Beleuchtung, Schneeräumung etc.

Investitionen in die Straßeninfrastruktur bedürfen somit einer Rechtfertigung aus langfristiger Perspektive.

Die beiden anderen Experten gaben keine weiteren Punkte an.