



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna University of Technology

DIPLOMARBEIT

Problemstellungen und Lösungsvorschläge im ländlich, alpinen Raum erklärt am Beispiel des Westlichen oberen Murtals

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs

unter der Leitung von

Ao.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Andreas VOIGT

Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung
Fachbereich für Örtliche Raumplanung E280/4

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Jakob KNAP-RIEGER
0925217

Wien, am 6. Juni 2016

Überblick

Die Alpen, bzw. der Alpenraum stellt für ca. 14 Millionen Menschen (vgl. Alpenkonvention o.J.) nicht nur Lebensgrundlage und Wirtschaftsraum dar, sondern prägt auch deren Kultur und Tradition, deren Alltag und Lebensweise.

Im Laufe ihrer Geschichte haben sich die Alpen selbst und die Kultur und Traditionen der dort lebenden Bevölkerung unzählige Male gewandelt und verändert. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um die frühzeitlichen klimatischen oder geologischen Einflüsse handelt oder um die Formung und Entwicklung der alpinen Kulturlandschaft durch den Menschen. Die Alpen waren und sind auch heute noch Ort des stetigen Wandels.

Diese Wandlungsprozesse lassen sich in verschiedensten Ausprägungen und in ganz unterschiedlichen Intensitäten an verschiedenen Orten in den Alpen beobachten. Besonders hervorzuheben ist hier jedoch jener Aspekt, wonach sich die Alpen immer schneller verändern. Die dort lebende Bevölkerung muss sich immer wieder neu darauf einstellen und sich in einer sich schneller verändernden Welt zurechtfinden. Vor allem in den letzten hundert Jahren wurde das Erscheinungsbild der Alpen stärker durch den Menschen geprägt als jemals zuvor (vgl. Bätzing 2015: 247).

Diese Prozesse der kontinuierlichen Veränderung und der ständigen Umgestaltung zwingen die Bevölkerung dazu, sich schneller anzupassen und flexibler auf geänderte Rahmenbedingungen in den verschiedensten Bereichen zu reagieren.

Aus diesem Umstand heraus ergeben sich naturgemäß auch verschiedenste Probleme und Herausforderungen, aber auch Chancen und Möglichkeiten. Diese betreffen vor allem wirtschaftliche, ökologische und soziologische Themen.

Im Rahmen dieser Arbeit soll auf eben diese Themenbereiche aufmerksam gemacht werden. Anhand einer ausgewählten Beispielregion sollen typische Herausforderungen in einer alpinen, ländlichen Region aufgezeigt, beschrieben und nach Möglichkeit auch überwunden werden.

Abstract

More than 14 million people live and work in the European Alps. Therefore the Alps are an important economic and cultural part of middle Europe and they play a major role in the lives of the people living there. The Alps affect every part of their social, cultural and economic behavior.

The Alps have always changed, either for geological reasons or due to climatic influences. But also, on the other side, the people living in the Alps changed and formed them. They developed the culture and the landscape that is visible today. So it is fair to say, that the Alps are in constant transformation and change.

It is possible to watch this metamorphosis in different shapes and intensities and it can be assumed, that the process of changing is happening faster and faster. The people living and working in the Alps not only have to deal with this change, they also have to adapt their traditional ways and forms of living.

One of the bigger problems in rural peripheral regions like the Alps is the decreasing of the population with all the follow up effects. For example, the young, better educated, people leave their home regions more and more often, to work in urban regions. This is of course because cities offer higher chances in for high quality employment but also because of the better and brighter possibilities in a lot of other everyday life aspects.

This thesis will give you an overview of these and other problems of rural peripheral regions in the Alps and it will discuss these problems by reference to the region of the higher western Tyrol. At the end, I would like to give some approaches for dealing with these particular problems.

Danksagung

Im Rahmen dieser Arbeit möchte ich natürlich die Möglichkeit nicht ungenutzt lassen, um mich bei all jenen Personen zu bedanken, die mich während meines Studiums und dem Verfassen dieser Arbeit stets kräftig unterstützt haben.

Dies gilt allen voran meinen Eltern, die mir seit jeher eine große Hilfe sind, mir das Studium ermöglicht haben und die mich in allen Lebensbereichen nach bestem Wissen und Gewissen unterstützen.

Ein besonderes Dankeschön möchte ich auch an meinen Betreuer, Herrn Professor Andreas Voigt aussprechen. Er hat im Laufe meines Studiums mehrere meiner Arbeiten und Projekte betreut und war mir stets eine wichtige Anlaufstelle in Fragen zur Umsetzung von Ideen und der zu Papierbringung meiner Vorstellungen und Gedanken.

Danken möchte ich auch meiner Frau Stephanie, die mir immer wieder durch Motivationslöcher geholfen und meine Arbeit in stundenlangen Lesesitzungen korrigiert hat.

Schließlich möchte ich noch all jenen Personen ein herzliches Dankeschön aussprechen, die sich dazu bereit erklärt haben, mir im Zuge der Recherche zu dieser Arbeit, ihre begrenzte Zeit und ihr Wissen zur Verfügung zu stellen und meine Fragen beantworteten.

Jakob Knap-Rieger

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich, Jakob Knap-Rieger, ehrenwörtlich, dass die vorliegende Arbeit von mir persönlich, selbständig und ohne fremde Hilfe verfasst wurde. Es wurden nur die im Literaturverzeichnis angegebenen Quellen verwendet, wobei die den Quellen wörtlich oder inhaltlich entnommenen Stellen auch als solche kenntlich gemacht wurden.

Des Weiteren wurde diese Arbeit in dieser oder abgeänderter Form keiner anderen inländischen oder ausländischen Prüfungsbehörde vorgelegt oder veröffentlicht. Die vorliegende, gebundene Fassung entspricht auch der beiliegenden elektronischen Version.

(Jakob KNAP-RIEGER)

Wien, am 6. Juni 2016

Genderspezifische Formulierung

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit, und der leichteren Verständlichkeit des Textes, wird auf eine geschlechterspezifische Formulierung wie zum Beispiel BewohnerInnen oder AkteurInnen verzichtet. Im Sinne der Gleichberechtigung und Gleichbehandlung gelten solche Begriffe natürlich für beide Geschlechter gleichermaßen.

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	i
Abstract	ii
Danksagung	iii
eidesstattliche Erklärung	iv
genderspezifische Formulierung	v
Inhaltsverzeichnis	vi

A) Anreiz, Fragestellung, Aufbau und Verfahren

1. Anreiz und Motivation.....	2
1.1. Problem- und Fragestellung	2
1.2. Verfahren und Methodik	3
1.3. Aufbau und Bestandteile der Arbeit	4

B) Thematische Einführung und theoretische Grundlagen

2. Abgrenzung und Typologisierung des ländlichen Raumes	6
3. Entstehung von Problemen im alpinen Raum.....	12
3.1. Ökonomischer Rahmen.....	13
3.2. Ökologischer Rahmen	14
3.3. Soziokultureller Rahmen.....	15
3.4. Entwicklungstypen für alpine Regionen	15
4. Resultate des alpinen Wandels	20
4.1. Nutzungskonflikte und Ressourcenknappheit	21
4.2. Innenentwicklung als Instrument.....	23
5. Fazit und Schlussfolgerungen aus Teil B	25

C) Fallbeispiel: Das Westliche obere Murtal

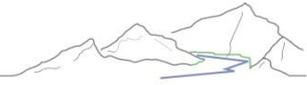
6. Das Westliche obere Murtal als Beispielregion.....	28
7. Beschreibung der Region und Bestandsdarstellung	29
7.1. Begriffliche Bestimmungen	29
7.2. Abgrenzung und Verortung der Region	30

7.3.	Geschichtlicher Rückblick.....	33
7.4.	Zentrale Gemeinden in der Beispielregion.....	35
7.5.	Beschreibung der IST-Situation.....	38
7.6.	Themenspezifische Kennzeichen und Eigenheiten der Region....	47
7.6.1.	Wirtschaftliche Eigenheiten und Struktur	47
7.6.2.	Naturräumliche und klimatische Bedingungen	47
7.6.3.	Siedlungsgefüge und Siedlungsstrukturen	48
7.6.4.	Verkehrliche Situation und Innenerschließung	49
7.6.5.	Soziale Infrastruktur	55
7.6.6.	Tourismus.....	60
8.	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Region.....	62
9.	Fazit und Schlussfolgerungen aus Teil C	67

D) Trends und künftige Entwicklungschancen

10.	Ausblick	69
11.	Projekte.....	71
11.1.	Infrastrukturprojekte.....	72
11.1.1.	Ausbau der Muraltbahn	73
11.1.2.	Ausbau der S36/ S37.....	79
11.2.	Effizienzsteigerung von Strukturen - „Die gemeinsame Region“ ..	81
11.2.1.	Eine Vision für Murau	82
11.2.2.	Regionalkonferenz.....	89
12.	Fazit und Schlussfolgerungen aus Teil D	95
13.	Glossar	99
14.	Verzeichnisse.....	100
14.1.	Literaturverzeichnis	100
14.2.	Abbildungsverzeichnis	104
14.3.	Tabellenverzeichnis	109

A) Anreiz, Fragestellung, Aufbau und Verfahren



1. Anreiz und Motivation

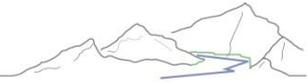
Die Alpen sind ein zentraler Bestandteil der mitteleuropäischen Kulturlandschaft und werden seit Jahrtausenden intensiv durch die ansässige Bevölkerung beeinflusst. Somit unterliegen sie einem ständig andauernden Prozess der Veränderung. Vor allem in den letzten beiden Jahrhunderten geschah diese Beeinflussung deutlich stärker und intensiver als in der gesamten Zeit davor. Diese Entwicklung hängt sehr stark mit einer Wandlung der Alpenbevölkerung zusammen. Durch neue, moderne Wirtschaftszweige, neue bzw. sich wandelnde Werte, geänderte Traditionen und außeralpine Einflüsse kam es in diesem Zeitraum zu einem gravierenden Umwerfen von traditionellen Lebensweisen und Strukturen im alpinen Raum (vgl. Bätzing, 2015: 247).

Diese Arbeit beschäftigt sich mit diesem tiefgreifenden Strukturwandel und versucht, anhand der Beispielregion des Westlichen oberen Murtals, jene Probleme und Herausforderungen zu beschreiben, die dieser mit sich bringt. Dabei sollen nicht nur momentane Entwicklungen aufgezeigt und analysiert werden, sondern im besten Fall auch Handlungsempfehlungen für die Zukunft diskutiert und erläutert werden.

1.1. Problem- und Fragestellung

Die Beispielregion, das Westliche obere Murtal, steht momentan vor großen Herausforderungen. Diese sind vor allem auch der Abwanderung der Bevölkerung geschuldet. Es stellt sich die Frage inwieweit diese peripher gelegene ländliche Region mit abnehmender Bevölkerungszahl, schwacher wirtschaftlicher Entwicklung, schlechter Erreichbarkeit und all den daraus folgenden Schwierigkeiten künftig bestehen, vor allem aber sich weiterentwickeln kann (vgl. Amt der Steiermärkischen Landesregierung 2011: 9f). Diese Arbeit soll die Probleme der betrachteten Region analysieren. Des Weiteren soll auch diskutiert werden, welche Lösungsmechanismen in anderen Regionen erfolgreich angewendet wurden und wie diese auf die Beispielregion umgedacht bzw. umgemünzt werden könnten. Daraus ergeben sich folgende Fragestellungen:

- Wie kann die Entwicklung der Region in eine positive Richtung gebracht werden?



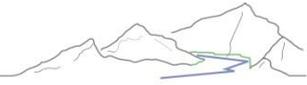
- Wie können ökonomisch, ökologisch und/ oder soziologisch gelagerte Probleme in ländlichen, alpinen Regionen, unter zu Hilfenahme von Prozessen aus anderen Region gelöst werden?

1.2. Verfahren und Methodik

Für den Teil Heranführung an die Thematik und die theoretischen Grundlagen im Teil B wurde bereits bestehende Literatur als Ausgangsbasis verwendet. Dies dient der Erlangung eines besseren Verständnisses für die Entwicklung in ländlichen, alpinen Regionen und der Schaffung eines Überblickes über die bestehende Forschung auf diesem Gebiet. Dabei geht es vor allem um die Fragen nach verschiedenen Definitionsformen und Möglichkeiten der Typologisierung bzw. Kategorisierung von themenrelevanten Inhalten. Des Weiteren wurden, aufgrund der verwendeten Literatur, die Grundlagen für das eigene Verständnis vertieft und geschärft.

Im Teil C, dem empirischen Teil, folgt eine Beschreibung der Beispielregion. Diese erfolgt durch Auswertungen von Daten der Statistik Austria und durch eigene Erhebungen vor Ort. Hier soll es vor allem darum gehen, den Betrachtungsraum zu analysieren, kennen zu lernen und die Probleme, mit denen er zu kämpfen hat, zu beschreiben.

Im letzten Teil der Arbeit (Teil D) sollen die zuvor erkannten und beschriebenen Problemstellungen und Herausforderungen durch gezielte Lösungsvorschläge bearbeitet werden. Durch good practice Beispiele sollen jene Regionen, die ebenfalls mit Problemen zu kämpfen hatten und diese überwandten, als Vorbild dienen und deren Prozesse auf die Beispielregion übertragen und an sie angepasst werden.



1.3. Aufbau und Bestandteile der Arbeit

Der Aufbau der Arbeit setzt sich aus drei großen Teilen zusammen. Der Reihe nach wird zu allererst an die Thematik der alpinen, ländlichen Regionen herangeführt, dies erfolgt in Teil B. Im Besonderen werden hier Zugänge zur Kennzeichnung und Typologisierung von ländlichen bzw. alpinen Räumen beschrieben. Hier geht es vor allem darum, welche Charakteristika einen ländlichen Raum prägen und definieren. In weiterer Folge werden jene Rahmenbedingungen erläutert, welche Probleme und Schwierigkeiten im alpinen Raum entstehen lassen und diesen auch maßgeblich beeinflussen. Aus der Raumtypisierung und der Festlegung der beeinflussenden Rahmenbedingungen, ergeben sich in weiterer Folge verschiedene Entwicklungstypen für alpine Regionen.

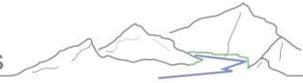


Abbildung 1: Schematischer Aufbau der Arbeit, eigene Darstellung

Im dritten Teil, Teil C, wird die ausgewählte Region, das Westliche obere Murtal, vorgestellt bzw. genauer betrachtet und analysiert. Dieser Teil dient vor allem auch der Feststellung nach den regionalen Strukturen und Problemstellungen bzw. den Schwierigkeiten.

In Teil D werden letztlich die zuvor gefundenen und beschriebenen Herausforderungen diskutiert. Wesentliche Bestandteile sind Lösungsvorschläge und Maßnahmen, die helfen sollen, die gegenwärtige Situation im Westlichen oberen Murtal zu verbessern.

B) Thematische Einführung und theoretische Grundlagen



2. Abgrenzung und Typologisierung des ländlichen Raumes

Es gibt die verschiedensten Herangehensweisen und Möglichkeiten den ländlichen Raum auch als solchen zu charakterisieren und einzuteilen. Eine vor allem international anerkannte und vergleichende Bewertungsmöglichkeit scheidet allerdings an den kleinstrukturierten, nationalen bzw. regionalen und kulturellen Eigenheiten und Unterschieden der einzelnen Regionen. Im Rahmen der OECD Ratsgruppe *Rural Development* wurden 1994 allerdings Kriterien erarbeitet, die eine Vergleichbarkeit von Regionen aufgrund bestimmter räumlicher Typologien auch international möglich machen. Hierbei wurde die Bevölkerungsdichte einer Gemeinde als grundlegender Bewertungsindikator herangezogen, um letztendlich ländliche Regionen in drei Kategorien einteilen zu können (vgl. Dax et al. 2008: 5)

- **überwiegend ländlich**

Hierbei handelt es sich um jene Gebiete in denen 50% der Bevölkerung in Gemeinden leben, die eine Bevölkerungsdichte von unter 150 EW/km² aufweisen.

- **maßgeblich ländlich**

Diese Gebiete weisen bereits eine etwas höhere Bevölkerungsdichte auf. In *maßgeblich ländlichen* Regionen wohnen nur mehr 15 bis 50% der Bevölkerung in Gemeinden die eine Bevölkerung von unter 150 EW/km² aufweisen

- **überwiegend urbanisiert**

Von diesen Gebieten kann gesprochen werden, wenn weniger als 15% der Bevölkerung in Gemeinden leben, die eine Bevölkerungsdichte von unter 150 EW/km² aufweisen.

(vgl. OECD 1994: 20ff)

Die Einteilung von verschiedenen Regionen in diese Kategorien lässt die Vermutung zu, dass ländliche Regionen der ersten Kategorie (geringe Bevölkerungsdichte) vermehrt mit Schwierigkeiten und Problemen zu kämpfen haben, als die überwiegend urbanisierten Regionen. Dies betrifft vor allem Themen der infrastrukturellen Ausstattung und der Erreichbarkeit der Region.



In Österreich ist der Anteil an ländlichen Regionen im Vergleich zum OECD-Schnitt sehr hoch. Ein Vergleich der Regionen in Österreich mit jenen der OECD zeigt außerdem auf, dass sich die Regionen in Österreich in den Jahren zwischen 1991 und 2001 in Bezug auf ihre Bevölkerungsdichte kaum verändert haben, während sich hingegen im OECD-Schnitt eine stete Urbanisierung feststellen lässt (vgl. Dax et al. 2008: 5).

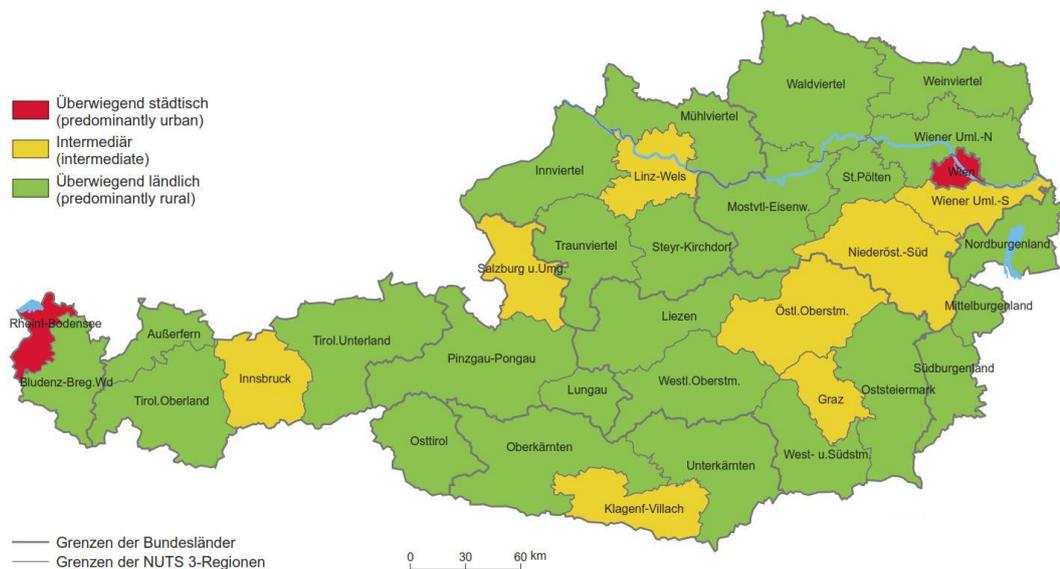


Abbildung 2: Verteilung der drei Raumtypen nach OECD-Kriterien auf NUTS 3 Ebene in Österreich. Quelle: OECD 2010, Statistik Austria a, [online] http://www.statistik.at/web_de/services/interaktive_karten/index.html erstellt am: [24.02.2012]

Kategorie	OECD 2001 Ø	Österreich 2001
überwiegend ländlich	20%	47%
Maßgeblich ländlich	27%	31%
überwiegend urbanisiert	53%	22%

Tabelle 1: Anteile der Bevölkerung auf die drei Kategorien nach OECD. Quelle: Dax 2004, eigene Darstellung



Obwohl sich die Werte für Regionen in Österreich in Bezug auf die Bevölkerungsdichte nur sehr wenig bis kaum verändert haben, kam es zu einem merklichen Anstieg der Bevölkerungszahlen in den Gemeinden mit 2.500 bis 10.000 Einwohner. In den 30 Jahren von 1971 bis 2001 verzeichneten sie den größten Bevölkerungszuwachs. Dieser Umstand (innerregionale Wanderung) wurde vor allem für periphere und schlecht erreichbare Regionen äußerst prägend, da die Städte zu regionalen Zentren wurden und sich somit auch ihre regionale Bedeutung vergrößert hat (vgl. Dax et al. 2008: 5).

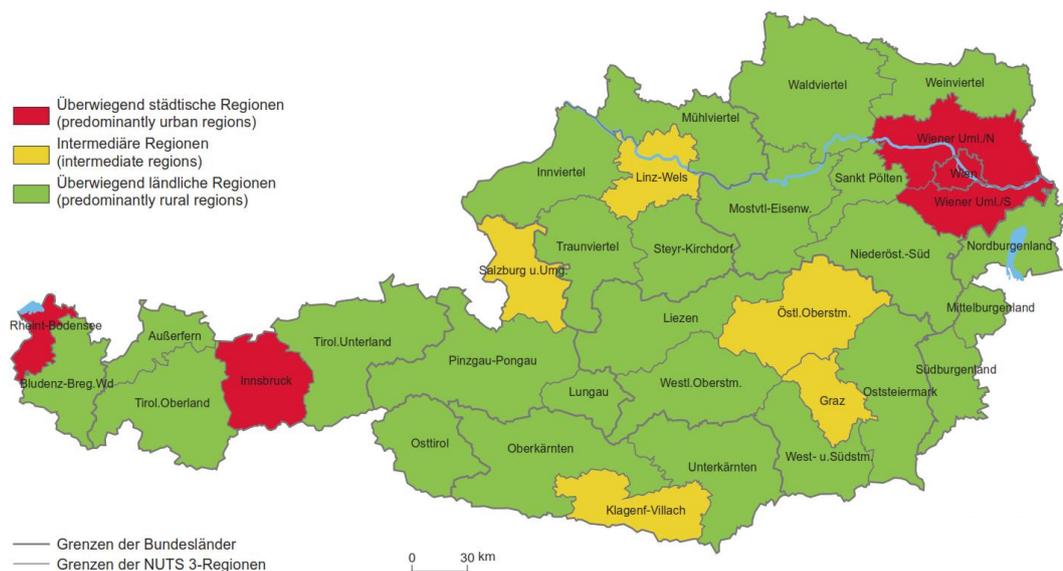
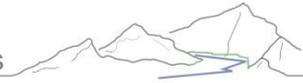


Abbildung 3: Stadt- Land Typologien der europäischen Kommission auf Nuts 3 Ebene.
 Quelle: Europäische Kommission 2013, Statistik Austria a, erstellt am: [09.10.2013]

Aufgrund der Tatsache, dass sich die Regionen in Österreich, basierend auf ihrer differenten Entwicklung zum OECD-Durchschnitt, anders verhalten, muss die Kategorienbildung und Einteilung des ländlichen Raumes auf eben diese Situation adaptiert und angepasst werden.

Auch aufgrund der geographischen Gegebenheiten in Österreich, wurden zusätzlich zu den OECD-Kriterien noch weitere Charakteristika in die Überlegungen zur Einteilung des ländlichen Raumes miteinbezogen. Diese beziehen sich vor allem auf die Zentralräume, den Alpenraum, den Grenzraum und das Voralpenland. Aus diesen Überlegungen ergeben sich wiederum drei Raumtypen, in die die ländlichen Regionen Österreichs eingeteilt werden können.



- **ländliche Gebiete/ Gemeinden in der Nähe urbaner Regionen (eher strukturstark, meist im Stadtumland oder in der Nähe zu hochrangigen Verkehrsachsen)**
- **ländliche Gebiete die durch intensiven Tourismus geprägt sind**
- **ländliche Gebiete die eine periphere Lage einnehmen (meist strukturschwache, inneralpine oder an Grenzen gelegene Gebiete)**

(vgl. Dax et al. 2008: 6)

Dabei ist allerdings anzumerken, dass sich die beiden zuvor genannten Einteilungen und Typisierungsmöglichkeiten bzw. deren Ergänzungen auf die Beschreibung des Raumes auf bestimmte Indikatoren (Bevölkerungsdichte) berufen und sich auch auf diese beschränken.

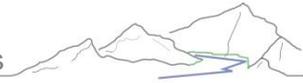
Dieser Umstand führt zu Pauschalierungen und Verallgemeinerungen von Regionen, die mitunter an der Realität vorbeigehen.

Um dem entgegenzuwirken ist es unumgänglich, regionale Unterschiede in Strukturen und vor allem in Prozessen genauer zu definieren. Das bedeutet, dass Regionen nicht ausschließlich nach ihren Kennwerten, sondern auch nach ihren Funktionsweisen eingeteilt und unterschieden werden sollen. Eine scharfe Abgrenzung zwischen den untersuchten Räumen bleibt damit allerdings nicht gewährleistet (vgl. Mose 2004: 575).

Eine Annäherung an diese Problematik wurde bei der Ministerkonferenz für Raumordnung (1995) in Deutschland getroffen, wonach die Typisierung von ländlichen Räumen in fünf verschiedenen Kategorien getroffen wird:

- **ländliche Räume in der Nähe von Agglomerationsräumen und großräumigen Verkehrsachsen**

Diese Räume spielen vor allem als Wohnorte eine tragende Rolle und besitzen eine hohe Einwohnerdichte. Die wirtschaftliche Situation fußt vor allem auf der mittelständischen Wirtschaft. Die verkehrstechnische Vernetzung mit benachbarten Ballungszentren ist feinmaschig und die Erreichbarkeit dadurch hoch. In Summe wird der Region eine positive Entwicklung vorhergesagt (vgl. Mose 2004: 575).



- **für den Tourismus attraktive ländliche Räume**

Hier spielt vor allem das Landschaftsbild eine gewichtige Rolle. Dieses sollte abwechslungsreich und reizvoll sein, um zumindest saisonalen Tourismus zu fördern. Dieser wiederum sorgt für Arbeitsplätze. Räume dieser Art bergen allerdings die Gefahr, gänzlich vom Tourismus abhängig zu werden (Einseitigkeit). Somit können sie keiner alternativen Entwicklungsmöglichkeit nachgehen und nur langsam oder, im schlimmsten Fall, gar nicht auf geänderte Rahmenbedingungen (Beispiel Klimawandel) eingehen (vgl. Mose 2004: 577).

- **ländliche Räume mit günstigen Produktionsbedingungen für die Landwirtschaft**

Für diese Räume spielen drei Bedingungen die ausschlaggebende Rolle. Zum einen sind die natürlichen Gegebenheiten wie Bodenbeschaffenheit, klimatische Einflüsse, Größe der Flächen und ähnliches ausschlaggebend für die landwirtschaftliche Produktivität, zum anderen können gewisse natürliche Nachteile durch maschinellen Einsatz und bessere Technik ausgeglichen werden (Düngung, große schlagkräftige Maschinen). Als dritter Punkt wird die Nähe zu Absatzmärkten angeführt. Sind alle drei Bedingungen optimal, kann von einer positiven Entwicklung ausgegangen werden (vgl. Mose 2004: 577).

- **ländliche Räume mit geringer Verdichtung und einer wirtschaftlichen Entwicklungsdynamik**

Diese Räume sind vor allem durch eine geringere Bevölkerungsdichte und eine größere Distanz zu den Ballungszentren gekennzeichnet. Sie sind also eher peripher gelegen. Die künftige Entwicklung dieser Räume basiert in erster Linie auf dem Beschäftigungswachstum in den Bereichen Industrie, Handwerk und Dienstleistungen (vgl. Mose 2004: 577).

- **strukturschwache ländliche Räume in der Peripherie**

Diese Räume beinhalten die größten Problemzonen. Sie sind von Zentren weit entfernt und haben eine schlechte Anbindung bzw. Erreichbarkeit. Des Weiteren



ist dieser Raumtyp durch eine defizitäre Infrastrukturausstattung, durch Bevölkerungsrückgang und durch schwache wirtschaftliche Strukturen gekennzeichnet (vgl. Mose 2004: 577).

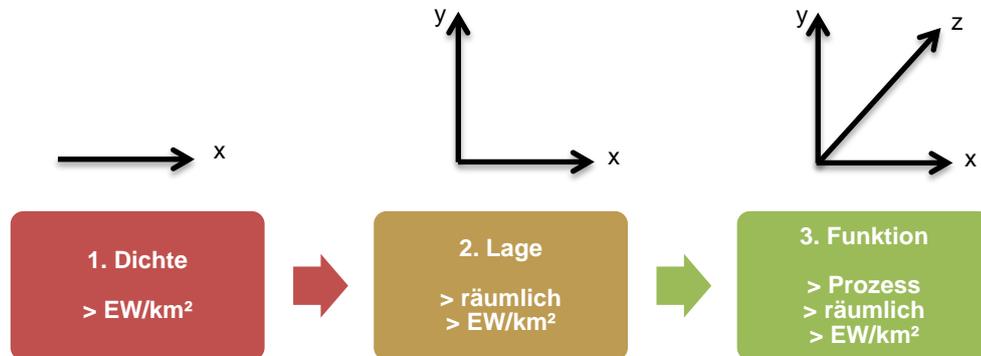


Abbildung 4: Die drei Zugänge zur Raumtypisierung bzw. zu Raumverständnis, eigene Darstellung.

Die dritte Betrachtungsweise, welche neben den quantitativen Kriterien der Bevölkerungsdichte und der räumlichen Lage der Region auch die Funktionsweise des Raumes (qualitativ) definiert und beinhaltet, stellt einen sehr guten Weg dar, um ländliche Räume in Gruppen und in Kategorien einzuteilen. Dadurch wird auch gewährleistet, dass Ausstattungen und Dynamiken einer Region in die Kategorisierung miteinbezogen werden. Daraus lässt sich letztlich ein Bild entwickeln, welches die Realität am besten beschreibt. Damit wären auch die Grundlagen für weitere Schritte (exakte Analysen, Problemerkhebungen und –feststellungen, Abgrenzungen etc.) genauer festgelegt und definiert.

Vor allem der dritte Zugang der Typisierung zeigt auf, wie vielfältig Probleme des jeweiligen Regionstypus sein können und wie seine künftige Entwicklung aussehen könnte. Dies ist dahingehend von großer Bedeutung, als das die Entstehung von heutigen Problemen häufig einem Wandel unterliegt, der bereits vor längerer Zeit begonnen hat.



3. Entstehung von Problemen im alpinen Raum

Betrachtet man den Alpenraum und seine jüngere Geschichte, so kann man zumindest zwei große, allumfassende und menschlich verursachte Vorgänge der Veränderung identifizieren. Diese sind die europäische Industrialisierung im 19. Jh. und die Entwicklung der Gesellschaft ab den 1950er Jahren.

Der Alpenraum war bis zur Industrialisierung hauptsächlich agrarisch geprägt. Das Gewerbe, die Forstwirtschaft, das Handwerk und der Bergbau spiegeln in dieser Zeit die zentralen Säulen der Gesellschaft wieder. Vernetzt war man über ein Netzwerk an Säumerpfaden. Dieses fragile Gleichgewicht wird mit dem Fortschritt der Industrialisierung zunichte gemacht. Es kommt bis 1955 zu einer flächenhaften Entwertung der Alpen. Dies manifestierte sich vor allem in einer Abnahme der Landwirtschaft und dem Zusammenbruch des Handwerks (Ersatz durch Maschinen). Der Bergbau wurde an vielen Standorten unrentabel und es wurden nur punktuelle Räume aufgewertet. Das Gewerbe und der Säumerverkehr verloren viel bzw. all ihre Bedeutung. All diese gravierenden Veränderungen schlugen sich in der Entwicklung der Bevölkerung, der Infrastruktur und auch in der Landschaft nieder (vgl. Bätzing 1991: 205ff).

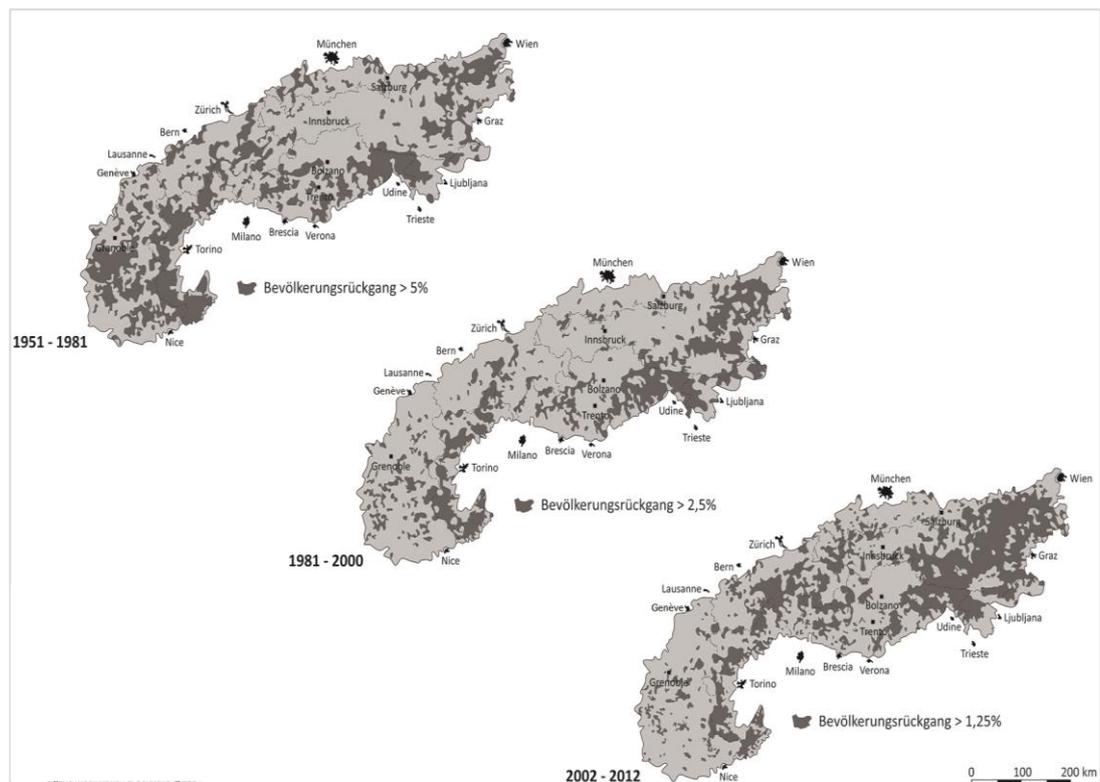


Abbildung 5: Bevölkerungsrückgang in den Alpen seit 1951. Quelle: Journal of alpine research, [online] <https://rga.revues.org/docannexe/image/2547/img-1.jpg> [12.02.2016]



Die zweite verändernde Bewegung setzte Mitte der 1950er Jahre mit einem Übergang der Alpenbevölkerung von einer Industrie- zu einer Dienstleistungsgesellschaft ein (Tertiarisierung). In dieser Phase wurden die Alpen wieder flächenhaft aufgewertet. Die Augenmerke lagen dabei allerdings auf anderen Schwerpunkten als auf jenen der Land- und Forstwirtschaft, dem Gewerbe oder Bergbau. Vielmehr wurde der Fokus auf die Faktoren Freizeit, Erholung und Tourismus gelegt. Diese wurden vielerorts zur neuen, dominierenden Wirtschaftsbranche. Auch diese zweite Phase des Wandels war mit tiefgreifenden infrastrukturellen, demographischen und landschaftlichen Veränderungen und Umstrukturierungen verbunden.

Durch diesen Strukturwandel, vor allem durch die Wandlung seit den 1955er Jahren, kann man heute drei große Problembereiche benennen bzw. identifizieren (vgl. Bätzing 1991: 205ff). Diese drei Bereiche geben sozusagen die Rahmenbedingungen vor, unter denen Probleme auftreten.

3.1. **Ökonomischer Rahmen**

Seit den 1955er Jahren kann auf eine durchwegs positive wirtschaftliche Entwicklung in den Alpenräumen zurückgeblückt werden. Die, im vorigen Kapitel erwähnte flächenhafte Aufwertung, hat allerdings noch nicht alle Regionen erreicht, sodass es zu einer Unterscheidung in Aktiv- und Passivregionen kommt. Vor allem in den Aktivregionen spielt eine positive wirtschaftliche Entwicklung eine wichtige Rolle. Diese wird wiederum durch vier große Einflüsse bzw. Abläufe beeinflusst (vgl. Bätzing 1991: 206):

- In den 80er Jahren wurde der Tourismus massiv ausgebaut und forciert. Dies führte dazu, dass der Konkurrenzkampf in diesem Bereich härter wurde. Der Kampf um Touristen, der sich auch in den 90er Jahren fortsetzte, wurde vor allem auf dem Rücken der kleineren, mittelständischen Betriebe ausgetragen. Vor allem die lokal und regional verwurzelten Betriebe verschwanden zunehmend (vgl. Bätzing 1991: 206).
- Der im vorigen Punkt erwähnte Konkurrenzkampf wird auch durch schnelle Änderungen im Freizeitverhalten und durch natürliche Gegebenheiten stark beeinflusst (Witterung, Klima etc.). Dies macht es vielen Orten schwerer, mit



größeren Tourismuszentren mithalten zu können. Diese können noch eher auf Schwankungen reagieren. Vor allem wenn es um kostenintensive Investitionen geht, ist man jedoch zunehmend auf außenstehende Geldgeber angewiesen (vgl. Bätzing 1991: 206).

- Das natürlich Relief der alpinen Regionen und deren Topographie geben vor, welche Bereiche besonders gut erreichbar sind. Diese sind aufgrund dessen bereits großzügig erschlossen und vielerorts überbaut. Dies hat zu einem massiven Anstieg der Grundstückspreise in diesen Regionen beigetragen und führt zu sozialen und ökonomischen Unstimmigkeiten (vgl. Bätzing 1991: 206).
- Der vierte gravierende Einfluss auf die Aktivregionen betrifft die Einseitigkeit der lokalen Ökonomie. Regionen die Monostrukturen aufweisen sind entweder gar nicht oder nur in geringem Umfang dazu in der Lage auf veränderte Rahmenbedingungen adäquat zu reagieren (vgl. Bätzing 1991: 206).

3.2. Ökologischer Rahmen

Der ökologische Rahmen spiegelt sich vor allem in der Luftverschmutzung wieder, welche gravierende Auswirkungen auf die lokalen Gegebenheiten hat. Hierbei kann von zwei Wirkungsbereichen ausgegangen werden. Zum einen spielen die Ballungsräume an den Alpenrändern eine große Rolle, weil sie selbst Schadstoffe emittieren. Zum anderen ist das alpine Transitaufkommen, das zwischen den am Alpenrand liegenden Zentren verkehrt, ein großer Verursacher von Luftverschmutzung.

Weitere ökologische Probleme finden sich auch in den touristisch stark genutzten Regionen. Durch den hohen Erschließungsgrad kommt es auch zu einem großen Flächenverbrauch, zu Luft- Wasser- und zu Bodenverschmutzungen. In jenen Bereichen, die als strukturschwach gelten und die in einem landwirtschaftlichen Sinne wenig intensiv bewirtschaftet werden, kommt es zu Sukzessionsprozessen, die die natürliche Diversität an Arten reduzieren (vgl. Bätzing 1991: 206).



3.3. Soziokultureller Rahmen

Im Alpenraum herrscht ein großer Konkurrenzkampf. In einem sozial-ökonomischen Kontext kann man davon ausgehen, dass es sehr viele Durchschnittsverdiener bei wenigen Wohlhabenden gibt. Dies führt zwangsläufig zu sozialen Diskrepanzen und Ungleichheiten. In vielen Bereichen führen Einflüsse von außerhalb des Alpenraumes zu Veränderungen in inneralpinen Regionen (außeralpine Einflüsse).

Die Einflüsse der modernen, außeralpinen Welt spielen eine große Rolle. Sie treffen mit den traditionellen Werten der Alpenbevölkerung zusammen. Hier lassen sich Unterschiede zwischen strukturschwachen und -starken Regionen feststellen. Erstere reagieren eher ablehnend auf Neuerungen wohingegen Menschen aus den strukturstärkeren (Tourismus-) Regionen eine offenere Haltung gegenüber einer Modernisierung haben.

Es hat sich in der Vergangenheit ein kultureller Widerstand gegen die von außen einwirkende Veränderung gebildet, der zunehmend größer wird. Durch diesen Widerstand können diverse Abläufe (ökonomisch, politisch etc.) gestört oder sogar völlig blockiert werden (vgl. Bätzing 1991: 206).

3.4. Entwicklungstypen für alpine Regionen

Da der Alpenraum enorm vielfältig und differenziert ist, treten die in Kapitel 3 beschriebenen Problembereiche in verschiedenen alpinen Regionen in unterschiedlichen Intensitäten und Formen auf. Betrachtet man die drei Problembereiche, ihre Dimensionen und ihre Ausprägungen, so lassen sich fünf problemorientierte Entwicklungstypen zusammenfassen. Jeder der nachstehenden Entwicklungstypen beschreibt eigene, unterschiedliche Beziehungen und Verknüpfungen zwischen den drei Problembereichen und deren Ausprägungen. Daraus ergeben sich naturgemäß auch verschiedene, regionspezifische Problemstellungen und Herausforderungen aber auch Chancen (vgl. Bätzing 1991: 205ff).

- **Agrarische Alpenregion**

Wie der Name schon vermuten lässt, findet man in den agrarisch geprägten Alpenregionen überwiegend land- und forstwirtschaftliche Nutzungstypen



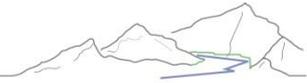
vor. Dies ist nicht zuletzt auch auf die fehlenden Arbeitsplätze in anderen Wirtschaftszweigen (sekundärer und tertiärer Sektor) zurückzuführen. Entwicklungsmöglichkeiten für diese Regionen ergeben sich oft aus zusätzlichen Angeboten (z.B. Ferienhausbau). Betrachtet man die agrarischen Alpinregionen von einem soziologischen Standpunkt aus, so kann man häufig einen Zustand der Erstarrung feststellen, welcher einer positiven Entwicklung nicht gerade förderlich ist. Ökologisch gesehen lässt sich dieser Entwicklungstyp in weitere Subbereiche einteilen. So kommt es auf Gunstflächen zu intensiver Landwirtschaft mit teilweisen Übernutzungstendenzen und zu Sukzessionsprozessen auf extensiv genutzten oder peripher gelegenen Standorten. Beide Extreme bewirken eine ökologische Fehlentwicklung, welche in weiterer Folge zur Instabilität der Landschaft beiträgt (vgl. Bätzing 1991: 207).

- **Industriell geprägte Alpenregion**

Dieser Entwicklungstyp lässt sich in zwei große Bereiche aufteilen. Auf der einen Seite gibt es die strukturschwachen (ehemals sehr wichtigen) Industriegebiete, die aufgrund von fehlenden infrastrukturellen Voraussetzungen nun in einer Krise stecken. Betriebe, die sich einer guten Verkehrsanbindung sicher sein können, haben weitaus weniger Schwierigkeiten und eine positive Entwicklung zu erwarten. In einigen Regionen sind die Arbeitsplätze in der Industrie quasi nur Zweitjobs für die Bevölkerung, die oftmals noch landwirtschaftliche Betriebe (wenn auch Kleinere) im Nebenerwerb führen. Vom ökologischen Standpunkt aus gesehen werden diese Regionen durch Umweltbelastungen beeinträchtigt (vgl. Bätzing 1991: 207f).

- **Touristische Alpenregion**

Die touristischen Regionen können, laut Bätzing, in zwei Kategorien eingeteilt werden: kleine und große Tourismusregionen. Vor allem den kleineren Tourismusorten wird eine schwierige Zukunft attestiert, da sie von großen Tourismusregionen sozusagen überboten werden. Dies betrifft jedoch nicht nur die touristische Angebotsvielfalt sondern auch die zusätzlichen Ausstattungen einer größeren Gemeinde mit nicht- touristischer Infrastruktur. Mit dem erhöhten, positiven Entwicklungspotential von großen



Tourismushochburgen, gehen aber auch allerhand ökologisch und soziokulturell fragwürdige Prozesse einher. Steigender Tourismus bedeutet stets steigendes Angebot. Dies führt zu vermehrtem Bodenverbrauch und in weiterer Folge zu einem höheren Druck auf den noch vorhandenen freien Boden. Dieser Umstand lässt die Grundstückspreise steigen, was wiederum zu kulturellen Widersprüchen und Problemen führt. Man darf natürlich auch die ökologischen Aspekte nicht außer Acht lassen. Große Tourismusregionen haben genauso mit Umweltproblemen zu kämpfen, die teilweise extrem hohe Kosten verursachen. Als Beispiel kann man hier die Wildbach- und Lawinerverbauungen nennen, die immer nötiger werden um Orte touristischer Nutzung vor Naturkatastrophen zu schützen (vgl. Bätzing 1991: 208).

- **Urbanisationsregion**

Urbanisationsregionen weisen einen ring- oder bandförmigen Aufbau auf und sind vor allem in nicht- touristischen oder peripheralpinen Regionen zu finden. Besonders wichtig für diesen Entwicklungstyp ist die Erreichbarkeit mit dem PKW. Den Urbanisationsregionen wird eine überaus positive Zukunftsentwicklung vorausgesagt und es gibt nur wenige negative Faktoren. Zu diesen gehören allerdings, ähnlichen den touristischen Alpenregionen, der hohe Flächenverbrauch und die dadurch ausgelösten Reaktionen bzw. die Umweltbelastungen in den Zentren der Urbanisationsregionen. Aus soziologischer Sicht wird deutlich, dass die kulturelle Identität verloren geht, da die meisten Bewohner solcher Regionen sogenannte „Zugezogene“ sind und keine persönliche Beziehung mit dem Wohnort aufbauen (vgl. Bätzing 1991: 208).

- **Sonderregion**

Sonderregionen werden aufgrund ihrer speziellen Nutzungsform unterschieden. Es handelt sich dabei meist um kleinere, punktuelle alpine Regionen wie etwa Deponieanlagen, Wasserkraftregionen, Truppenübungsplätze und/ oder Naturschutzgebiete. Besonders hervorzuheben ist allerdings, dass die Nutzungen dieser Regionen oftmals außeralpin bestimmt werden. Die Entwicklung dieser Regionen kann zumindest auf ökonomischer Seite als positiv bewertet werden. Auf der



soziologischen Seite hingegen, kann man aufgrund des städtischen Einflusses von einer kulturellen Beeinflussung der einheimischen Bevölkerung ausgehen (vgl. Bätzing 1991: 208).



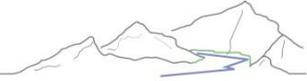
Abbildung 6: Die fünf Entwicklungstypen, eigene Darstellung

Wenn man diese fünf regionalen Entwicklungstypen vergleicht fällt auf, dass die künftige Entwicklung keines Typs leicht und einfach ist. Es stellt sich vielmehr die Frage, wie die verschiedenen wichtigen Einflussfaktoren (Ökonomie, Ökologie, Soziologie und Kultur) in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander entwickelt werden müssen, um eine zukunftsfähige Entwicklung tragen zu können.

Die Ursachen für bestimmte Entwicklungen sind unterschiedlich gelagert und lassen sich in drei Bereiche einteilen, wobei die Tertiarisierung der Alpenbevölkerung eine wesentliche Rolle dabei spielt.

1. Bereich: Der außeralpine Einfluss

Wie in Kapitel 3.3. kurz angemerkt spielt der außeralpine Einfluss eine immer größere Rolle. Das größte Problem hierbei liegt darin, dass nicht die Alpen selbst als Lebensraum entwickelt und verbessert werden, sondern lediglich die Funktionen, die die Bevölkerung in diesem Raum innehat. Besonders prägend ist hierbei, dass sich die Bevölkerung, um an diesem Prozess wirtschaftlich beteiligt



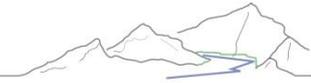
zu sein, nach außeralpinen Ideen und Gedanken richten soll und muss (vgl. Bätzing 1991: 209).

2. Bereich: Übernutzung von begrenzten Ressourcen

Die zweite große Ursache kann im menschlichen Umgang mit der Natur selbst gesehen werden. Hier ist besonders erwähnenswert, dass die Ressource Natur und auch der Mensch an und für sich, mehr als Material und Verbrauchsgut denn als wertvoller Rohstoff gesehen wird. Vor allem das Nichtbeachten von Nutzungsgrenzen, sowohl in einem ökologischen als auch in einem soziologischen Sinn, führt im Alpenraum zu großen Problemen, die sich in den zuvor erwähnten Rahmenbedingungen wiederfinden (vgl. Bätzing 1991: 210f).

3. Bereich: Verlust der Multifunktionalität

Als dritte Ursache ist an dieser Stelle die Nutzungstrennung zu nennen. Durch die Spezialisierung und auch durch die Arbeitsteilung und Sektoralisierung, zum Beispiel im Bereich der Wirtschaft und auch durch das stark ausgeprägte Konkurrenzdenken hat man Zusammenhänge und Symbiosen, welche früher funktioniert haben zerstört und eine Aufteilung des Raumes vorgenommen, die es in solch einer Form zuvor nicht gegeben hat. Dabei ging vor allem der Blick auf das Gesamtbild verloren und Probleme werden nur mehr durch sektorale Lösungsvorschläge behoben. Durch die Einteilung von Regionen in Tourismus-, Industrie- und Gewerbebezonen etc. ist die natürliche Multifunktionalität abhandengekommen (vgl. Bätzing 1991: 210).



4. Resultate des alpinen Wandels

Der Wandel in den Alpen lässt sich aufgrund der sich ändernden Rahmenbedingungen (siehe Kapitel 3) gut nachvollziehen und erklären. Die drei zuvor erwähnten großen treibenden Kräfte (Ökonomie, Ökologie, Soziologie) sind einem steten Wandel unterworfen. Damit ändert sich auch die Lebensgrundlage für die in den alpinen Regionen ansässige Bevölkerung.

Der Strukturwandel in den Bereichen der Wirtschaft führt zu zwei konträren Gegebenheiten. In lagegünstigen Regionen mit guter Erreichbarkeit sind moderne Wirtschaftsstrukturen möglich und breiten sich immer mehr aus. Dies führt in weiterer Folge zu einer Verstädterung der betreffenden Region. In peripheren schlecht erreichbaren Regionen kommt es hingegen zum gegenteiligen Gegenteil. Alte, nicht mehr rentable Wirtschaftsformen werden entwertet und die Etablierung von neuen Strukturen ist schwierig. Dieser Umstand führt in weiterer Folge zu Abwanderungstendenzen mit allen Problemen, die daraus entstehen (vgl. Bätzing 2015: 260).

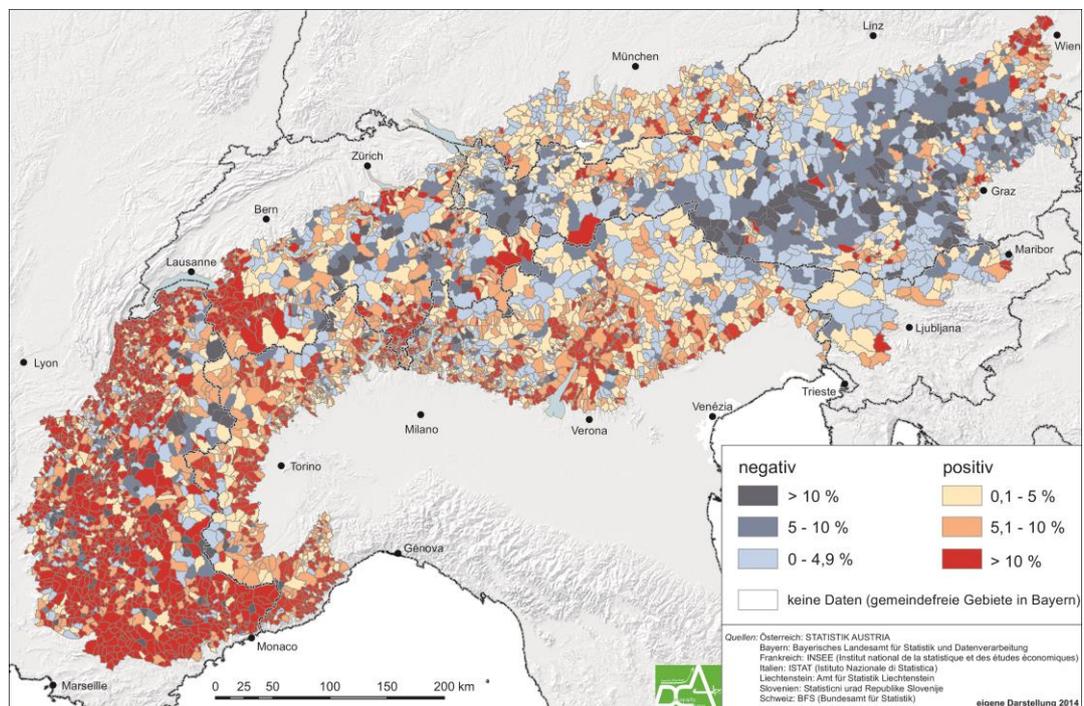


Abbildung 7: Veränderung der Bevölkerungszahlen, ein West- Ostgefälle. Quelle: Journal of alpine research, [online] <https://rga.revues.org/docannexe/image/2547/img-2.jpg> [12.02.2016]



Während sich Abbildung 4 in seiner Aussage lediglich auf den Rückgang der Bevölkerung in den Alpen seit 1951 beschränkt, werden in Abbildung 7 auch die positiven Veränderungen der Bevölkerung dargestellt. Es lässt sich, anhand dieser Grafik, eindeutig feststellen, dass es ein deutliches West-, Ostgefälle in Bezug auf die Bevölkerungszahlen gibt.

Genauso wie beim ökonomischen Strukturwandel treten auch bei der ökologischen Metamorphose zwei Ausprägungen auf, die, jede für sich betrachtet, strukturelle Schwierigkeiten mit sich bringen. Diese Ausprägungen treten in Form von intensiver Nutzung auf der einen Seite und Nutzungsaufgabe auf der anderen Seite auf. Beide Seiten wirken sich negativ auf die Biodiversität aus. Dies hat nicht nur zur Folge, dass ökologisch wertvolle Ressourcen verloren gehen oder das charakteristische Landschaftsbild zerstört wird. Es kommt auch zu einer Steigerung des Gefahrenpotentials. Vor allem beim letzten Punkt wird versucht, mittels moderner und kostspieliger Technik (zum Beispiel durch Wildbach- und Lawinverbauungen) die Situation günstig zu beeinflussen, was häufig zu einer Verzerrung der Wahrnehmung des Themas führt (vgl. Bätzing 2015: 289).

Bei der gesellschaftlichen bzw. sozio-kulturellen Umwandlung im Alpenraum lassen sich Parallelen zum ökonomischen Wandel feststellen. Die Umwandlung betrifft die gut situierten Regionen genauso wie jene, die peripher gelegen und schlecht erreichbar sind. In der Vergangenheit kam es zu einer Verschiebung der Werte weg vom Traditionellen, hin zur Moderne. Vor allem in jenen Regionen, die begünstigt durch ihre Lage verstädtern, ist dieser Wertewandel besonders deutlich ausgeprägt (vgl. Bätzing 2015: 304). Die drei genannten Dimensionen beeinflussen sich gegenseitig und haben ebenso Einfluss auf weitere Prozesse, die das Leben in den Alpen verändern.

4.1. Nutzungskonflikte und Ressourcenknappheit

Wie bereits erwähnt kommt es in den Gunstlagen der alpinen Täler zu einer Konzentration bzw. Ansammlung von Raumnutzungen aller Art. Dies ergibt sich alleine schon aus der Geländeform. Die Alpentäler stellen im Vergleich zu den Berghängen und steilen Wäldern, die sie begrenzen, eine gute und vor allem billige Alternative für die Bebauung dar. Der Vorteil liegt darin, dass der Boden mit geringem Aufwand bebaubar gemacht werden kann.



Abbildung 8: potentielle Nutzungskonflikte in Alpentälern, Quelle: eigene Aufnahme, Gaital 2015, eigene Darstellung

Man kann allerdings davon ausgehen, dass sich nicht alle Nutzungen miteinander vertragen bzw. eine Nutzung eine andere unmöglich macht. Somit ist leicht feststellbar, dass das Potential von Nutzungskonflikten äußerst hoch ist und zunehmend problematischer wird. Je nachdem welche Position jemand vertritt, steht natürlich die jeweils eigene Beanspruchung und Nutzung von Fläche im Vordergrund. Es gibt die unterschiedlichsten Nutzungsformen von räumlichen Strukturen und die Ansprüche und Anforderungen dieser an den Raum selbst weichen stets voneinander ab. Die Tatsache, dass die Ressource Boden in den Alpen ohnehin äußerst begrenzt ist, trägt naturgemäß nicht zur Entspannung in dieser Thematik bei, sondern im Gegenteil, heizt sie weiter an. Die schwierige Aufgabe dabei ist es, diese Vielzahl an Nutzungen so zu koordinieren, dass für jeden Nutzer dieser Funktionen das bestmögliche Ergebnis entsteht.



4.2. Innenentwicklung als Instrument

Städte und Regionen haben sich in den letzten Jahren und Jahrzehnten enorm verändert. Regionen mit hervorragenden infrastrukturellen Ausstattungen bzw. Angeboten in den Bereichen Gewerbe, Bildung, Industrie und Freizeit profitieren von einem zunehmenden Verstädterungsgrad. Periphere, ländliche Regionen, bzw. kleinere Städte hingegen sehen sich eher mit Abwanderungstendenzen und daraus resultierenden Herausforderungen konfrontiert. Besonders problematisch ist für diese Regionen hierbei die Kombination aus Abwanderung einerseits und dem Wunsch nach Wohnen im Einfamilienhaus mit Garten andererseits. Dieser Umstand, gepaart mit anderen ökonomischen, demographischen und sozialen Problemen, die diese Regionen charakterisieren, führt zu hohem Druck auf deren Innenstädte und Siedlungskerne. Das Schaffen von großen Einkaufszentren und Gewerbeparks unmittelbar vor den Städten und Gemeinden erhöht diesen Druck zusätzlich. Durch diese Umstände hat sich die Versorgungsqualität in den Innenstädten in den letzten Jahren enorm reduziert (vgl. österreichischer Städtebund, 2014: 10).

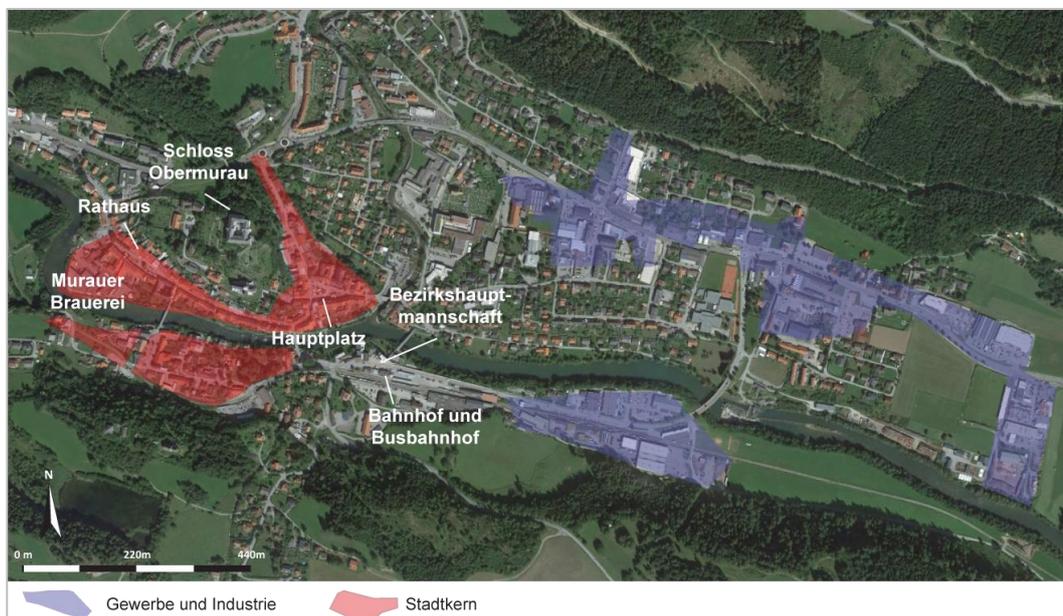


Abbildung 9: Am Beispiel Murau kann man sehr gut erkennen, wie sich Einkaufszentren und Gewerbeparks am Stadtrand ausbreiten. Quelle: Kartengrundlage Google Earth, eigene Darstellung.



Durch das begrenzte Vorhandensein bzw. durch die Nichtvermehrbarkeit der Ressource Boden, stellt sich die Frage wie, vor allem im alpinen Raum, künftig mit jenen Aufgaben und Herausforderungen, welche moderne Siedlungsentwicklungen mit sich bringen, umgegangen werden kann. Die Zersiedelungstendenzen in vielen Gemeinden bringen Probleme und Nachteile mit sich. Allen voran steht dabei die Problematik des erhöhten Flächenverbrauchs. Um eine nachhaltige Siedlungsentwicklung umsetzen zu können, ist es daher nötig, jene Potentiale und Chancen in bestehenden Siedlungsverbänden zu nutzen, die bis jetzt nicht berücksichtigt wurden. Strategien der Innenentwicklung können auf der einen Seite dabei helfen, Qualitäten von Siedlungen und Gemeinden zu verbessern und auf der anderen Seite würden damit auch Ausweitungen und Zersiedlungsvorgänge eingedämmt werden (vgl. Scholl 2007: 3).

Um bestehenden Problematiken entgegenzuwirken und zu begegnen gibt es verschiedene Ansätze und Möglichkeiten.

In der Umsetzung funktioniert dies dann beispielsweise so, dass neue Wohn- bzw. Gewerbebauten nur dann neue Freiflächen („auf der grünen Wiese“) in Anspruch nehmen dürfen, wenn sich davor gezeigt hat, dass der jeweilige Bedarf an Fläche innerhalb des Siedlungsgebiets nicht verfügbar ist und auch durch Entwicklung anderer innerstädtischer Potentiale eine Umsetzung nicht realisierbar ist. In der Innenentwicklung gibt es einige Kernthemen, die von enormer Bedeutung sind. Dazu gehören beispielsweise sämtliche Belange im Bereich der Baulandmobilisierung, der Um- bzw. Neunutzung von leerstehenden Gebäuden und der Wiederbelebung von vorhandenen, innerstädtischen Brachen. Mittels dieser Werkzeuge und Instrumente können Maßnahmen getroffen werden, die dabei helfen, Siedlungsentwicklungen effizienter und auch nachhaltiger zu gestalten. Nachverdichtungen in Siedlungskernen reduziert den Flächenverbrauch von Siedlungs- und Verkehrsflächen und schont somit das Landschaftsbild und den Boden. Weitere Auswirkungen betreffen beispielsweise die Effizienzsteigerung von verschiedenen technischen Infrastrukturen, deren Auslastung durch die höhere Dichte wirtschaftlicher wird. Damit können wiederum deren Kosten reduziert werden (vgl. Scholich 2004: 311).

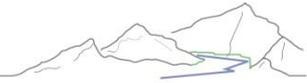
Die Innenentwicklung stellt demnach also ein Instrumentarium dar, das gut geeignet ist, um Herausforderungen in der heutigen Siedlungsentwicklung nachhaltig zu bearbeiten.



5. Fazit und Schlussfolgerungen aus Teil B

Es gibt kein international einsetzbares und universell gültiges Instrumentarium zur Typologisierung und Einteilung von ländlichen, peripheren Räumen. Dies beruht vor allem auf der Vielfältigkeit und den Unterschieden, aus denen diese Räume bestehen. Die alleinige Bildung von drei Kategorien zur Einteilung (nach OECD) ist nicht ausreichend, um eine zufriedenstellende Klassifikation von Räumen zu erreichen. Betrachtet man hingegen die fünf Kategorien nach Mose, so lässt sich erkennen, dass hier nicht ausschließlich statistische Werte (z.B. Bevölkerungsdichte) ausschlaggebend sind sondern auch die ablaufenden Prozesse eine gewichtige Rolle zur Einteilung spielen. Dies lässt sich auch an den Beschreibungen der einzelnen Kategorien ablesen. Diese Form der Einteilung erscheint mir als die geeignetere Möglichkeit zur Klassifizierung von ländlichen Regionen.

Die Umstrukturierung in den Alpen und der Wandel, welcher sich im 19. und 20. Jh. vollzogen hat, sind ausschlaggebend für die heutigen, vorherrschenden Rahmenbedingungen. Als Eines der maßgeblichsten Probleme kann die Abnahme der Bevölkerungszahlen und die Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung (demographische Wandel) in peripheren, ländlichen Regionen gesehen werden. Dieser Umstand hat nicht nur weitreichende Auswirkungen auf die dortige soziale und technische Infrastruktur und auf die generelle Ausstattung der betreffenden Region, sondern auch auf die künftigen Entwicklungschancen. Die Bevölkerungsentwicklung wird von vielen Faktoren wie etwa der Anzahl der vorhandenen Arbeitsplätze, öffentlichen Einrichtungen oder Infrastrukturangeboten beeinflusst. Wandert die Bevölkerung ab wird das Angebot (vor allem an öffentlicher) Infrastruktur geringer. Dies kann sich beispielsweise auf Schließungen oder Reduzierung von verschiedensten Infrastrukturen auswirken. Zum Beispiel sind eingestellte oder teilweise reduziert geführte öffentliche Verkehrsverbindungen für die ansässige Bevölkerung ein großes Problem. Mitunter kann hier auch von einem „Rückbau“ der öffentlichen Infrastruktur in bestimmten Bereichen gesprochen werden. Dies trifft vor allem auf jene Einrichtungen zu, die aufgrund geringer Nachfrage (z.B. Bibliotheken) oder geringer Auslastung (z.B. Schulen) geschlossen oder zusammengelegt werden.



Nutzungskonflikte zwischen einzelnen Gruppen und/ oder Nutzungstypen tragen ihr übriges zur Entstehung von Problemen bei. Besonders schwerwiegend fallen dabei jene Nutzungsformen ins Gewicht, deren Veränderungs- bzw. Anpassungsfähigkeit an sich ändernde Rahmenbedingungen, also deren Flexibilität, nur in äußerst geringem Ausmaß gegeben ist. Sie stehen einer zeitgemäßen Entwicklung oftmals im Wege.

Es ergibt sich also eine Mischung aus verschiedensten Problematiken, die durch einen grundlegenden Strukturwandel und eine gesellschaftliche Entwicklung ausgelöst wurden. Nicht alle alpinen Regionen haben mit allen Problemen im gleichen Ausmaß zu kämpfen, aber es lassen sich doch bestimmte Schwierigkeiten feststellen, die in vielen verschiedenen, vor allem aber in peripher gelegenen Regionen vorhanden sind und auch ähnliche Ausprägungen aufweisen:

- Abwanderung der besser ausgebildeten, jüngeren Bevölkerung in Stadtregionen (brain train)
- Überalterung der verbleibenden Bevölkerung mit daraus resultierenden höheren Anforderungen an die soziale Infrastruktur
- schlechte Erreichbarkeiten, sowohl im MIV als auch im ÖV
- schwieriger werdende Versorgung mit öffentlichen Dienst- und Gesundheitsleistungen

C) Fallbeispiel: Das Westliche obere MurtaI



6. Das Westliche obere Murtal als Beispielregion

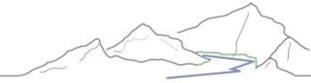
Aus den vorangegangenen Theorien können sich also verschiedene Problemfelder, Ursachen und Lösungsansätze für unterschiedliche alpine, ländliche Regionen ergeben. Anhand der Beispielregion des „Westlichen oberen Murtals“, entlang der Murtalbahn, möchte ich nun erläutern, wie sich diese Probleme und Schwierigkeiten in einer bestimmten Region ausprägen und wie man ihnen durch Maßnahmen und Impulse entgegensteuern kann.

Die Wahl dieser Region hat folgende Gründe: Viele, der in Kapitel 3 beschriebenen Problemstellungen und Aussagen treffen in weiten Teilen auf das Westliche obere Murtal zu und können vor Ort auch sehr gut erkannt und festgestellt werden. Dies betrifft vor allem die angesprochenen Herausforderungen in Bezug auf den demographischen Wandel in Zusammenhang mit der hohen Abwanderung, die schlechte Erreichbarkeit und die generell periphere Lage der Region. Die Ausstattung der Region mit Arbeitsplätzen kann ebenfalls als mangelhaft und problematisch bezeichnet werden (vgl. Reif 2015).

In einem Thesenpapier der ÖROK zu peripheren, ländlichen Räumen aus dem Jahr 2008, wird das Zukunftsbild und die künftige Entwicklung der Region ebenfalls als äußerst schwierig und unsicher beschrieben. Vor allem die Quantität und die Qualität der momentanen Ausstattung der Region (Bevölkerungsentwicklung, Arbeitsplätze, Infrastruktur usw.) stellt eine große Herausforderung dar.

Im folgendem Teil der Arbeit soll diesen Aussagen nachgegangen werden und letztlich soll eine Diskussion darüber geführt werden, welche Lösungsvorschläge in der Region umgesetzt werden können, um die jetzigen Probleme zu lösen bzw. künftige Herausforderung zu meistern.

Letztlich möchte ich auch noch meinen persönlichen Zugang zu ebendieser Region nicht unerwähnt lassen. Da ich selbst aus dem Bezirk Murau komme, in Murau die Schule besucht habe und meine Familie dort zu Hause ist, möchte ich es nicht verabsäumen, diese Region nicht nur aus der privaten Perspektive, sondern auch aus jener der Planung zu sehen.



7. Beschreibung der Region und Bestandsdarstellung

Das folgende Kapitel dient der Schaffung eines Überblicks über die Beispielregion. Dabei werden zu Beginn begriffliche Bestimmungen erläutert und die zentralen Gemeinden beschrieben. Zusätzlich werden die Eigenheiten der einzelnen Gemeinden genauer dargestellt.

7.1. Begriffliche Bestimmungen

Was ist eine Region und wie wird sie abgegrenzt und definiert? Eine Antwort auf diese Frage findet sich im Landesentwicklungsprogramm (LEP) für die Steiermark in der Fassung von 2009. Im §2 Abs. (1) wird wie folgt festgehalten:

„Regionen sind räumliche Einheiten, die jede für sich erforderlichen räumlichen Voraussetzungen für möglichst alle Daseinsgrundfunktionen bieten sollen, so dass sie gut ausgestattete und funktionsfähige Lebensräume für ihre Bevölkerung darstellen. Daseinsgrundfunktionen sind die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Erholen, Bildung, Ver- und Entsorgung, soziale Kommunikation und Verkehr“.

(Amt der Steiermärkischen Landesregierung 2009: 9)

Daraus ableitend wurden in der Steiermark insgesamt sieben Regionen bestimmt, die die oben genannten Kriterien erfüllen. Unter anderem findet man im zweiten Absatz des LEP 2009 die Region Obersteiermark West, die sich aus den politischen Bezirken Murtal (ehemals Judenburg und Knittelfeld) und Murau zusammensetzt. In weiterer Folge heißt es dann, dass weitere (kleinere) Planungsräume als Teilräume abgegrenzt werden können (vgl. Amt der Steiermärkischen Landesregierung 2009: 6).

Betrachtet man das Salzburger Landesentwicklungsprogramm (SLP) so kann man auch hier verschiedene Definitionen und Abgrenzungsmöglichkeiten entnehmen. So wie in der Steiermark, werden auch in Salzburg Planungsregionen definiert:

„Zur gemeinsamen Lösung gemeindeübergreifender Probleme, zur Vernetzung der Raumstrukturen und zur Entwicklung und Erhaltung einer regionalen Identität



sollen die Gemeinden an den Aufgaben der Landesplanung durch eine aktive Regionalplanung beteiligt werden“.

(Amt der Salzburger Landesregierung 2003: 18)

Zentrale Orte werden im SLP in den Stufen A bis D eingeteilt, wobei Gemeinden der Stufe A wie folgt definiert sind:

„Zentrale Orte der Stufe A dienen zu Versorgung der Bevölkerung von mehreren Planungsregionen mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs und teilweise auch des höheren Bedarfs. Im Zentralraum ergänzt ein Zentraler Ort dieser Stufe die oberzentrale Funktion der Landeshauptstadt und im ländlichen Raum erfüllt er als leistungsfähiges Zentrum der Versorgung und des Arbeitsmarktes eine bedeutende Funktion zur Stärkung des ländlichen Raums und zur Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung“.

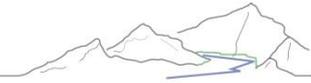
(Amt der Salzburger Landesregierung 2009: 13)

Besonders interessant ist auch der Verweis auf die grenzüberschreitende Raumplanung im Salzburger Landesentwicklungsprogramm. So wurden vier Raumordnungsvereinbarungen mit benachbarten Ländern beschlossen. Hierbei wird es in den Aufgabenbereich der jeweiligen Gebietskörperschaften gelegt, bei Handlungsbedarf mit den Nachbarländern bzw. Nachbarstaaten geeignete Lösungen und planungsrelevante Maßnahmen zu treffen (vgl. Amt der Salzburger Landesregierung 2003: 20).

7.2. Abgrenzung und Verortung der Region

Die Überlegungen bezüglich dieser Arbeit beziehen sich auf die Region Obersteiermark West. Angedacht ist dabei die Betrachtung eines Teilraumes dieser Region entlang der Bahnachse der Murtaler Schmalspurbahn, welche zwischen Unzmarkt- Frauenburg in der Steiermark und Tamsweg im salzburgerischen Lungau verkehrt.

Weitere, überwiegend infrastrukturelle Abgrenzungen finden sich in folgenden, von Norden nach Süden verlaufenden Passstraßen und alpinen Übergängen, welche das Westliche obere Murtal gegen andere Täler und Regionen abgrenzen.



Im Osten der Region verläuft die von Judenburg kommende B317. Der Verlauf der Straße berührt den Betrachtungsraum tangential und findet weiter, im „Perchauer Sattel“ (Anm. 955m ü.d.M.); seinen höchsten Punkt. Weiter Richtung Süden mündet die B317 dann in Friesach bzw. später in Klagenfurt. Momentan befindet sich die Straße in einem großen Ausbauprogramm der Asfinag. So soll, nach Umsetzung aller Ausbaustufen, die S36 (von St. Michael in der Obersteiermark bis Scheifling) das obere Murtal durch eine vierspurige Schnellstraße, mit Zufahrtsmöglichkeiten für den Betrachtungsraum in Scheifling und Unzmarkt- Frauenburg, erschließen. Für Unzmarkt- Frauenburg ist außerdem eine rund 950m lange Unterflurtrasse geplant, die bis 2019 fertiggestellt sein soll.

Verlässt man die B317 in Scheifling und folgt dem Verlauf der Mur weiter flussaufwärts, gibt es mehrere Möglichkeiten das Tal Richtung Süden wieder zu verlassen. Zwei dieser Möglichkeiten befinden sich unter anderem in Teufenbach- Katsch (L513 entlang der ÖBB Linie) und in Murau (L502 Richtung Laßnitz). Beide Straßen führen im weiteren Verlauf nach Neumarkt.

Die „Turracher Höhe“ stellt mit Sicherheit einen der bekanntesten und auch wichtigsten Übergänge Richtung Süden in diesem Raum dar. Die B95 schlängelt sich vom steirischen Talort Predlitz bis auf eine Höhe von ca. 1.700m ü.d.M. und weiter bis nach Feldkirchen in Kärnten. Die Bekanntheit des Passes liegt wohl an seiner langen Geschichte (wichtiger römischer Handelsweg) und an seinem großen Ski- und Wandergebiet.

Die Westliche Abgrenzung der Region findet sich im Anschluss an die A10 Tauernautobahn in Salzburg. Dieser befindet sich in St. Michael im Lungau, etwa 20km westlich von Tamsweg.

Nach Norden gibt es, innerhalb der Region, keine wichtigen Verbindungsstraßen, höchstens kleinere nur innerregional bedeutende Pässe. Hier wird die Region durch die Niederen Tauern begrenzt. Somit bettet sie sich in die Zentralalpen ein und wird durch eine Reihe weiterer Gebirgszüge definiert. Diese sind unter anderem die Gurktaler Alpen, vor allem aber die Murberge (vgl. Kernizkyi 2015: 1).

Eine weitere, nicht geographische Abgrenzung der Region wird über die Murtalbahn gebildet. Die Schmalspurbahn verläuft zwischen den beiden Endbahnhöfen Tamsweg im Lungau und Unzmarkt- Frauenburg in der Steiermark.

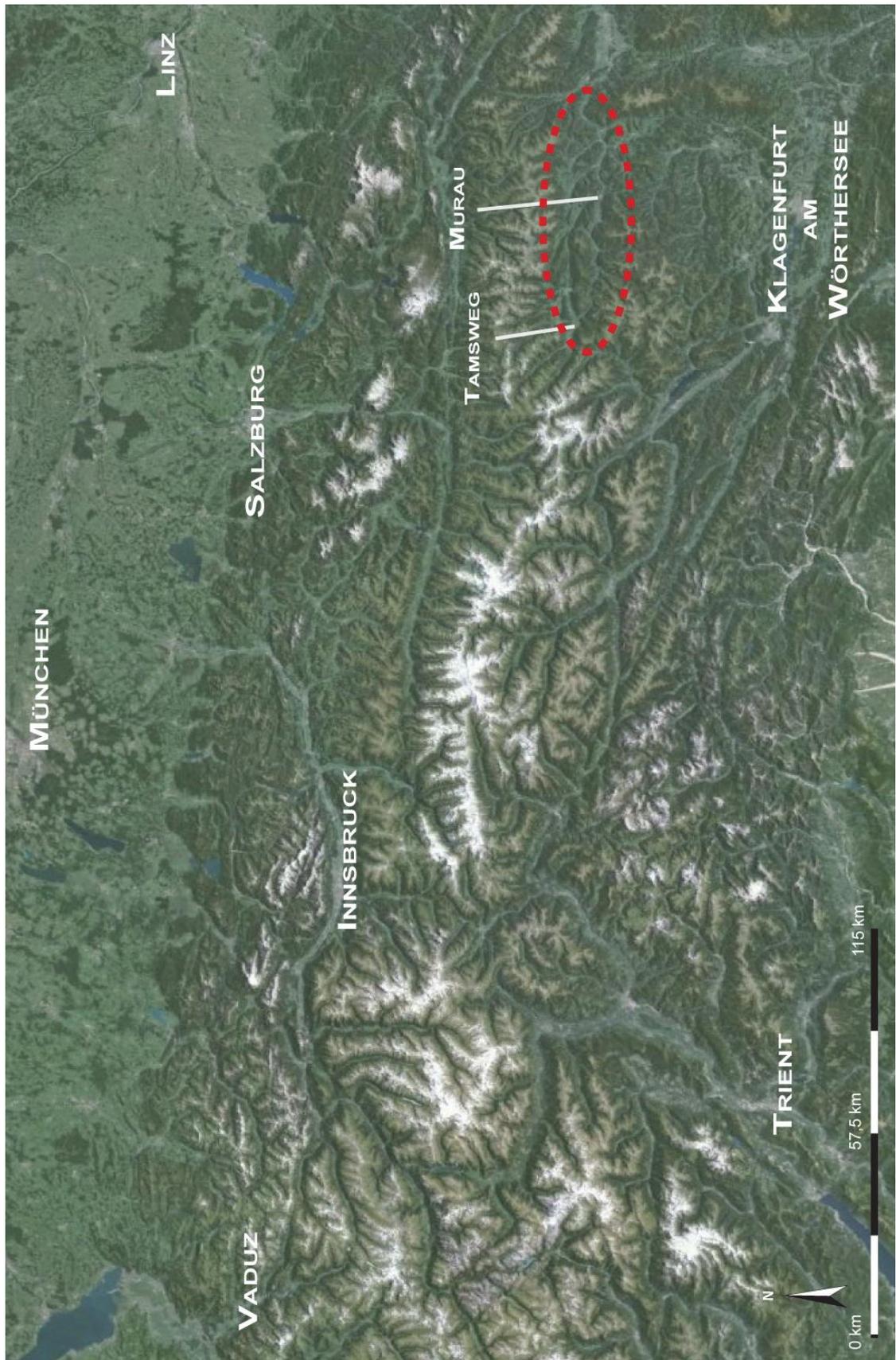


Abbildung 10: Einbettung der Region in die Alpen. Quelle: Grundlage: Google Earth, eigene Darstellung



7.3. Geschichtlicher Rückblick

Der Bereich des oberen Murtales blickt auf eine lange Siedlungsgeschichte zurück. Die Lage zwischen Scheifling (Ad Pontem) und dem Radstädter Tauernpass war zu Zeiten des römischen Weltreiches äußerst günstig. Die Region gehörte damals zur römischen Provinz Norikum und noch heute kann man Überreste dieser Zeit in der Bezirkshauptstadt in Form von römischen Grabsteinen und Skulpturen an Häuserfassaden finden. Auf die Römer folgten die Slaven und die Baiuwaren. Letztere bevölkerten die engen Täler des oberen Murtales und im neunten Jahrhundert wurde damit begonnen, die Alpenbevölkerung zu missionieren. In dieser Zeit entstanden auch viele der heute noch erhaltenen Kirchen (vgl. Stadtgemeinde Murau o.J. a).

Die erste urkundliche Erwähnung Muraus stammt aus dem Jahr 1250. In der mittelalterlichen Zeit spielte die Familie Lichtenstein eine besonders wichtige Rolle. Der Minnesänger Ulrich von Lichtenstein gilt heute als Erbauer der Burg und der Stadt Murau. Die Familie hatte Murau mehrere hundert Jahre im Besitz und gehörte zu den wichtigsten Adelsleuten in der Steiermark und in Österreich.



Abbildung 11: Murau in einem Stich von 1681. Quelle: Österreichischer Städteatlas, 1967



Während seiner Blütezeit war Murau ein beliebter und auch belebter Handelsplatz, wo, vor allem dank der für damalige Verhältnisse günstigen, Verkehrsverbindungen erfolgreich Salz, Vieh, Loden und Filz gehandelt wurden. Mit Ende des 15. Jh. schwand der Einfluss der Familie Lichtenstein. Auf sie folgte Anna Neumann (1535 bis 1623) die durch ihr Geschick im Handeln und ihr kaufmännisches Talent ihren Besitz vergrößern konnte. Noch heute trägt die Anna Neumann Straße ihren Namen.

Nach ihrem Tod brach die Zeit der Familie Schwarzenberg an. Sie bauten Murau im 17. und 18. Jh. zu einem der größten Herrschaftssitze in der Steiermark aus und sind bis heute Großgrundbesitzer in der Region geblieben.

1880 wurde auch der Flößerbetrieb auf der Mur aufgenommen und lediglich 14 Jahre später wurde auch die Schmalspurbahn, die Murtalbahn, eröffnet.

Während des 1. Weltkrieges (WK) diente Murau als Ausbildungsstätte. 1915 wurden zwischen 2.000 und 3.000 Soldaten ausgebildet. Ebenfalls in dieser Zeit wurde, von russischen Kriegsgefangenen, die Straße auf die Stolzalpe gebaut. Im 2. Weltkrieg war Murau Standort eines Kriegsgefangenlagers, in dem vor allem britische Soldaten untergebracht wurden. Nach dem Krieg blieb Murau unter britischer Besatzung (vgl. Stadtgemeinde Murau o.J. a).



7.4. Zentrale Gemeinden in der Beispielregion

Gemäß dem steirischen LEP aus dem Jahr 2009 und seinem salzburgerischen Pendant werden im gesamten Betrachtungsraum lediglich zwei Orte als regionale Zentren gesehen. Hierbei handelt es sich natürlich um die Bezirkshauptstadt Murau selbst und um Tamsweg, das nach dem SLP als Zentraler Ort der Stufe A eingestuft ist (siehe dazu Kapitel 7.1.). Allerdings sucht man nach einem regionalen Nebenzentrum in der Region vergeblich. Neumarkt wäre nach dem LEP 2009 noch am ehesten dazuzuzählen (Amt der Steiermärkischen Landesregierung 2009:7ff), fällt allerdings aus dem Betrachtungsraum, da es weder an der Murtalbahn noch an der B96 liegt.

Betrachtet man das Westliche obere Murtal ab Unzmarkt-Frauenburg, so stellt man fest, dass es acht wichtige Gemeinden gibt:

- Unzmarkt- Frauenburg
- Scheifling
- Niederwölz
- Teufenbach- Katsch
- Murau
- St. Georgen am Kreischberg
- Stadl/ Predlitz
- Tamsweg



Abbildung 12: Schematische Darstellung der Lage der Gemeinden. Quelle: eigene Darstellung



All diese Gemeinden liegen mehr oder weniger direkt am Streckenverlauf der Murtaler Schmalspurbahn bzw. an der Murtal Straße (B96).

Bei den folgenden Grafiken, Tabellen und Abbildungen ist darauf zu achten, dass es mit 01. Jänner 2015 in der Steiermark zu zahlreichen Gemeindezusammenlegungen (Gemeindestrukturreform) gekommen ist. Insbesondere betrifft dies elf ehemals eigenständige Gemeinden, die letztlich zu vier Größeren vereint wurden. In Tabelle 2 kann abgelesen werden, welche ehemaligen Gemeinden zusammengelegt wurden und wie sie seit 2015 bezeichnet werden. In Bezug auf die folgenden Aussagen der Auswertungen spielen die Zusammenlegungen allerdings keine Rolle.

vor der Gemeindezusammenlegung 2015	nach der Gemeindezusammenlegung 2015
Scheiffling	Scheiffling
St. Lorenzen	
Laßnitz bei Murau	Murau
Stolzalpe	
Triebendorf	
St. Egidi	
St. Georgen ob Murau	St. Georgen am Kreischberg
St. Ruprecht-Falkendorf	
Predlitz	Stadl an der Mur/ Predlitz
Stadl an der Mur	
Turrach	

Tabelle 2: Gemeindefusionen im Betrachtungsraum ab 01.01.2015. Quelle: Statistik Austria, Gebietsstandsveränderung 1.1.2015, eigene Darstellung

Neben jenen, oben erwähnten Gemeinden gibt es auch noch diverse Seitentäler, die ins Murtal einmünden. Von Ost nach West sind dies der Reihe nach, das Wölzertal, das Katschtal, das Rantental, das Lassnitztal und letztlich, in Salzburg, das Tomatal.



Übersicht über die Gemeinden der Region und Quickfacts:



Unzmarkt-Frauenburg

Einwohner: 1.378
Größe: 36,55km²
Seehöhe: 745m
EW/km²: 37,70



Murau

Einwohner: 3.758
Größe: 76,6km²
Seehöhe: 750m
EW/km²: 49,06



Scheifling

Einwohner: 2.180
Größe: 57,36km²
Seehöhe: 762m
EW/km²: 38,00



St. Georgen am Kreischberg

Einwohner: 1.416
Größe: 111,77km²
Seehöhe: 860m
EW/km²: 16,95



Teufenbach-Katsch
(inkl. Frojach)

Einwohner: 1.842
Größe: 42,27km²
Seehöhe: 745m
EW/km²: 43,57



Stadl an der Mur
(inkl. Predlitz)

Einwohner: 1.721
Größe: 256,18 km²
Seehöhe: 900m
EW/km²: 6,71



Niederwölz

Einwohner: 617
Größe: 10,26km²
Seehöhe: 748m
EW/km²: 60,13



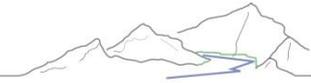
Tamsweg

Einwohner: 5.753
Größe: 117,36km²
Seehöhe: 1.024m
EW/km²: 49,02



Daten online aufgerufen am 26.09.2015:

- <http://www.murau.steiermark.at/zahlen-und-fakten/>
- <http://www.teufenbach-katsch.gv.at/de/daten-und-fakten.html>
- <http://www.niederwoelz.steiermark.at/system/web/default.aspx?sprache=1>
- <http://www.tamsweg.at/system/web/fakten.aspx?menuonr=221595958>
- <http://www.scheifling.steiermark.at/system/web/fakten.aspx?menuonr=219002600>
- <http://www.st-georgen-murau.steiermark.at/system/web/fakten.aspx?menuonr=218936341>
- <http://www.stadl-predlitz.gv.at/ZAHLEN-FAKTEN.106.0.html>
- <https://de.wikipedia.org/wiki/Unzmarkt-Frauenburg>



7.5. Beschreibung der IST-Situation

Demographische Situation

Mit 5.615 Einwohnern stellt Tamsweg die bevölkerungsstärkste Gemeinde im Betrachtungsraum dar. Dahinter folgt Murau mit 3.718 Bewohnern. Auf Platz drei liegend findet man Scheifling mit 1.552 Einwohnern. Diese drei Siedlungsräume stellen einwohnermäßig die Größten dar. Sucht man nach der kleinsten Gemeinde, so handelt es sich hierbei um Niederwölz mit lediglich 617 Einwohnern. Diese Zahlen sind jedoch reine Momentaufnahmen aus dem Jahr 2015. Betrachtet man die längerfristigen Entwicklungen, so lassen sich aus der Bevölkerungsentwicklung der einzelnen Gemeinden deutliche Trends ablesen. Vor allem auf der steirischen Seite stellt man in fast allen Gemeinden einen deutlichen Rückgang der Bevölkerung fest. Beginnend ab den 50er Jahren kann man einen steten Rückgang verzeichnen. Im Vergleich zur steirischen Seite kann Tamsweg auf eine äußerst positive Entwicklung der Bevölkerung zurückblicken. Dort verzeichnet man von 1932 bis 2001 einen eher starken Anstieg. Lediglich in den Jahren zwischen 2001 und 2011 mussten leichte Rückläufe hingenommen werden (vgl. Statistik Austria 2014 b).

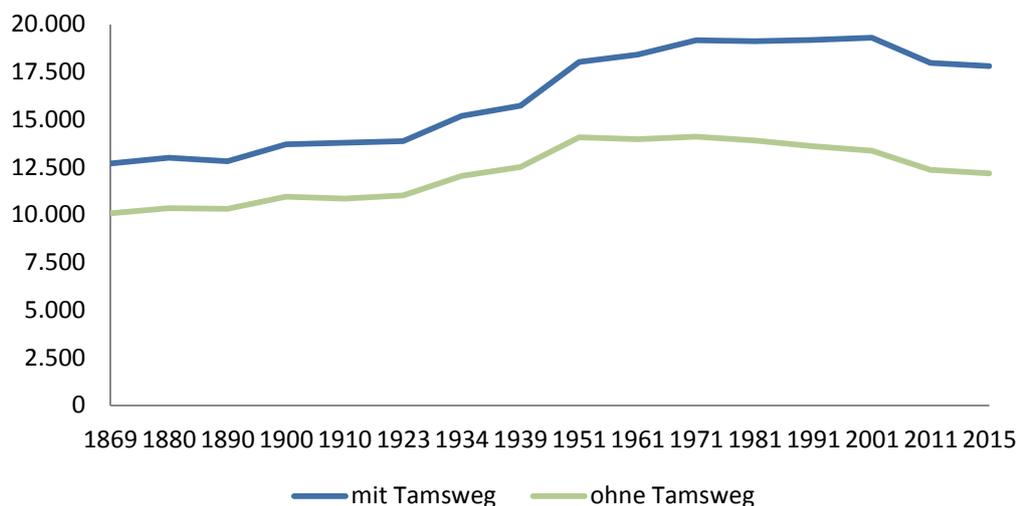


Abbildung 13: Bevölkerungsentwicklung der Region mit und ohne Tamsweg von 1869 bis 2014. Quelle: Bevölkerungsentwicklung 1869- 2014, Statistik Austria 2014, eigene Berechnung und Darstellung.



Ohne Tamsweg lag die Einwohnerzahl der Region im Jahr 2015 bei etwas mehr als 12.100 Personen. Vergleicht man diese Zahl mit den 14.115 aus dem Jahr 1971 etwas mehr als 40 Jahre früher, kann man den Bevölkerungsrückgang sofort diagnostizieren. Ein Verlust von ca. 2.000 Personen kann frei übersetzt auch als Verlust einer mittleren bis großen Gemeinde verstanden werden (vgl. Statistik Austria 2014 b). In Abbildung 13 wird dieser Trend verdeutlicht und deckt gleich auch ein sehr massives Problem der Region auf. Bei einem weiteren Bevölkerungsrückgang in der momentanen Größenordnung und Geschwindigkeit, würde die Region (ohne Tamsweg) im Jahr 2045 nur mehr knapp über 11.000 Einwohner beheimaten.

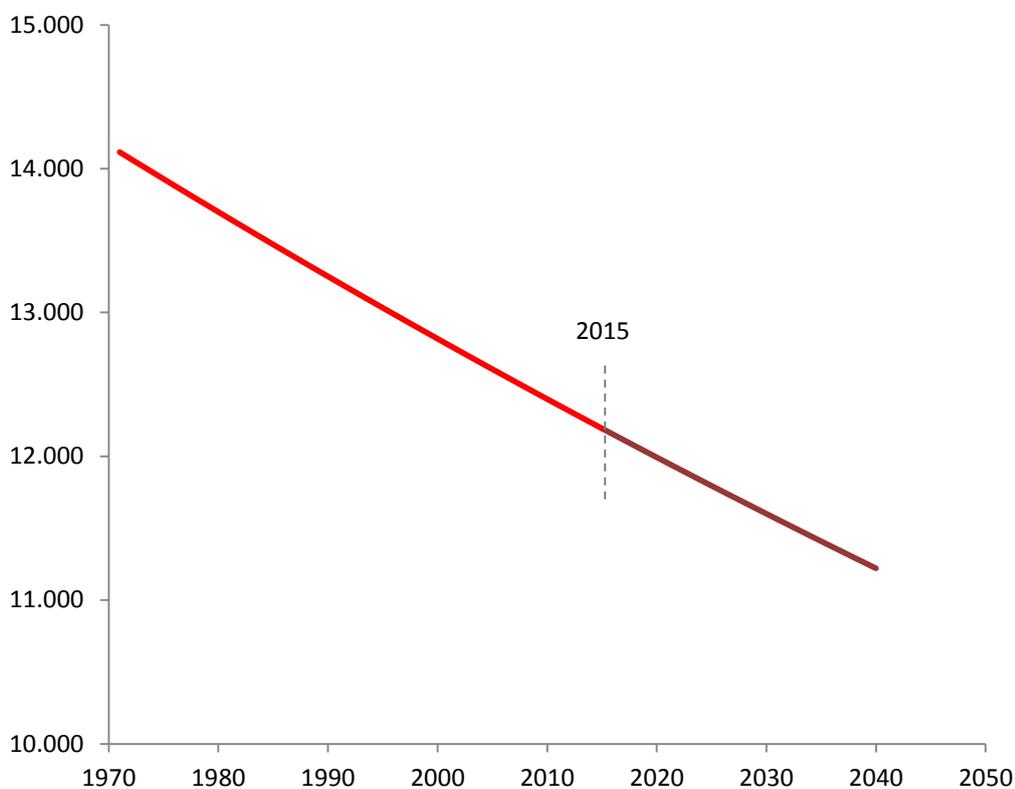


Abbildung 14: Bevölkerungstrend ohne Tamsweg bis 2040 bei gleichbleibenden Bedingungen. Quelle: Bevölkerungsentwicklung 1869- 2014, Statistik Austria 2014, eigene Berechnung und Darstellung

Betrachtet man die altersbezogene Bevölkerungsverteilung der Region nur für die steirische Seite des Betrachtungsraumes, so liegen die Anteile der unter 15-jährigen bei 12,89%, die der 15 bis 64 jährigen bei 65,75% und jene der über 64-jährigen bei etwa 21,28%. Wird Tamsweg mit einbezogen erhöhen sich die



Anteile der beiden Kategorien „bis 15 Jahre“ und „15 bis 64 Jahre“ und der Anteil der über 64-jährigen wird geringer. Daraus lässt sich schließen, dass vor allem die steirische Seite der Region besonders durch eine Überalterung der Bevölkerung gekennzeichnet ist.

Der Zusammenhang zwischen Abwanderung und gleichzeitiger Überalterung lässt den Schluss vermuten, dass vor allem die jüngere (und eventuell auch besser ausgebildete) Bevölkerungsgruppe die Region verlässt. Ein möglicher Grund hierfür, könnte die geringe Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen für hoch- und höher-qualifizierte Arbeitskräfte sein (vgl. Reif 2015).

Im Vergleich zur Altersverteilung kann bei der Verteilung der Geschlechter ein ziemliches Gleichgewicht festgestellt werden. Hier stechen lediglich Murau mit deutlich mehr Frauen und Predlitz- Turrach mit mehr Männern hervor (vgl. Statistik Austria 2014 b).

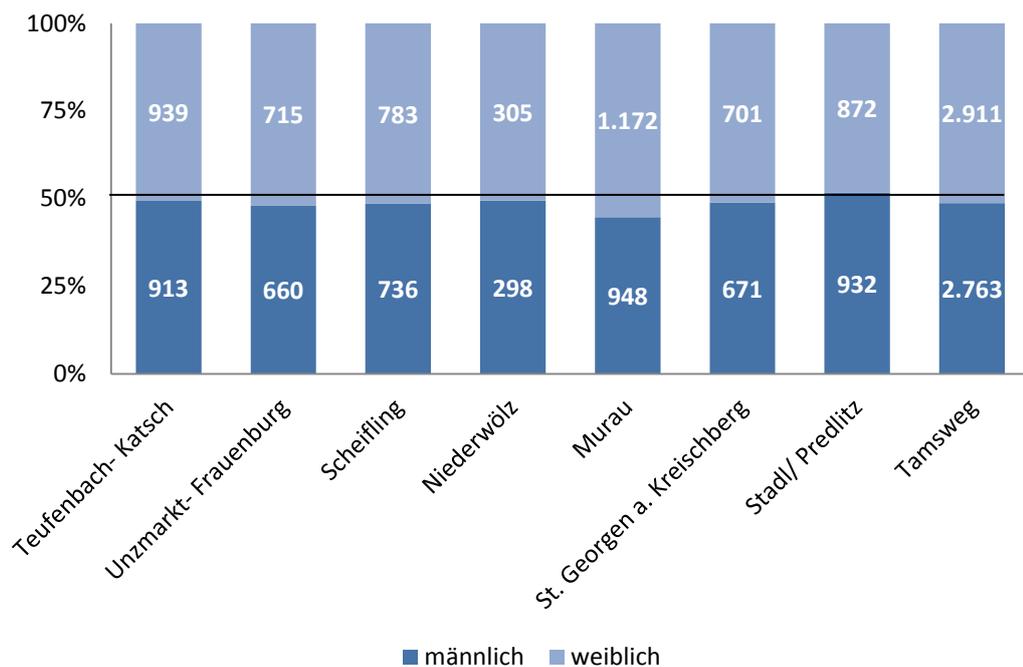


Abbildung 15: Verteilung von Männern und Frauen in der Region. Quelle: Bevölkerungszählung Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2012, Stichtag 31.10., eigene Darstellung.

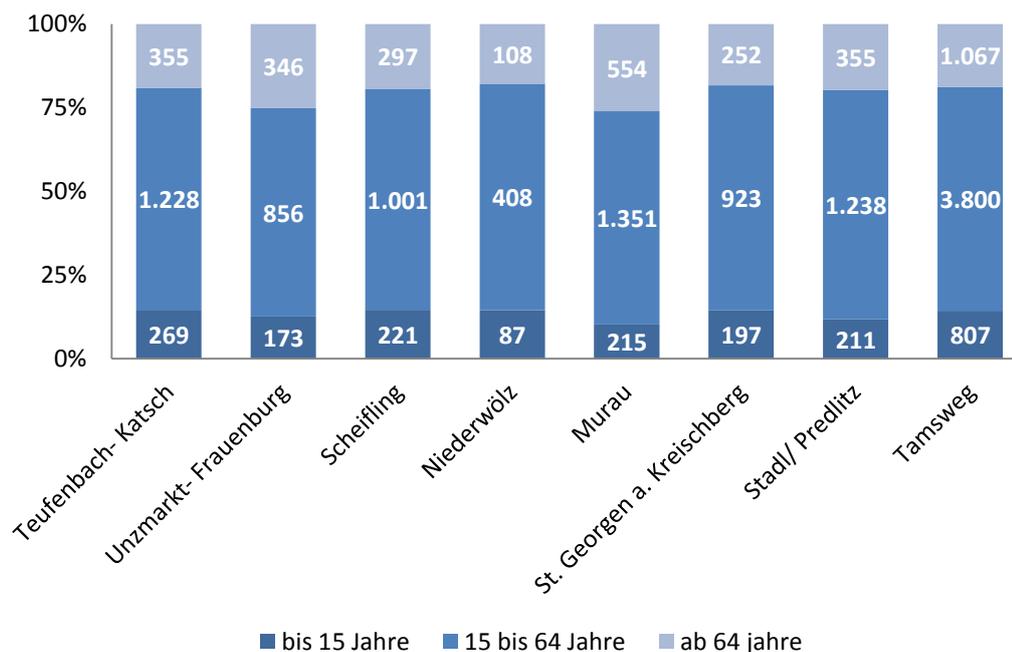


Abbildung 16: Aufteilung der Bevölkerung in drei Alterskohorten. Quelle: Bevölkerungszählung Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2012, Stichtag 31.10., eigene Darstellung.

Arbeits- und Erwerbssituation:

Für die Betrachtung der Erwerbsstatistik der Region wurden die Erwerbstätigen jeder Gemeinde einem von drei Sektoren zugeteilt. In Summe wurden 5.056 (ohne Tamsweg) bzw. 7.918 (inkl. Tamsweg) Erwerbstätige in der Statistik erfasst und aufgenommen (vgl. Statistik Austria 2014 a).

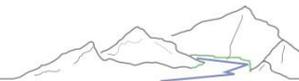
Die drei Sektoren nach denen aufgeteilt wurde, setzen sich der Reihe nach aus folgenden Sparten zusammen:

primärer Sektor:

- Land- und Forstwirtschaft
- Wasser- und Abfallentsorgung
- Bergbau
- Herstellen von Waren
- Energieversorgung

sekundärer Sektor:

- Bau
- Handel
- Verkehr
- Beherbergung



und tertiärer Sektor:

- Information und Kommunikation
- Finanz- und
Versicherungsleistungen
- Grundstücks- und
Wohnungswesen
- Freiberufliche/ technische
Dienstleistungen
- sonstige wirtschaftliche
Dienstleistung
- Öffentliche Verwaltung
- Erziehung und Unterricht
- Gesundheits- und
Sozialwesen
- Kunst, Unterhaltung
und Erholung
- Sonstige
Dienstleistungen
- Private Haushalte
- Exterritoriale
Organisationen
- Unbekannte
Wirtschaftszweige

Der primäre Sektor wird ohne Tamsweg von 24,27% der Erwerbstätigen bedient. Zählt man Tamsweg hingegen dazu, dann verringert sich dieser Prozentsatz auf 22,48%. Innerhalb dieses Sektors, ist die Sparte „Herstellen von Waren“ die Größte. Danach, an zweiter Stelle folgen die Bereiche Land- und Forstwirtschaft. Daraus kann man ableiten, dass der primäre Sektor für die Gemeinden auf der steirischen Seite der Region besonders maßgebend ist.

Im sekundären Sektor gibt es ebenfalls große Unterschiede. So sind es in der Region mit Tamsweg 37,45% der Erwerbstätigen, die in diesem Bereich arbeiten. Ohne Tamsweg sind es 36,63%. Die größten Sparten hier sind der „Bau“ und „Handel“.

Der tertiäre und somit letzte Sektor zeigt einen Unterschied von knapp 1% zwischen der Region mit bzw. ohne Tamsweg. Besonders auffallend im tertiären Sektor sind jedoch die beiden größten Branchen „Erziehung und Unterricht“ und „Gesundheits- und Sozialwesen“. Hier ist fast die Hälfte aller im tertiären Sektor erwerbstätigen Personen tätig. Dies lässt sich auf die beiden Krankenhäuser und das umfangreiche Bildungsangebot in Murau und Tamsweg zurückführen.

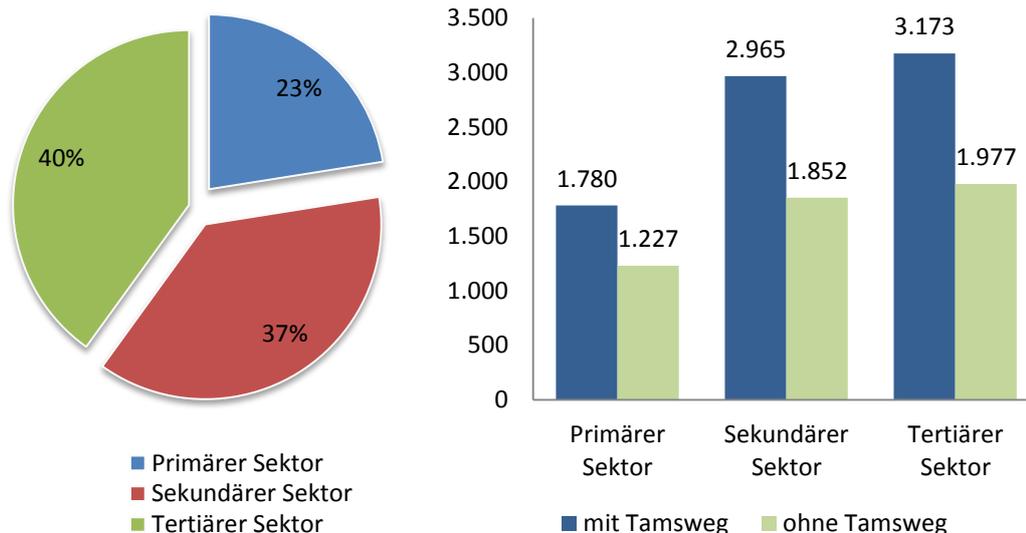


Abbildung 17: Verteilung der Erwerbstätigen nach den drei Wirtschaftssektoren (links) und in Absolutzahlen mit und ohne Tamsweg (rechts). Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2012, Stichtag 31.10., Gebietsstand 2014, eigene Darstellung.

Innerregionale Pendelbeziehungen

Anhand der Pendelbeziehung der Stadt Murau kann die Bedeutung der Bezirkshauptstadt (innerregional) gut dargestellt werden. Geht man davon aus, dass in Murau mehr als 1.700 Personen täglich einpendeln aber lediglich 275 auspendeln, erhärtet sich die Tatsache, dass der Standort als starker Magnet für Erwerbstätige gilt. Betrachtet man nur die Einpendler lässt sich feststellen, dass der Großteil der einpendelnden Erwerbstätigen nicht aus der betrachteten Region kommt. In diese Kategorien fallen beispielsweise andere Gemeinden des Bezirkes, aber auch eine geringe Zahl an Einpendlern aus Kärnten (47). Bei den Auspendlern verhält es sich ähnlich, wobei die Gesamtzahl relativ gering ist (vgl. Statistik Austria 2011). Die nachstehende Abbildung verdeutlicht diesen Umstand.

	Unzmarkt-Frauenburg	Scheifling	Niederwölz	Teufelbach/Katsch	St. Georgen am Kreischberg	Stadl/Predlitz	Tamsweg	inner-regional	außer-regional
Einpendler	30	90	51	146	214	125	26	1.112	138
Auspender	0	31	0	51	32	0	24	137	682

Tabelle 3: Ein- und Auspendler der Stadt Murau. Quelle: Statistik Austria (2011), eigene Darstellung.



Abbildung 18: Darstellung der Pendlerbeziehungen der Bezirkshauptstadt Murau. Quelle: Registerzählung 31.10.2011, Erwerbpendler nach Ziel, eigene Darstellung.

Land und Forstwirtschaft:

Der land- und forstwirtschaftliche Bereich ist bis heute ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Region. Vor allem die Holzindustrie hat einen großen Anteil an der Wirtschaft. Aufgrund der Lage der Region und den damit verbundenen klimatischen und geographischen Bedingungen, werden in der Landwirtschaft vermehrt Grünlandbewirtschaftung und Viehzucht betrieben (vgl. Kernizkyi 2015: 1).

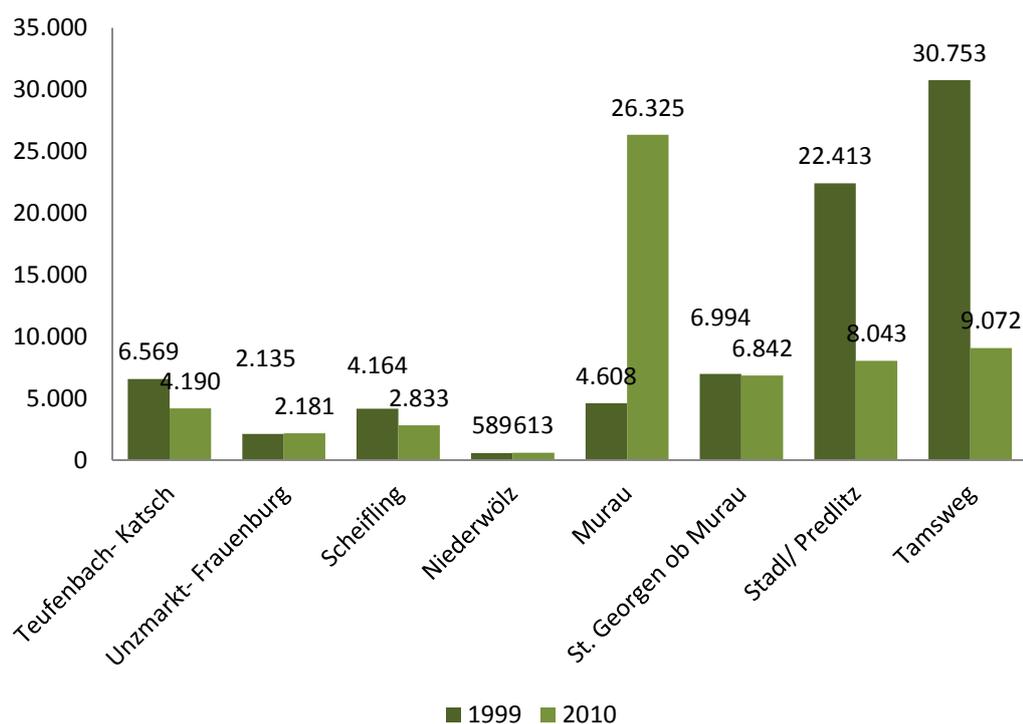


Abbildung 19: Entwicklung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen von 1999 bis 2010.
 Quelle: Statistik Austria, Agrarstrukturerhebung, eigene Darstellung

Aus der Flächenstatistik (Abbildung 19) geht hervor, dass sich die land- und forstwirtschaftlichen Flächen in fünf Gemeinden vom Jahr 1999 auf 2010 verringert haben. Vor allem in Tamsweg und Stadl/ Predlitz fällt dieser Umstand besonders auf. Alleine in Tamsweg haben sich die Flächen von 30.753 ha im Jahr 1999 auf 9.072 ha im Jahr 2010 verringert. In der Gemeinde Murau hingegen ergibt sich das Gegenteil. Hier wuchsen die land- und forstwirtschaftlichen Flächen im selben Beobachtungszeitraum um das 5,7 fache auf über 26.300 ha. Hier liegt die Erklärung vor allem auch im Sprunghaften Anstieg der Betriebe juristischer Personen von zwei (1999) auf 17 Betriebe elf Jahre später (vgl. Statistik Austria o. J.).

Stellt man die Frage nach der Verteilung der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe auf die zwei Kategorien Haupterwerb und Nebenerwerb, ist leicht ablesbar, dass die Anzahl der Betriebe im Haupterwerb in allen Gemeinden, mit der Ausnahme Unzmarkt- Frauenburg, unter 50% liegt. In den Gemeinden Murau, Niederwölz, Teufenbach- Katsch, und Stadl/ Predlitz ist er sogar noch geringer (vgl. Statistik Austria o. J.). Dies bedeutet, dass in weiten Teilen der



Gemeinden (mit der Ausnahme von Unzmarkt-Frauenburg) die Führung eines landwirtschaftlichen Betriebes eher als Zweit- bzw. Nebenjob betrieben wird.

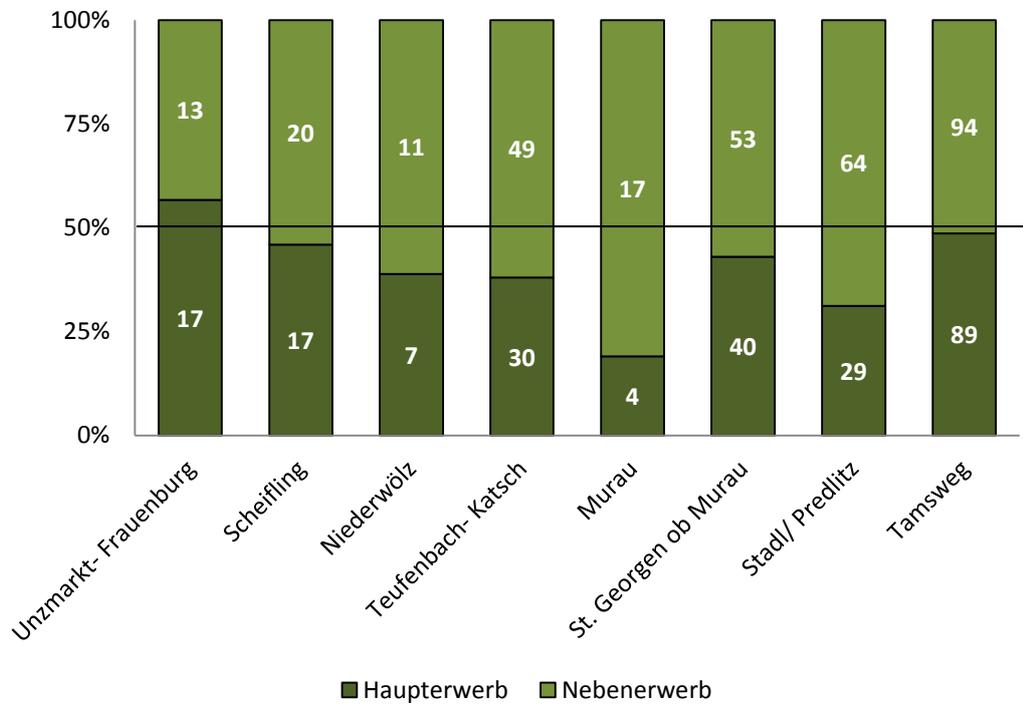
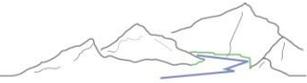


Abbildung 20: Aufteilung der Betriebe nach den beiden Kategorien Haupt- bzw. Nebenerwerb im Jahr 2010. Quelle: Statistik Austria, Agrarstrukturerhebung 2010, eigene Darstellung.



7.6. Themenspezifische Kennzeichen und Eigenheiten der Region

7.6.1. Wirtschaftliche Eigenheiten und Struktur

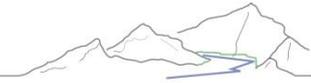
Die periphere Lage der Region, die schlechten infrastrukturellen Voraussetzungen und die demographische Entwicklung der Vergangenheit und Gegenwart lassen die Westliche Obersteiermark zu einer der am stärksten schrumpfenden Region in ganz Österreich werden. Bezogen auf die wirtschaftliche Situation ändert sich an diesem Bild nicht viel. In der gesamten Steiermark hat die Westliche Obersteiermark das geringste Wirtschaftswachstum (vgl. Gasser et al. 2014: 3).

Dies gilt allerdings nicht für alle Gemeinden in der betrachteten Region. Blickt man beispielsweise nach Scheifling so kann man feststellen, dass die Lage an der B317 zumindest dem Gewerbestandort absolut zuträglich ist und es zu einigen Betriebsansiedlung in den letzten Jahren gekommen ist. Unter anderem hat die Firma *Terrag Asdag AG* eine Niederlassung dort und beschäftigt 80 Personen. Zu den größten Arbeitgebern im Bezirk zählt ohne Frage auch die Firma *Swietelsky*. Alleine ihr sind 200 Arbeitsplätze zuzurechnen (vgl. Reif 2015). Ein weiterer großer Arbeitgeber der Region ist die Firma *KLH*. Dieses Unternehmen, mit seinem Sitz in Katsch an der Mur ist besonders auf das regionale Produkt Holz ausgelegt und beschäftigt ca. 130 Mitarbeiter (vgl. Klh o.J.). Neben den erwähnten größeren Betrieben fehlen allerdings weitere, genauso große, Betriebe. Die Probleme werden dabei insofern gesehen, als das das eventuelle Wegfallen eines großen Arbeitsgebers nicht so einfach kompensiert werden kann (vgl. Reif 2015).

7.6.2. Naturräumliche und klimatische Bedingungen

Die naturräumlichen Gegebenheiten der Region werden durch diverse innere und äußere Bedingungen und Einflüsse geprägt.

Der Bezirk Murau weist einen sehr hohen Waldanteil auf. Mit 61% sind knapp zwei Drittel seiner Fläche von Wald bedeckt. Anders ausgedrückt entspricht das einer Fläche von 85.000 ha. Dieser Umstand bildet auch die Grundlage für einen



der wichtigsten Wirtschaftszweige der Region: die Holzwirtschaft bzw. die Holzindustrie (vgl. Schlögl 2014: 14).

Fährt man das Murtal entlang, so kann man die begrenzenden, bewaldeten Berge links und rechts des Tales sofort erkennen. Sie prägen wohl am meisten das Landschaftsbild. Je weiter westlich man fährt, desto alpiner wird der Charakter der höheren Lagen. Blickt man beispielsweise von Frojach- Katsch durch das Katschtal westlich, sieht man den 2.474m hohen Greim, der trotz oder gerade wegen seiner geringen Höhe und Einfachheit, als beliebter Skitourenberg und Wahrzeichen wahrgenommen wird und auch überregional sehr bekannt ist.

Der Talboden ist vor allem durch die starke landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Diese findet vorwiegend als Grünlandbewirtschaftung statt. Die einzelnen Wiesen sind dabei relativ klein strukturiert. Im Herbst dienen die hofnahen Flächen, welche im Sommer gemäht werden, als Weideflächen für das Vieh.

Auffallend sind auch die zahlreichen Schotterteiche, die es etwa in Teufenbach (Ortsteil Pux), Frojach- Katsch und kurz vor Murau gibt. Sie dienen allerdings (noch) nicht als Badeseen oder Freizeitanlagen.

7.6.3. Siedlungsgefüge und Siedlungsstrukturen

Betrachtet man die Siedlungsstrukturen der einzelnen Gemeinden in der Region, kommt man zu dem Schluss, dass sich ein paar Siedlungstypen besonders häufig wiederholen. Zum einen kann man sagen, dass sich die Städte Murau und Tamsweg als einzige Gemeinden der Region deutlich durch städtische Züge hervorheben können. Beide weisen durch ihre engen Gassen und die mittelalterliche Altstadt Züge städtischen Charakters auf. Dies ist in Murau vor allem der Schwarzenbergstraße, der Anna- Neumann- Straße und dem Hauptplatz, der sich zwischen den beiden Straßen Richtung Osten erstreckt, zu verdanken.

An den Stadtgrenzen von Murau findet man ausgedehnte Einkaufszentren, die nicht nur den Druck auf innerstädtische Geschäftslokale erhöhen, sondern auch das Individualverkehrsaufkommen stark ansteigen lassen. In Murau ist dies besonders entlang der Murtal Straße und im Bahnhofviertel auffallend. Hier wurden in den letzten Jahren sehr viele Geschäfte und Betriebe angesiedelt (*Hofer, KIK, Lidl, Vögele etc.*). Zwischen Rantenbach und Schwarzenbergstraße befindet sich auch eine der zahlreichen Einfamilienhaussiedlungen. Diese



erstrecken sich sowohl nördlich der Mur, im Murfeld, als auch nördlich der B96 entlang des Hanges.

Für die anderen Projektgemeinden gilt im Allgemeinen der typische ländliche Charakter. Die Siedlungen erstrecken sich entlang der alten Verkehrswege und Hauptstraßen. Das Zentrum der Dörfer wird aus dem Hauptplatz gebildet, der auch ein paar wenige Lokale und Geschäfte der Nahversorgung unterbringt und auch oftmals den Vorplatz der Kirche darstellt. Während sich in Murau hauptsächlich Einkaufsmöglichkeiten außerhalb des Stadtzentrums befinden, sind es in Scheifling, Niederwölz und Teufenbach vor allem Betriebe (*IBS, Pexider, Gsodam, Rauter etc.*), die sich am Siedlungsrand ausdehnen.

Betrachtet man den Talabschnitt zwischen Teufenbach und Frojach- Katsch für sich alleine, fallen sofort die vielen Einfamilienhaussiedlungen auf, die inmitten der Landschaft stehen. Vor allem entlang der alten Bundesstraße haben sich vermehrt Siedlungen dieser Art gebildet.

7.6.4. Verkehrliche Situation und Innenschließung

Wie bereits eingangs, in Kapitel 7.2. angedeutet, gibt es in der Region diverse Straßen, welche für die Erschließung nach außen von großer Wichtigkeit sind. Die innerregionale Erschließung spielt natürlich eine ebenso gewichtige Rolle, zumal die Region insgesamt eine recht periphere Lage einnimmt (vgl. Kernitzkyi 2015: 1). Durch die Nähe zur A10 ergibt sich dieses Problem für Tamsweg weniger als für den steirischen Teil des Betrachtungsraumes. Die Siedlungsräume der betrachteten Region sind alle über die B96 erreichbar. Dieser Straße kommt somit die größte (innerregionale) Bedeutung zu.



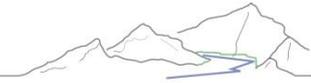
	Unzmarkt-Frauenburg	Scheifling	Niederwölz	Teufenbach	Frojach-Katsch	Murau	St. Georgen a. Kreischberg	Stadl a. d. Mur	Predlitz	Tamsweg
Unzmarkt-Frauenburg		7	11	14	19	32	39	49	55	70
Scheifling	7		4	7	12	25	32	42	48	63
Niederwölz	11	4		3	8	21	28	38	44	59
Teufenbach	14	7	3		5	18	25	35	41	56
Frojach-Katsch	19	12	8	5		13	20	30	36	51
Murau	32	25	21	18	13		7	17	33	38
St. Georgen a. Kreischberg	39	32	28	25	20	7		10	16	31
Stadl an der Mur	49	42	38	35	30	17	10		6	21
Predlitz	55	48	44	41	36	33	16	6		15
Tamsweg	70	63	59	56	51	38	31	21	15	

Tabelle 4: Entfernungen zwischen den einzelnen Ortszentren (in km) auf der Straße. Quelle: eigene Erhebung, 02.10.2015

7.6.4.1. Straßenverkehr

Die S36- Schnellstraße

Eines der wichtigsten verkehrstechnischen Projekte in der Region stellt der Ausbau der S36 dar. Diese verläuft, nach Fertigstellung, von St. Michael in der Obersteiermark, Judenburg und St. Georgen ob Judenburg über Unzmarkt-Frauenburg bis nach Scheifling. Die weitere Fortführung bis Friesach wird als S37 bezeichnet. Vor allem für die Anrainer in Unzmarkt-Frauenburg ist dieses Projekt von großem Interesse. So soll dort bis zum Jahr 2019 eine 950m lange Unterflurtrasse errichtet werden, die die Lärmentwicklung dämpfen soll. Nach Beendigung der Arbeiten werden auch in diesem Abschnitt (St. Georgen ob Judenburg bis Scheifling) durchgehend zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zur



Verfügung stehen. Neben den gesteigerten Sicherheitsaspekten kommen natürlich auch diverse andere positive Faktoren für die wirtschaftliche Situation der angrenzenden Regionen und Gemeinden zum Tragen. So wird durch den Ausbau der S36 die tangentielle Erreichbarkeit der Region enorm gesteigert (vgl. Asfinag o. J.).

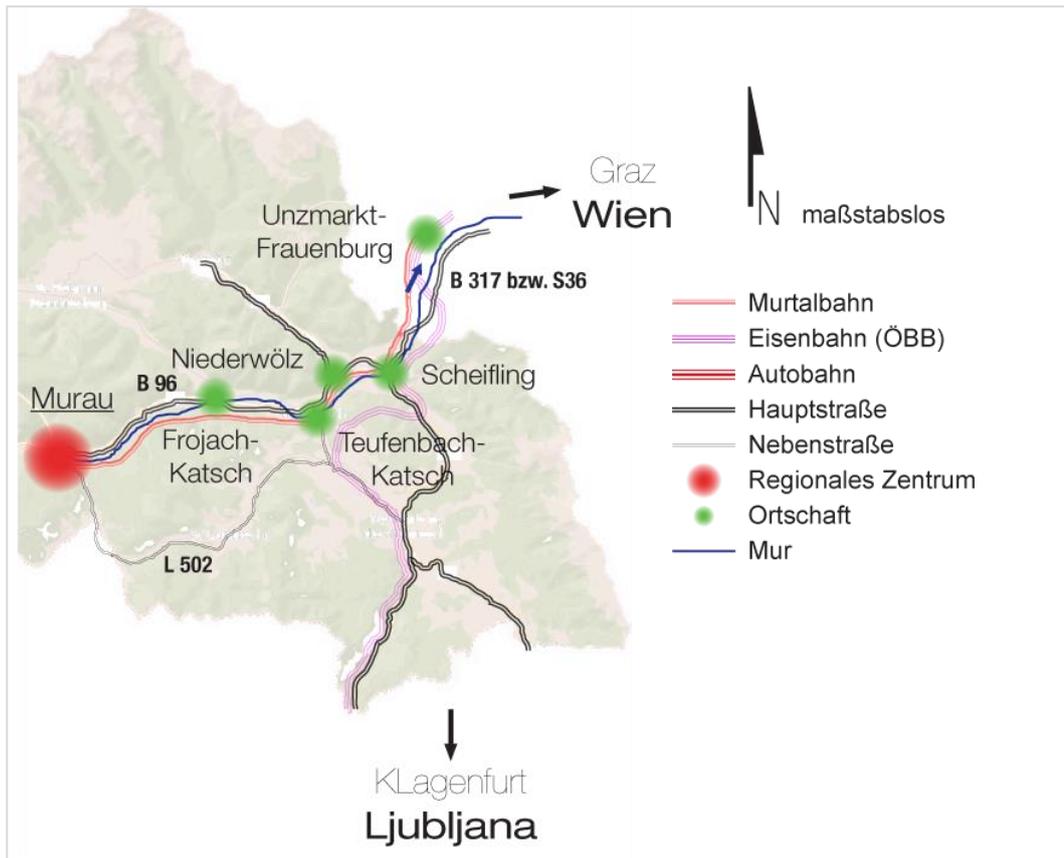


Abbildung 21: Lage der momentanen B317 bzw. der künftigen S36. Quelle: Datengrundlage: Google Maps, eigene Darstellung

Vor allem für Scheifling würde sich durch den Ausbau sehr viel ändern. So wäre man, nach Vollendung, direkt an ein hochrangiges Straßennetz angeschlossen. In Zusammenhang mit dem Bahnhof der ÖBB würde dies die Attraktivität des Standortes für Unternehmen erhöhen.



Abbildung 22: Die Unterführung bei St. Georgen ob Judenburg, nach Realisierung des S36-Vorhabens. Quelle: http://www.pros36.at/upload/ban_pic/unterflurtrasse_3.jpg

Murtal- Straße:

Die von Scheifling bis Murau führende Bundesstraße (B96/ B97) teilt das obere Murtal. Sie ist neben der Murtalbahn und der Mur selbst das dritte lineare Objekt zwischen den begrenzenden Bergen im Norden bzw. Süden und trägt die verkehrliche Hauptlast in der Region. Die B96 tangiert und/ oder schneidet alle wichtigen Ortschaften und Gemeinden des Betrachtungsraumes. Des Weiteren nimmt sie auch alle Zufahrtsstraßen, welche aus den Seitentälern kommen auf. Die wichtigsten an dieser Stelle sind die B75 aus Oberwölz, die in Niederwölz ihren Anschluss findet, die L513 in Teufenbach und die L501, die aus dem Katschtal kommt. Ab Murau verläuft die B96 weiter über eine Rechtsschleife nach Tratten und weiter, über Sauerfeld nach Tamsweg.

Folgt man in Murau jedoch dem geraden Straßenverlauf, kommt man auf die B97, die weiter entlang der Mur und der Murtalbahn das Tal flussaufwärts führt. Auch sie ist wieder Anschlussstelle mehrerer Landstraßen. In Stadl an der Mur stößt die L511 von Kärnten kommen an die B97, In Predlitz kommt mit der B95 sogar eine gleichrangige Verbindungsstraße von Kärnten (Turracher Höhe) dazu und in Ramingstein folgt mit der L225 der letzte Seitentalanschluss aus dem Thomatal.

7.6.4.2. Eisenbahn

Die Erschließung der Region durch die Eisenbahn kann grob in zwei Bereiche eingeteilt werden. Zum einen ist es möglich mit den Zügen der ÖBB nach Unzmarkt- Frauenburg oder Scheifling zu gelangen. Durch diese beiden



Bahnhöfe ist die Region an das österreichische Schienennetz angeschlossen. Zum anderen wird durch die Murtalbahn die Innenerschließung der Region selbst übernommen. Letztere folgt dem Lauf der Mur von Unzmarkt- Frauenburg bis nach Tamsweg.

Die Murtalbahn:

Die Murtalbahn verbindet seit 120 Jahren die Ortschaften Tamsweg und Unzmarkt- Frauenburg miteinander. Somit verläuft sie direkt durch das obere Murtal und inmitten des Betrachtungsraumes. Sie ist als Schmalspurbahn (760mm Spurweite) ausgeführt. Dieser Umstand stellt zwar einen großen Systemnachteil dar, dennoch wird der Betrieb der Strecke als zeitgemäß betrachtet. Die Streckenlänge beläuft sich in Summe auf etwa 67km wobei 50,4km in der Steiermark und 16,6km im Bundesland Salzburg verlaufen. Entlang dieser Strecke wurden 89 Weichen verbaut und 190 Eisenbahnkreuzungen eingerichtet (vgl. Steiermärkische Landesbahnen o. J. a).

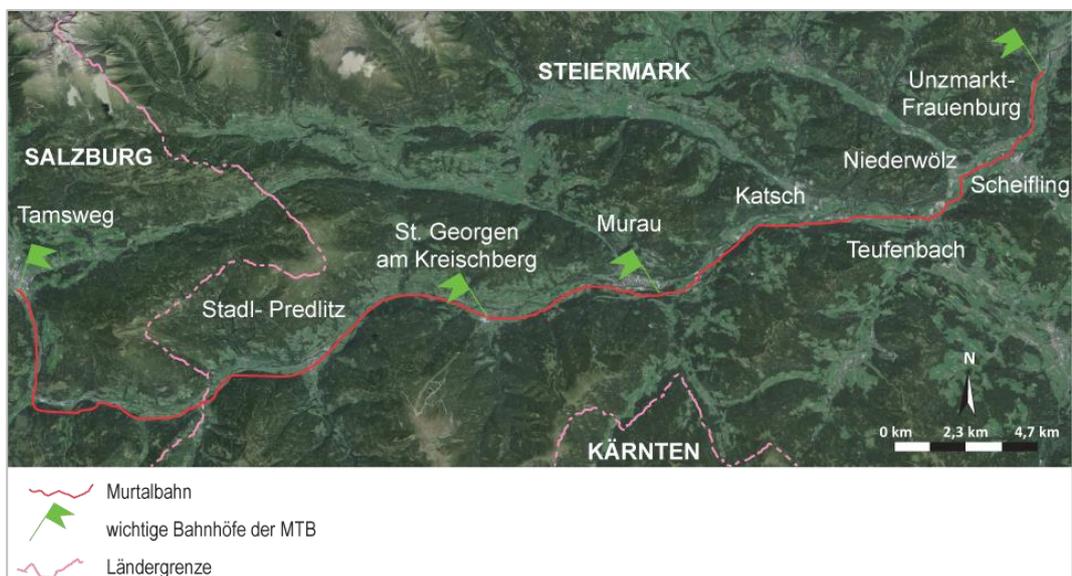
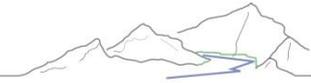


Abbildung 23: Verlauf der Murtalbahn mit den wichtigsten Bahnhöfen. Quelle: Kartengrundlage: Google Earth, eigene Darstellung

Die historische Bedeutung der Bahn ist nicht von der Hand zu weisen. Bereits Kaiser Franz- Joseph nutzte die Murtalbahn zur Anreise nach Murau. Auch heute noch ist die Bahnstrecke bei Eisenbahnliebhabern, Nostalgikern und Touristen



ein beliebtes Ziel (vgl. Steiermärkische Landesbahnen o. J. b). Zu diesem Zweck werden auch diverse Angebote von Seiten der steirischen Landesbahnen (Betreiber der Linie) ermöglicht. Vor allem in Verbindung mit dem Radweg (R2 Mur- Radweg) und der Möglichkeit der Fahrradmitnahme, ist die Murtalbahn für den Tourismus besonders interessant.



Abbildung 24: Bahnhöfe und Haltestellen der Murtalbahn, rot = Stationen in Salzburg, grün = Stationen in der Steiermark, unterstrichen= Bahnhof. Quelle: Fahrplanauskunft der steiermärkischen Landesbahnen (2015), eigene Darstellung.

Abseits der Fahrten im Tourismusbereich bildet die Bahn auch eine wichtige Verbindungsmöglichkeit für Schüler, die vor allem nach Murau pendeln. Neben dem Personenverkehr, der jährlich etwa 600.000 Fahrgäste befördert, ist auch der Güterverkehr nicht außer Acht zu lassen. Den Trieblokomotiven der Murtalbahn stehen diverse Güterwaggons zur Verfügung und so werden hauptsächlich landwirtschaftliche Produkte, Holz und Brennstoffe befördert. Der 1984 in Unzmarkt- Frauenburg in Betrieb genommene 30t Portalkran ist eine wichtige Errungenschaft im Bereich des Güterumschlages (vgl. Haftel o. J.).

In Summe gibt es entlang der Strecke acht Bahnhöfe (Unzmarkt- Frauenburg, Niederwölz, Frojach- Katschtal, Murau- Stolzalpe, St. Lorenzen ob Murau, Stadl an der Mur, Ramingstein- Thomatal und Tamsweg) und 30 weitere Haltestellen und Stopps (vgl. Steirischer Verkehrsverbund o. J.).

In Zukunft wird sich die Murtalbahn aber auch einigen Herausforderungen und Aufgaben stellen müssen. Zum einen betreffen diese die Konkurrenzfähigkeit zum motorisierten Individualverkehr in der Region. Zum anderen gibt es einige streckenspezifische und technische Handicaps. Letztere betreffen unter anderem den Umsteigezwang in Unzmarkt (Richtung Judenburg) für Personen und natürlich auch den Umschlagzwang für Güter (vgl. Gasser et al. 2014: 6). Des Weiteren zählt die Bahn mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auch nicht zu den schnellsten Verkehrsträgern.



Abbildung 25: Einbettung der Murtalbahn in das S-Bahnnetz der Steiermark. Quelle: Steiermärkische Landesbahnen

7.6.5. Soziale Infrastruktur

Das soziale Gefüge der Region lässt sich in drei große Themenbereiche gliedern. Einrichtungen in den Bereichen Bildung, Gesundheit und Freizeit prägen hier das Gesamtbild.

Bezüglich der sozialen Infrastruktur der Region lassen sich ganz klar zwei große Zentren erkennen. Diese sind, wenig überraschend, Murau und Tamsweg. Hier befinden sich die meisten sozialen Einrichtungen in allen drei Bereichen. Sie sind Hotspot für diverse kulturelle, sportliche, gesellschaftliche und gastronomische Veranstaltungen. Während sich hier eine gewisse Kultur-, Bar- und Restaurantszene entwickelt hat, sind in den anderen Gemeinden die traditionelleren Wirts- und Gasthäuser Ort des Treffens, des Austausches und des Diskurses. Kleinere Bars und Cafés gibt es allerdings in jeder Gemeinde. Die große Anzahl der Vereine und deren Diversität lassen auch auf die Wichtigkeit und die Notwendigkeit eben dieser schließen.



		Unzmarkt- Frauenburg	Scheifling	Niederwölz	Teufelbach- Katsch	Murau	St. Georgen a. Kreischberg	Stadl a. d. Mur/ Predlitz	Tamsweg
Bildung	Kindergarten/ Hort	1	1	1	2	4	1		2
	Volksschule	1	1	1	2	2	1		1
	Hauptschule/ NMS		1			1		1	1
	Oberstufe					4			7
	Sonstiges¹		1			1			1
Gesundheit	Arzt (allgemein)	1	1	1	1	7	1	1	18
	Zahnarzt und Spezialisten	1				4		1	10
	Augenarzt					1			1
	Gesundheit Sonstiges²				1	8	2	1	17
	Krankenhaus					1			1
	Seniorenpflege	1			1	1		1	1
Vereinsleben	Freiwillige Feuerwehr	2	1	1	2	1	1	3	1
	Fußball	1	1		2	2	1	1	2
	andere Sportvereine	5	4	1	1	13	1	2	11
	Chor-/ Gesangsverein	3	1	1	3	4	1	1	4
	Musik/ Theater	1	1	1	2	4	2	2	9
	Traditions- vereine³	5	3	3	4	8	2	5	10
	Tourismus-/ Freizeitvereine	1			1	3			1
	sonstige Vereine⁴	1				18	3	3	24

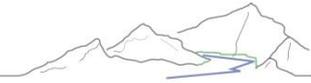
Tabelle 5: Anzahl der sozialen Einrichtungen im jeweiligen Bereich. Eigene Erhebung und Darstellung

¹ Bücherei

² spezialisierte Ärzte wie etwa Urologen, Orthopäden, HNO, Ärzte für Rehabilitation, Sportmediziner, Frauenärzte, sonstige Heilkunde (Akkupunktur), etc.

³ Krampus-, Perchtenverein, Kameradschaftsbund, Elternverein, Landjugend, Trachtenvereine, Frauenvereine, Pensionistenvereine etc.

⁴ Autoverein, Motorradclub, Berg- und Naturwacht, Schützengarden, Jagd- und Fischereivereine, Alpenvereine etc.



Bildung:

Während es in Unzmarkt- Frauenburg lediglich einen Kindergarten und eine Volksschule gibt, stellen in Scheifling ein Kindergarten, ein heilpädagogischer Kindergarten, eine Volksschule, eine Hauptschule mit Musikschule sowie eine öffentliche Bücherei das bildungsbezogene Angebot dar (vgl. Gemeinde Unzmarkt-Frauenburg o. J.).

In Niederwölz gibt es einen Kindergarten bzw. eine Volksschule. Diese sind im gleichen Gebäude untergebracht, welches auch als Veranstaltungs- und Ausstellungsortlichkeit genutzt wird (vgl. Gemeinde Niederwölz o. J.).

So wie mit den Kindergärten, verhält es sich in Teufenbach-Katsch auch mit den beiden Volksschulen, wobei eine direkt in Teufenbach, und eine im Zentrum von Frojach-Katsch liegt (vgl. Gemeinde Teufenbach-Katsch, o. J.).

In der Bezirkshauptstadt Murau ist das Angebot an Bildung, Ausbildung und auch Fortbildung ungleich höher als in den übrigen Gemeinden. Zusammen mit Tamsweg stellen die beiden regionalen Zentren das Rückgrat in Sachen Bildung dar. So findet man in Murau nicht nur zwei Volksschulen (Murau, Laßnitz), sondern auch eine neue Mittelschule (mit Skimittelschule), eine Musikschule, eine PTS (polytechnische Schule), ein BORG (Bundesoberstufenrealgymnasium), eine höhere Bundeslehranstalt für wirtschaftliche Berufe und eine Schule für allgemeine Gesundheits- und Krankenpflege. Ebenfalls vorahnden ist eine Stadtbücherei (vgl. Stadtgemeinde Murau o. J. b).

St. Georgen am Kreischberg profitiert von der Nähe zum reichen Bildungsangebot in Murau und so finden sich in der kleinen Gemeinde lediglich ein Kindergarten und eine Volksschule (vgl. St. Georgen am Kreischberg o. J.)

Stadl an der Mur/ Predlitz ist, so wie auch Murau, Standort einer Neuen Mittelschule und einer Musikschule.

Wie bereits erwähnt, stellt auch die Stadt Tamsweg einen wichtigen Schulstandort dar. Neben den beiden Kindergärten, gibt es auch eine Volksschule in Tamsweg direkt (zwei weitere in der Umgebung Sauerfeld und Seetal) und eine neue Mittelschule für Sport und Technik. Das Angebot an höherbildenden Schulen wird durch ein Bundesgymnasium, eine Bundeshandelsakademie (mit Golfleistungszentrum), einer Bundeshandelsschule für Informationstechnik, einer Landwirtschaftsschule, einer Berufsschule und einer polytechnischen Ausbildungsstätte abgerundet (vgl. Gemeinde Tamsweg o. J.). Besonders auffallend sind die verschiedenen Schultypen in Tamsweg und



Murau. Geht es um die reine Anzahl der Bildungseinrichtungen, so gibt es keine allzu großen Unterschiede. Die Schwerpunkte der einzelnen Schulen und Ausbildungsstätten sind allerdings sehr differenziert und unterschiedlich. Durch diesen Umstand kommt es dazu, dass täglich 1.500 Schüler zwischen Murau und Tamsweg hin- und her pendeln (vgl. Wallner B. 2015).

Gesundheit:

Die Ausstattung der Region im Gesundheitsbereich ist beachtlich. In jeder Gemeinde ist zumindest ein Arzt für Allgemeinmedizin vorhanden. Spezialisierte Ärzte finden sich vor allem in Murau und Tamsweg, wo sich auch die beiden Krankenhäuser der Region befinden. Das medizinische Angebot wird auch durch andere Einrichtungen wie etwa dem Gesundheitspark in Murau bereichert.

Seniorenwohnheime befinden sich in Unzmarkt- Frauenburg, Teufenbach-Katsch, Murau, Stadl an der Mur/ Predlitz und Tamsweg, wobei auch ein Netzwerk aus mobilen Diensten (Essen auf Rädern, mobile Pflege etc.) besteht.

Vereinsleben:

Die Region weist von Unzmarkt- Frauenburg, bis Tamsweg ein starkes Vereinswesen auf. In jeder Gemeinde sind verschiedenste Vereine, Gruppen und Verbände aktiv. Neben jenen Vereinen, die in so gut wie jeder Gemeinde der Region vorkommen (Sportvereine aller Art, freiwillige Feuerwehr, Chor- und Musikvereine, Berg- und Naturwacht, Kameradschaftsbund, Landjugend etc.) gibt es auch eher exotischere Vereine wie beispielsweise die Auto-, Motorrad- und Oldtimerclubs in Scheifling und St. Georgen am Kreischberg. Das Vereinsleben der einzelnen Gemeinden öffnet sich auch alljährlich in verschiedenen Festen, Kirchtagen und Märkten der Öffentlichkeit und so sind die Veranstaltungen der Vereine und Clubs stets ein fester Bestandteil der Region.

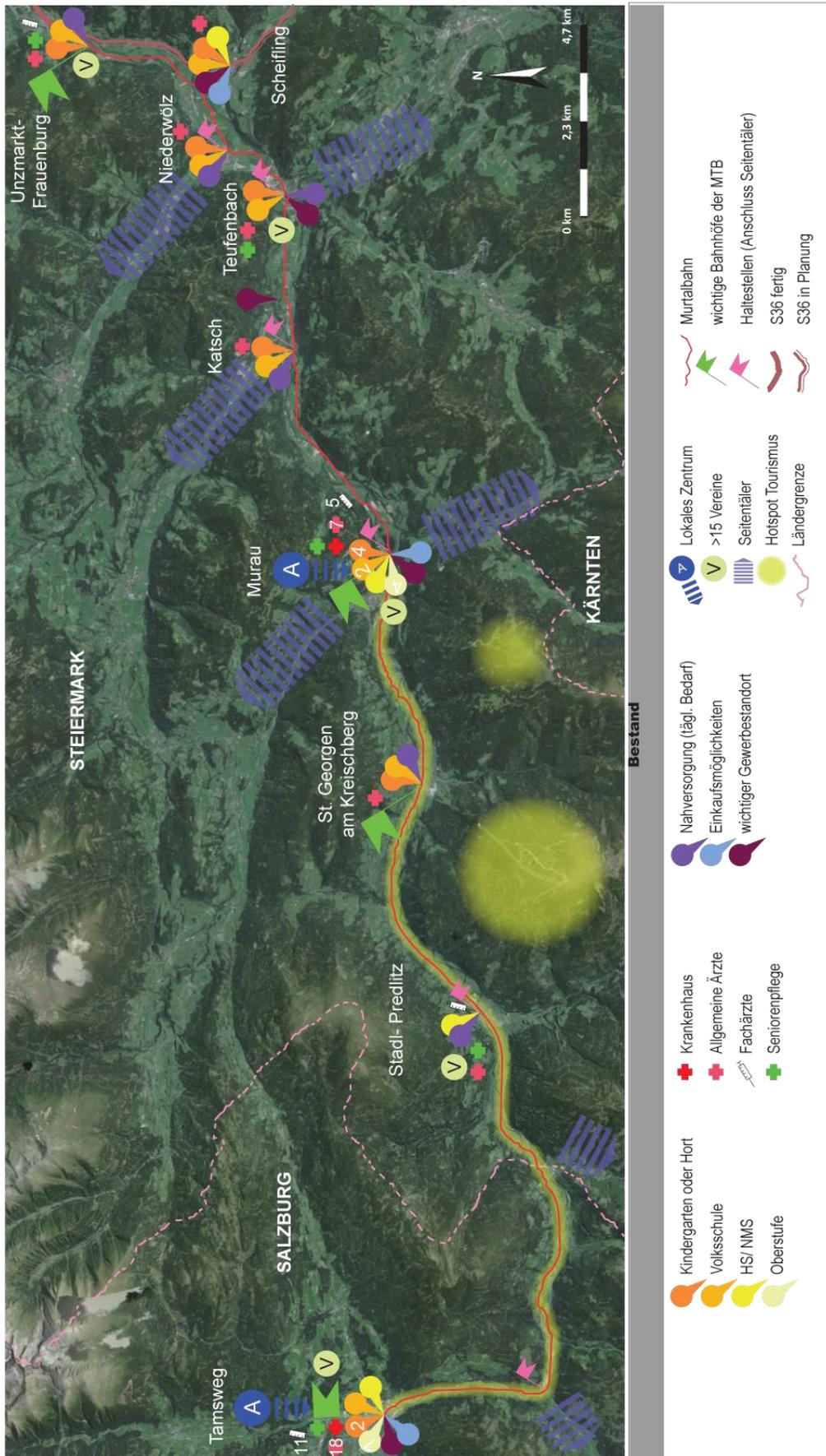
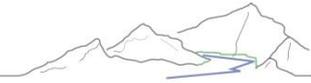


Abbildung 26: Verortung der verschiedenen sozialen Einrichtungen. Quelle: Kartengrundlage: Google Earth, eigene Darstellung



7.6.6. Tourismus

Zu den touristischen Hotspots auf der steirischen Seite zählen ohne Frage Murau und St. Georgen am Kreischberg. Auf Grund des Skigebiets (Kreischberg) und die Nähe zum Skigebiet Fraualpe, ist der Wintertourismus jedoch um ein Vielfaches ausgeprägter. Dies wird auch durch die Ankunftsstatistiken belegt. Betrachtet man die Ankünfte von Touristen für die beiden Gemeinden ab dem Jahr 1996 so wird ersichtlich, dass diese in jedem Jahr (bis inkl. 2014) höher liegen als jene im Sommerhalbjahr. Selbiges gilt auch für die Nächtigungszahlen in diesem Zeitraum. Bei den Nächtigungen pro Ankunft kann man ebenfalls einen Unterschied zwischen Winter- und Sommertourismus feststellen. So verbringen die Touristen im Winter durchschnittlich 4,23 und im Sommer 3,88 Nächte in den beiden Gemeinden (vgl. Amt der Steiermärkischen Landesregierung o. J.).

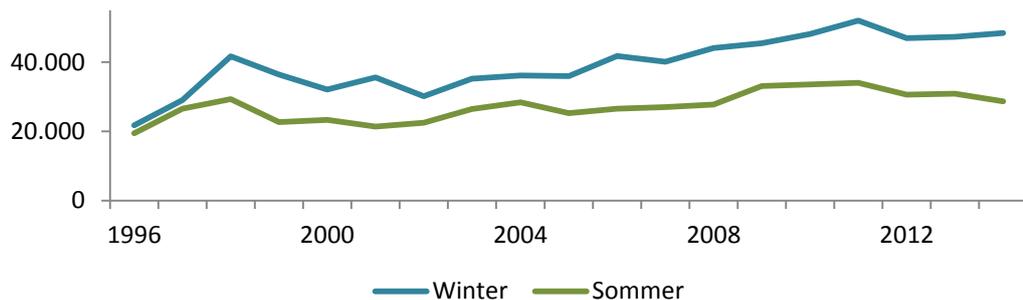


Abbildung 27: Ankünfte im Winter- und Sommerhalbjahr von 1996 bis 2014. Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Eigene Berechnung und Darstellung

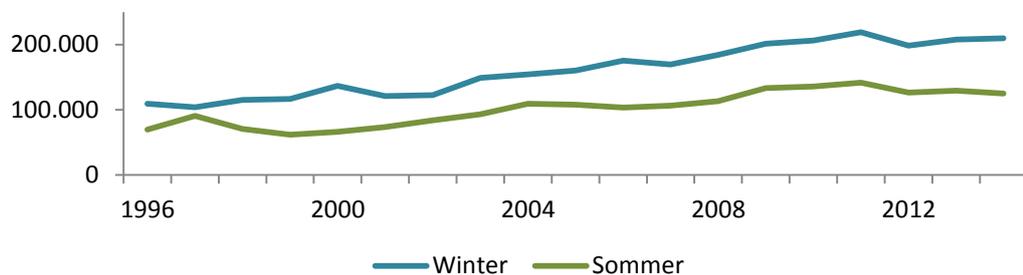


Abbildung 28: Nächtigungen im Winter- und Sommerhalbjahr von 1996 bis 2014. Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Eigene Darstellung und Berechnung



8. Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Region

Stärken:

Zu den größten (wirtschaftlichen) Stärken der Region kann zweifelsfrei der Tourismus gezählt werden. Hierbei steht an erster Stelle der Wintertourismus. Dies lässt sich auch mit den Nächtigungszahlen klar belegen. Diesen Umstand verdankt die Region vor allem den Skigebieten am Kreischberg und der Turrach, welche einen Vergleich in Punkto Ausstattung auch mit größeren Skidestinationen wie etwa Schladming nicht scheuen müssen.

Der Sommertourismus ist in Bezug auf die Nächtigungszahlen zwar nicht so stark ausgeprägt, allerdings kann auch hier ein Anstieg seit dem Jahr 2000 verzeichnet werden. In dieser Sparte wird vor allem auf die „intakte“ und „ursprüngliche“ Natur gesetzt (vgl. Kalcher 2015). Dabei sind die Berge, Almen und Hütten rund um Murau besonders erwähnenswert.

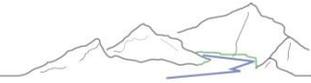
Vor allem für die Tourismussparte ist auch die Murtalbahn eine große Bereicherung. Im Sommer dient die Bahn hauptsächlich dem Transport von Radfahrern. Eine beliebte Art den Radtag zu starten ist sich mit der Bahn nach Tamsweg bringen zu lassen und auf dem Rückweg den Murradweg nach Murau, oder auch weiter zu radeln.

In den Wintermonaten bringt die Murtalbahn Touristen hauptsächlich ins Skigebiet nach St. Georgen am Kreischberg. Die Entfernung zwischen Bahnhof und Talstation der Gondel ist dabei mit 420m äußerst gering, was dem Skigebiet künftig von Vorteil sein könnte.



Abbildung 30: Radwaggon der Murtalbahn. Quelle: eigene Aufnahme 2015

Eine weitere, vor allem wirtschaftliche Stärke, ist der Baustoff Holz, bzw. Produkte daraus. Die Holzwirtschaft ist ein maßgebendes Aushängeschild der Region. Dies zeigt sich auch in der als „Holzwelt Murau“ geführten LEADER-Region. Besonders erwähnenswert hierbei ist, dass die Idee der Holzregion



bereits seit Jahrzehnten tief in der Bevölkerung verankert ist und dadurch einen großen Beitrag zur regionalen Identität leistet. Durch das Thema Holz wird die Region auch nach außen gut vermarktet und genießt diesbezüglich einen besonders guten Ruf.

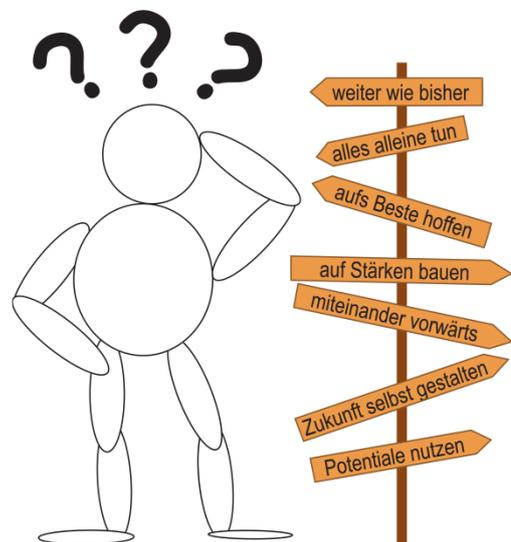
Schwächen:

Als eines der größten Probleme der Region kann der Rückgang der Bevölkerung angesehen werden. Vor allem die besser ausgebildete Jugend verlässt die Region, was wiederum zu einer Überalterung der bleibenden Bevölkerung und den damit verbundenen infrastrukturellen Herausforderungen führt (Betreuungseinrichtungen, mobile Dienste, Ärzte etc.).

Des Weiteren stellt die periphere Lage der Region (steirischer Teil) einen Nachteil im Bereich der Betriebsansiedelung dar. Es gibt zwar mehrere Gewerbebetriebe, die Anzahl an größeren Betrieben ist jedoch eher gering (vgl. Kernitzky 2015: 1). Die Anschlüsse an ein höherrangiges Verkehrsnetz fehlen, bzw. werden nach Fertigstellung der S36 nur den Osten der Region betreffen. Für die Erreichbarkeit der restlichen Region werden dadurch eher weniger Auswirkungen erwarten (vgl. Wallner B. 2015).

Neben jenen Problemen, welche quantitativ gut beschrieben werden können (Abwanderung, Wirtschaftsleistung etc.), gibt es allerdings auch Schwierigkeiten in anderen, nicht so einfach messbaren Bereichen.

Das innerregionale Vorhandensein von gemeindeübergreifenden Kooperationen und Handlungen ist nur wenig ausgeprägt und findet hauptsächlich über kleinere Projekte statt. Es fehlt hier der Blick auf das „große Ganze“. Vor allem in den Bereichen Tourismus, Wirtschaft aber auch in der



Siedlungsentwicklung gibt es keine gemeinsame Vorgehensweise oder gemeinsame Ideen. Hier handeln viele Akteure für sich alleine (vgl. Reif 2015).

Obwohl die Region über ein großes touristisches Angebot verfügt und dies auch auf vielen, verschiedenen Internetseiten beworben wird, fehlt eine klar strukturierte, gemeinsam aufgebaute Plattform, die die Region repräsentiert.



Chancen:

Im Bereich der verkehrlichen Infrastruktur könnte sich in der Region einiges verbessern. Vor allem in Bezug auf die Murtalbahn gibt es Chancen, um diese zu attraktiveren und einem größeren Personenkreis zugänglich zu machen. Eine Modernisierung bzw. Umspurung (auf Normalspur) der Bahnstrecke würde der Region eine erheblich bessere Erreichbarkeit verschaffen und sie besser an das restliche österreichische Schienennetz anschließen. Des Weiteren könnte die Bahnlinie nach erfolgtem Umbau zwischen Murau und Judenburg mit dem MIV konkurrenzfähig sein (vgl. Wallner B. 2015). In der steirischen Wirtschaftskammer ist man sich ebenfalls dahingehend einig, dass ein Ausbau der Murtalbahn eine einzigartige Chance für die Region darstellt (vgl. Gasser et al. 2014: 8). Der große Vorteil wird dabei in der Möglichkeit gesehen, dass man künftig mit nur einmal Umsteigen von Murau nach Wien oder nach Graz kommen könnte.

Im Bereich der Kooperation stehen der Region noch einige Türen offen. Im Moment gibt es Gemeinde- oder Vereinsk Kooperationen nur vereinzelt und zaghaft. Hier könnte vor allem ein gemeinsam entwickeltes Konzept Abhilfe schaffen (vgl. Reif 2015).

Risiken:

Die Ausbaupläne im Bereich der Bahn sind, unbestritten, von großem Vorteil für die Region. Sollte ein Umbau allerdings an Fragen der Finanzierung oder ähnlichem scheitern, besteht das Risiko das die Region weiterhin peripher und abgelegen bleibt. Somit kann gesagt werden, dass, bei Nichtumsetzung der Ausbaupläne, eine hervorragende, vielleicht sogar einmalige Chance für eine positive Entwicklung vertan wird.

Durch die große Bedeutung des Tourismus und den damit verbunden wirtschaftlichen Faktoren (Arbeitsplätze, Wertschöpfung, Infrastruktur etc.), besteht naturgemäß auch ein Risiko durch teilweisen Ausfall (zum Beispiel durch klimatische Veränderungen) oder durch eine zu schnelle Veränderungen in der Form des Tourismus selbst. Durch die zu starke Konzentration der Region auf einen Wirtschaftssektor könnten Veränderungen vielleicht nicht schnell genug kompensiert oder ausgeglichen werden.



Ein weiteres Risiko liegt in der geringen Anzahl an größeren Betrieben. Es hätte für die Region weitreichende Folgen, wenn einer dieser Betriebe abwandern oder zusperren würde (vgl. Reif 2015).

Die folgende Seite zeigt eine Karte des Betrachtungsraums, in der die Erkenntnisse aus der SWOT-Analyse dargestellt und, soweit möglich, auch verortet werden. Zentrale Probleme und Herausforderungen der Region werden dabei in weißen, Möglichkeiten und Chancen in schwarzen Kreisen dargestellt.

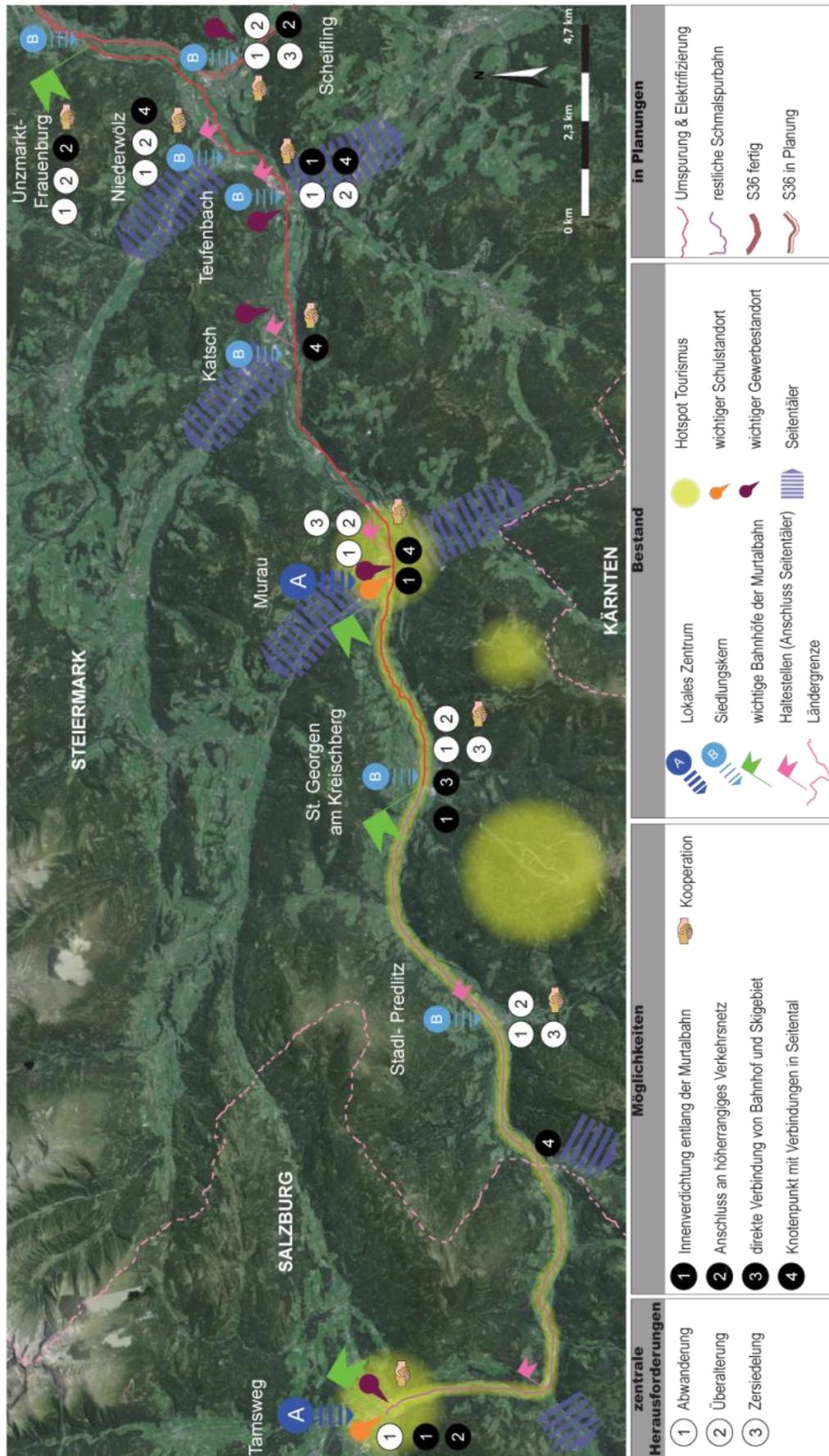
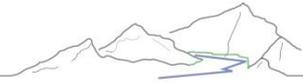


Abbildung 31: Verortung der in der SWOT- Analyse herausgefilterten Ergebnisse. Quelle: Kartengrundlage: Google Earth, eigene Darstellung



9. Fazit und Schlussfolgerungen aus Teil C

Schlussfolgernd kann man zusammenfassen, dass es im Beobachtungsraum vielgeschichtete, unterschiedliche und teilweise große Probleme und Herausforderungen gibt.

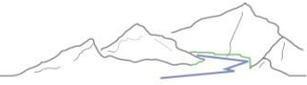
Diese zeigen sich nicht nur anhand der rasant sinkenden Bevölkerungszahlen und der gleichzeitigen Überalterung der verbleibenden Bevölkerung, sondern auch in der eher stagnierenden wirtschaftlichen Situation. In diesem Bereich fehlen vielfach die großen Betriebe (vgl. Reif 2015). Allem voran fehlen allerdings gemeinsame Konzepte und die Impulse für die Zukunft.

Als größte, gegenwärtige Hoffnungsträger können in jedem Fall die Ausbaupläne für die S36 bzw. S37 und die Murtalbahn gesehen werden. Die Bahn ist nicht nur ein wichtiger Bestandteil der regionalen Identität, sondern auch ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Schon jetzt gibt es ein umfangreiches Angebot an touristischer Nutzung für die Bahn. Dieses kann und soll, Umspurung vorausgesetzt, ausgebaut und verbessert werden. So würden sich für die Region neue Möglichkeiten der Erschließung eröffnen und sie künftig leichter zugänglich und damit auch attraktiver für Unternehmen machen. Zu berücksichtigen ist dabei jedoch, dass beide Vorhaben zu größten Teilen außerregional beeinflusst sind und somit ein gewisses Risiko der Nichtumsetzung besteht.

Auf jeden Fall kann auch festgestellt werden, dass Tamsweg für den Betrachtungsraum nur in ganz bestimmten, wenigen Punkten wie etwa Bildung oder Gesundheit eine Rolle spielt. Spricht man jedoch über wirtschaftliche, touristische oder andere infrastrukturelle Projekte bzw. Vorhaben, stellt sich eine klare Orientierung der Region in Richtung Osten ein.

An dieser Stelle wird auch die Frage schlagend, was aus den weiteren Gemeinden bis Tamsweg wird, wenn die Murtalbahn „nur“ bis St. Georgen am Kreischberg ausgebaut wird.

D) Trends und künftige Entwicklungschancen



10. Aussicht

Besonders wichtig wird es in Zukunft sein, eine gemeinsame Basis bestehend aus Politik und Bevölkerung zu bilden, um Probleme und Herausforderungen adäquat meistern zu können. Für das Westliche obere Murtal ergeben sich dadurch bereits am Anfang eines jeden Prozesses der Entwicklung Schwierigkeiten. Durch die Strukturiertheit der Region, das Fehlen von gemeinsamen (umfassenden) Konzepten oder Leitbildern, ist es schwierig, zukunftsfähige Entwicklungen voranzutreiben. Es gibt zwar einzelne Projekte in der Region, die von einem Teil der Gemeinden unterstützt werden, bzw. bei denen auch auf Initiative der Gemeinden selbst projektbezogene Kooperationen stattfinden. Für ein zukunftsorientiertes, die Region tragendes Entwicklungskonzept, ist diese Form des Zusammenarbeitens, jene auf reiner Projektebene, allerdings zu wenig.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten das Bild und das Auftreten der Region zu stärken und zu fördern. Besonders wichtig wird es aber sein, sich künftig als starke, selbstbewusste Region zu positionieren. Demnach muss die Region auch Stellung beziehen und sich zu einer Entwicklungsrichtung bekennen. Dabei stellt sich die Frage, welche Richtung das sein kann.

Im folgenden Kapitel möchte ich anhand verschiedener Projekte zeigen, wie die gegenwärtige Situation der Region in bestimmten Bereichen beeinflusst werden könnte. Dabei ist die Auslegung der jeweiligen Maßnahme von besonderer Bedeutung. Es stellt sich die Frage nach der Richtung, in die die Region in einem bestimmten Bereich, zum Beispiel wirtschaftlich oder touristisch, gehen will.

In weiterer Folge wird es nötig sein, die bereits bekannten Problemstellungen und Herausforderungen oder aber auch Entwicklungschancen zu kategorisieren und ihnen quasi eine Platzierung bzw. Rangordnung zu geben. Dadurch kann festgestellt werden, welche Probleme durch welche Akteure, zu welchem Zeitpunkt, vor allem aber auch wie sie gelöst werden können. Da die Problematiken meist jedoch komplexe, ineinandergreifende und miteinander verstrickte Sachverhalte darstellen, wird ein Bewertungssystem mit bspw. Schulnoten kaum ausreichend sein um zufriedenstellende Ergebnisse zu liefern. Man kann die Problemstellungen zum Beispiel nach der Dringlichkeit ihres Lösungsbedarfs bzw. ihrer Akteurszusammensetzung grob kategorisieren. Dies



würde den akuten Handlungsbedarf in bestimmten Bereichen herauskristallisieren und kann somit als Entscheidungsgrundlage dienen. Die folgende Abbildung zeigt, wie so eine Kategorisierung bzw. Einteilung nach Dringlichkeit und Akteurszusammensetzung aussehen könnte.

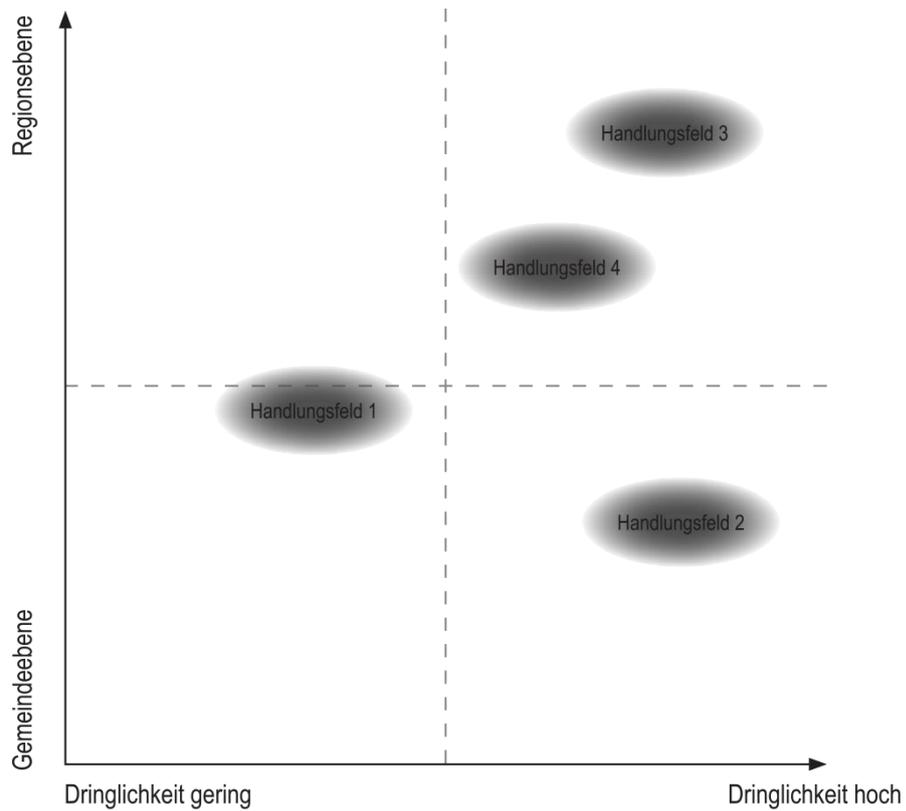


Abbildung 32: Schematische Darstellung zur Kategorisierung bzw. Einteilung von Handlungsfeldern nach Dringlichkeit und Akteurszusammensetzung.
Quelle: eigene Darstellung



11. Projekte

Der Frage nach geeigneten Projekten zur Problembhebung gehen immer die Fragen, was man gerne wie beeinflussen bzw. abändern möchte und was überhaupt beeinflusst werden kann, voraus. Ob etwas kurz-, mittel- oder langfristig beeinflussbar ist oder nicht ist oftmals schwierig festzustellen. Auch die Flexibilität und Anpassungsfähigkeit an geänderte Rahmenbedingungen dürfen bei den geeigneten Maßnahmen nicht zu kurz kommen. Letzteres trifft vor allem für die Tourismusbranche zu.

In folgenden Kapiteln werden Projekte in den Bereichen der Infrastrukturerweiterung bzw. des -ausbaus und Möglichkeiten im Bereich der Kooperation und der Effizienzsteigerung von vorhandenen Strukturen beschrieben und versucht, ihre Auswirkungen auf die künftige Situation festzustellen.

Dabei ist eine Differenzierung hinsichtlich zweier Gesichtspunkte enorm wichtig: Zum einen gibt es Überlegungen zu Projekten, die in der Region wirksam sind, aber quasi außerregional getroffen bzw. entschieden werden und somit auch nur bedingt durch die Region selbst beeinflussbar sind. Der zweite Punkt stellt das genaue Gegenteil dar. Hier handelt es sich vor allem um jene Projekte und Vorhaben, die in der Region von regionalen Akteuren aufgegriffen und entwickelt werden können.



Abbildung 33: Differenzierung der Förderungsmöglichkeiten. Quelle: eigene Darstellung



11.1. Infrastrukturprojekte

Bei den infrastrukturellen Maßnahmen gibt es vor allem zwei Vorhaben, die künftig große Auswirkung auf die Region haben werden. Auf der einen Seite ist das die geplante Umspurung und die Elektrifizierung der Murtalbahn, auf der anderen Seite ist das der Ausbau der B317 zur S36 bzw. S37. Beide Vorhaben werden nach ihrer Fertigstellung die Erreichbarkeit der Region enorm verbessern. Momentan muss aber bei beiden Projekten mit Verzögerungen gerechnet werden. So ist für den Ausbau der B317, zwischen den Gemeinden Unzmarkt-Frauenburg und Scheifling, eine Verlegung der Mur notwendig. Für die Modernisierung und Entwicklung der Murtalbahn müssen noch Grundsatzfragen der Politik (z.B.: Finanzierung) beantwortet werden. Dadurch wird zugleich ein großer Nachteil dieser Vorhaben sichtbar. Zum einen sind sie zwar von enormer Bedeutung für die Region selbst, zum anderen liegen Entscheidungshoheiten nicht in der Region. Dies führt unweigerlich dazu, dass damit gerechnet werden muss, dass eben diese Abhängigkeiten zu Verzögerungen führen. Nichts desto trotz bleiben beide Projekte von großer Bedeutung für die Region und bringen vielerorts Potentiale und Entwicklungschancen mit sich.





11.1.1. Ausbau der Murtalbahn

Mit der Murtalbahn bietet sich der Region eine ausgezeichnete Entwicklungschance. Ob der Umbau der Bahn von Schmalspur- auf Normalspurbetrieb umgestellt wird oder nicht steht momentan zwar noch nicht fest, allerdings kann davon ausgegangen werden, dass die Bahn ihren besonderen Stellenwert für die Region auch künftig beibehalten wird. Die Region hofft allerdings auf eine Umsetzung des Projektes bis 2023, zur geplanten Fertigstellung des Koralmtunnels. Dies ergibt sich vor allem aus der Befürchtung, dass nach der Fertigstellung des Koralmtunnels, der Teil der Baltisch-Adriatischen Achse ist, Züge nur mehr über Bruck an der Mur und im weiteren Verlauf Graz nach Klagenfurt fahren werden. Man würde auf diese Art eine wichtige Verbindung verlieren (vgl. Wallner B. 2015).

Aufgrund des in der Region vorherrschenden demographischen Wandels (Überalterung) kann, ab einem gewissen Grad, auch von einer zunehmenden Immobilität der Bevölkerung ausgegangen werden. Vor allem für die ältere Bevölkerung ist die Bahn als Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs besonders wichtig. In diesem Zusammenhang spielen auch die Knotenpunkte mit den aus den Seitentälern kommenden Linienbussen eine besonders wichtige Rolle.

Künftig wird die Murtalbahn aber auch vermehrt Auswirkung auf die Siedlungsentwicklung der einzelnen Gemeinden haben. Vor allem im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung und einer flächen- bzw. ressourcensparenden Entwicklung der Siedlungsbereiche muss die Eisenbahn miteinbezogen werden (vgl. Wallner B. 2015). Diesbezüglich würde die Umspurung der Bahn ideale Rahmenbedingungen schaffen, um die Lage von Bahnhöfen und Haltestellen zu optimieren. Es muss zwar keine neue Trasse gefunden werden, aber aufgrund der angestrebten, höheren Fahrgeschwindigkeiten wird es zu streckenweisen Begradigungen der Gleise kommen. Im Zuge dieser Bauarbeiten müsste man sich natürlich auch die Positionen der momentanen Haltestellen und Bahnhöfe genauer ansehen und unter Umständen neue Standorte wählen, um deren Einzugsbereich zu vergrößern (vgl. Wallner B. 2015).

Durch die höhere Fahrgeschwindigkeit der Bahn ist es möglich, in Bezug auf die Reisezeit von Murau nach Bruck an der Mur mit dem MIV mitzuhalten bzw. können sogar kürzere Fahrzeiten erreicht werden (vgl. Wittmann 2015).

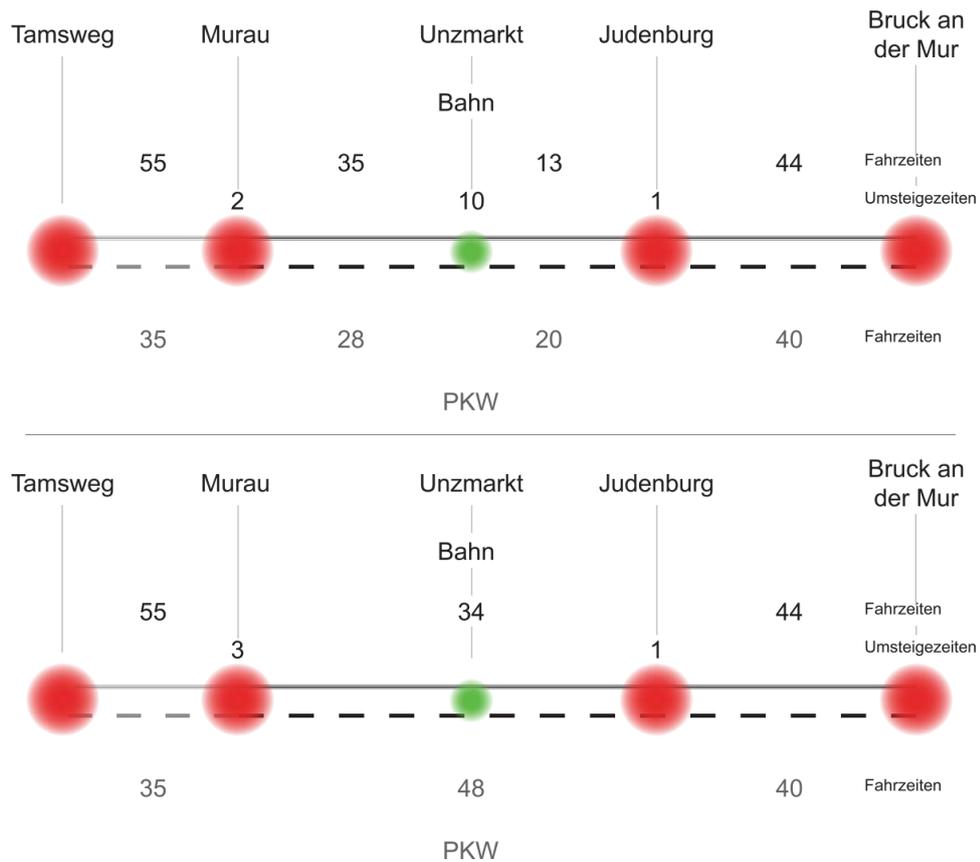


Abbildung 34: Vergleich der derzeitigen Fahrzeiten von Bahn und PKW. Quelle: Steiermärkische Landesbahnen 2015, eigene Darstellung.

Die beiden oberen Abbildungen zeigen zuerst die jetzige Situation betreffend der Fahrzeiten (Vergleich zwischen Bahn und PKW) und die jeweiligen Fahrzeiten nach einer Umspurung bzw. Elektrifizierung der Murtalbahn zwischen Unzmarkt-Frauenburg und Murau.

Alleine an Umsteigezeiten in Unzmarkt-Frauenburg würde man bereits neun Minuten Zeit einsparen. In Summe würde sich die Fahrzeit zwischen Murau und Judenburg von 58 auf 35 Minuten verringern. Dadurch wird die Bahn für Pendler schon interessanter.



		Tamsweg bis Murau	Murau bis Bruck an der Mur
IST- Situation	Bahn	55	103
	PKW	35	88
nach Umspurung	Bahn	55	79
	PKW	35	88

Tabelle 6: Vergleich der Fahrzeiten von Bahn und PKW. Quelle: Steiermärkische Landesbahnen 2015, eigene Darstellung.

Im Hinblick auf eine zukunftsfähige und vor allem nachhaltige Siedlungsentwicklung spielt der ÖV eine tragende Rolle. Dies zeigt sich vor allem in jenen Regionen, wo versucht wird vor allem an Knotenpunkten des ÖVs, diverse öffentliche Infrastrukturen zu etablieren. In Wohngebieten macht es natürlich auch Sinn die Bebauungsdichte im Umkreis von Haltestellen und Bahnhöfen zu erhöhen, um eine Effizienzsteigerung bzw. höhere Auslastung des öffentlichen Verkehrsträgers zu fördern (vgl. Reif 2015).

Im Betrachtungsraum würde sich durch die Murtalbahn eine ideale Verbindung ergeben. Sie schneidet alle Siedlungsgebiete und könnte künftig das Rückgrat des ÖV der Region bilden.

Bei Bahnlinien sollte aber auch berücksichtigt werden, dass nicht nur die Dienstleistung selbst, sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr, sondern auch die Linienführung der Strecke einen Wert besitzt. Eisenbahnen benötigen bestimmte Streckenführungen, um überhaupt möglich zu sein. Werden sie stillgelegt, kann es passieren, dass eben diese Streckenführungen und Trassen nicht freigehalten werden. In weiterer Folge besteht die Gefahr, dass diese Infrastrukturen nicht mehr in Betrieb gehen können.



Chancen im Tourismusbereich

Das Skigebiet Kreischberg befindet sich etwa 7km westlich von Murau. Nach Stadl/ Predlitz sind es 10 und nach Tamsweg 31km. Vom Bahnhof in Unzmarkt-Frauenburg ist das Skigebiet 39km weit entfernt. Das Areal des Skigebietes erstreckt sich von 850m bis 2.118m Seehöhe und stellt dabei 40km Skipisten zur Verfügung. Fünf Schlepplifte, zwei Gondeln und vier Sessellifte stehen dabei zur Verfügung (vgl. Kreischberg o.J.).

Aus Sicht der Tourismusbranche, ist die Umspurgung der Bahn bis St. Georgen am Kreischberg von besonderer Bedeutung. Aufgrund der Lage der Haltestelle in der Gemeinde und der Positionierung der Talstation der Gondelbahn des Skigebietes, kann quasi direkt vom Zug auf die Piste umgestiegen werden. Durch den Wegfall des Umsteigezwangs in Unzmarkt-Frauenburg wird außerdem das Einzugsgebiet des Skigebiets erweitert (vgl. Kalcher 2015). In mehreren Skigebieten, wie zum Beispiel in St. Anton am Arlberg, ist dieses Konzept bereits umgesetzt.

Im süd- bzw. osttirolerischen Pustertal setzt man bereits seit 2014 auf die direkte Verbindung von Eisenbahn und Liftanlagen. Die beiden Skigebiete Kronplatz und Sextner Dolomiten sind damit direkt miteinander verbunden.

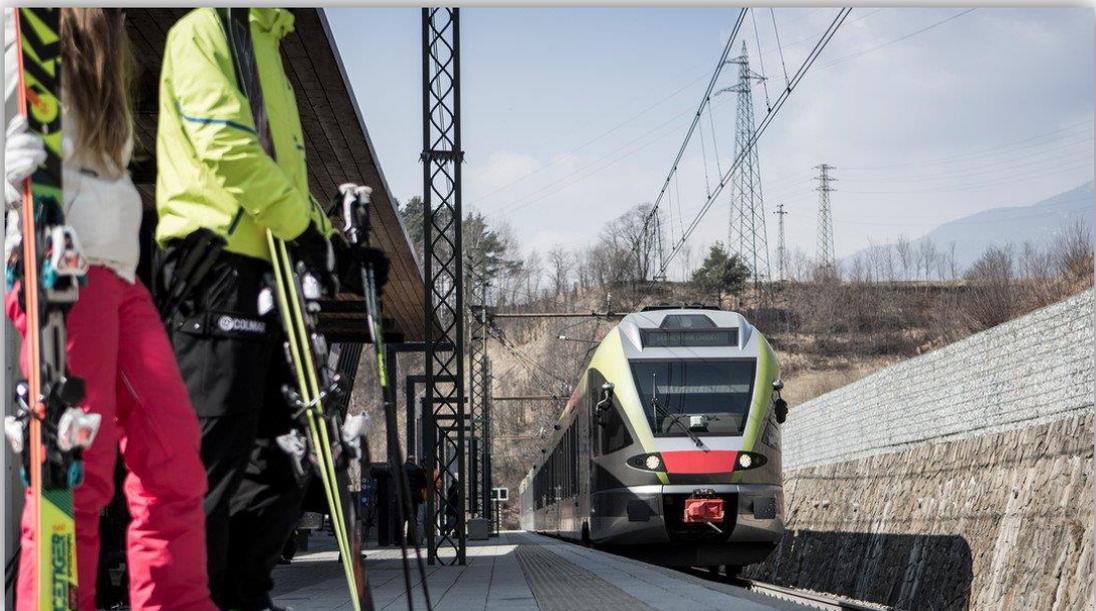


Abbildung 35: Der Ski-Pustertal-Express bringt die Skifahrer direkt auf die Piste. Quelle: www.kronplatz.com



Abbildung 36: Bahnhof der Murtalbahn am Kreischberg. Quelle: eigene Aufnahme (2015)

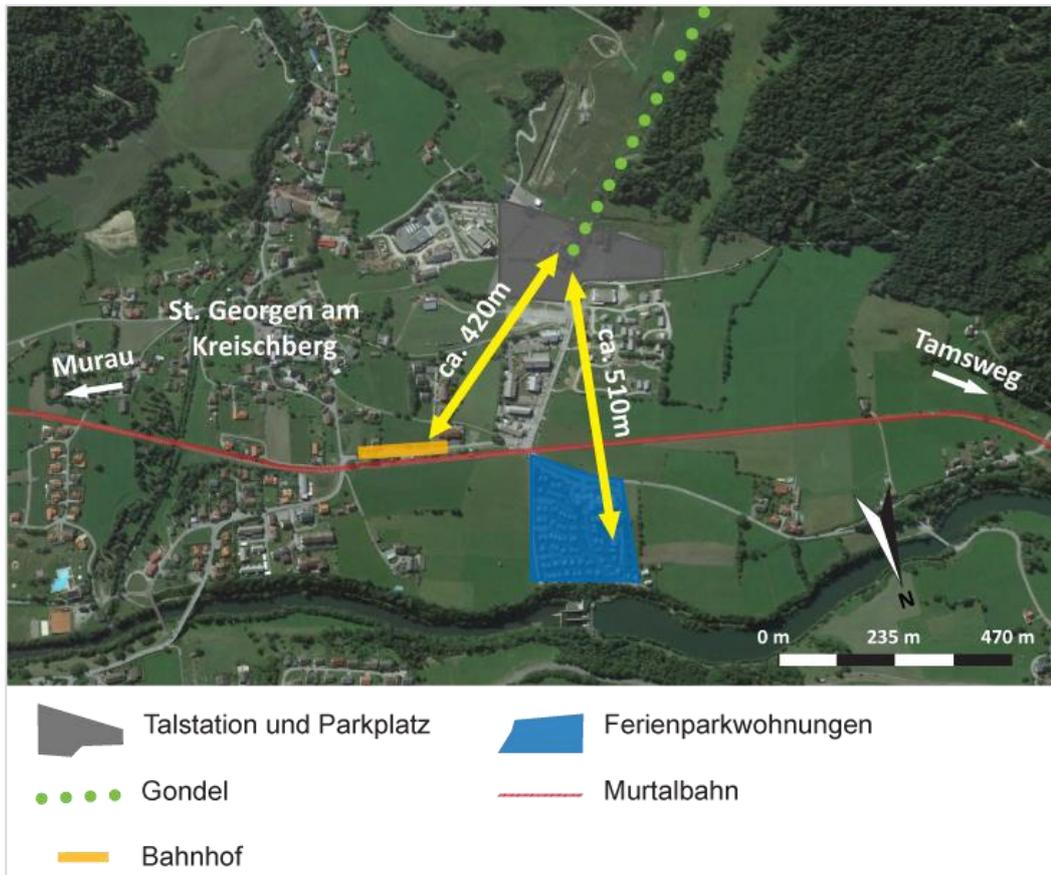
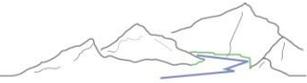


Abbildung 37: Übersicht und Distanzen vom Bahnhof zur Talstation in St. Georgen am Kreischberg. Quelle: Kartengrundlage: Google Earth (05.02.2016), eigene Darstellung



An dieser Stelle möge man jedoch auch auf jeden Fall die Frage stellen, was mit jenen Gemeinden passiert, die zwischen St. Georgen am Kreischberg und Tamsweg liegen und somit nicht von der Modernisierung der Bahn profitieren werden. Eventuelle Auswirkungen auf eben jene Gemeinden und Orte gilt es abzuschätzen und abzuwägen. Für Tamsweg selbst ist diese Problematik weniger schwerwiegend als für die anderen Gemeinden, nichts desto trotz müssen diese Effekte berücksichtigt werden. Momentan gibt es dazu keine offiziellen Lösungsvorschläge. Mit dem Ausbau der Murtalbahn könnte man nicht nur der Region selbst helfen, sondern auch zwei hochrangige Straßen miteinander verbinden. Gemeint ist damit die A10 in Salzburg und die künftige S36 bzw. S37.

Die Überlegungen zum Ausbau der Bahn zeigen allerdings wie wichtig dieser Verkehrsträger ist.



11.1.2. Ausbau der S36/ S37

Durch ein infrastrukturelles Großprojekt, wie eben der Ausbau der Murtalschnellstraße als Anbindung an ein höherrangiges Verkehrsnetz, wird die Erreichbarkeit der Region verbessert. Dies bringt für die betroffenen Gemeinden (allen voran Unzmarkt und Scheifling) vor allem dahingehend Vorteile, als dass sie als Standort für Unternehmen attraktiver werden und somit bestehende Arbeitsplätze erhalten und im besten Fall auch Neue generieren können.

In Unzmarkt erhofft man sich außerdem, das nach Fertigstellung der Unterflurtrasse, die beiden Ortshälften Obere und Untere Mark wieder enger zusammenwachsen (vgl. Wallner E. 2015).

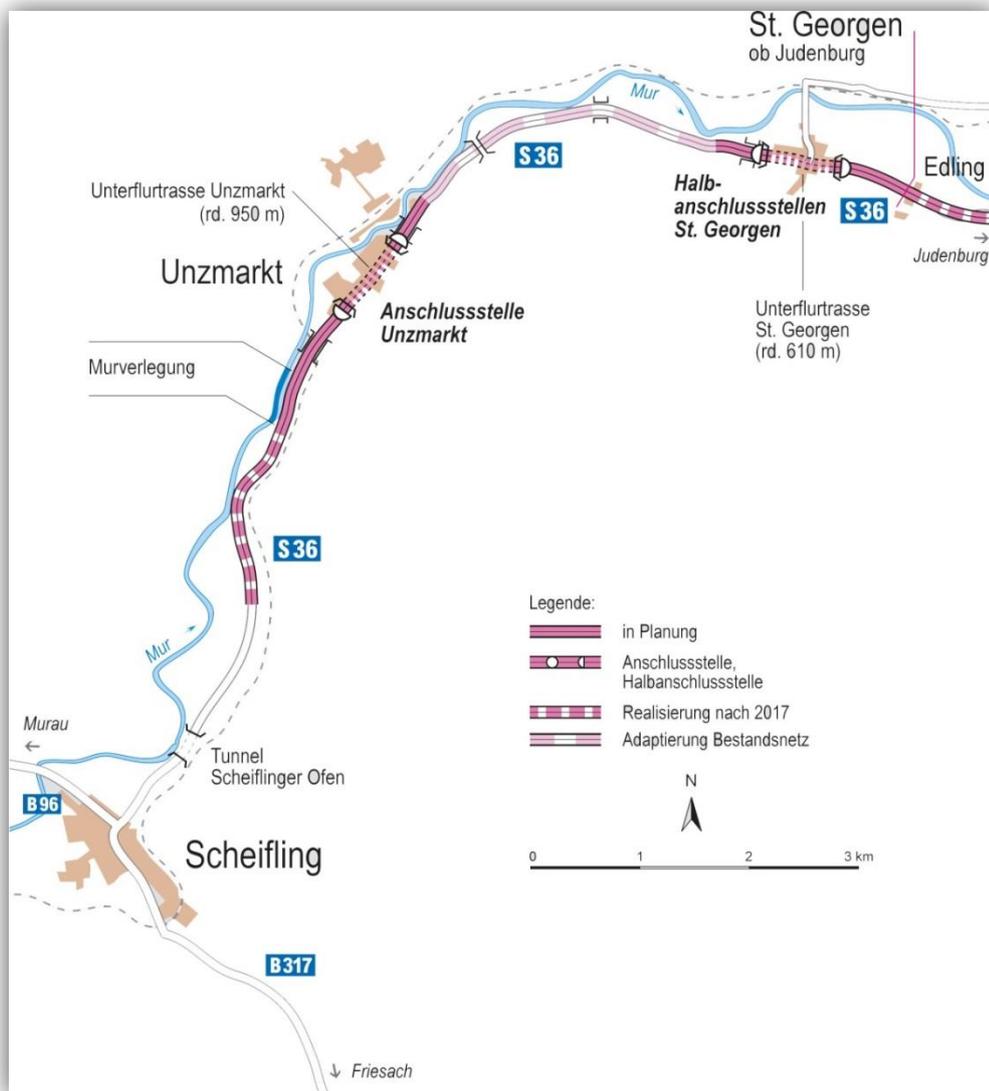


Abbildung 38: geplanter Verlauf der S36 bei Unzmarkt. Quelle: Asfinag, eigene Bearbeitung



Für Scheifling wird der Ausbau der B317 zur S36 ebenfalls diverse Vorteile bringen. In Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben die Murtalbahn umzuspuren, der bereits vorhandenen ÖBB-Linie und eben einer Schnellstraße, würde Scheifling (und auch die Region) über hervorragende Anbindungsmöglichkeiten verfügen und damit seine Erreichbarkeit erhöhen. Während die Murtalbahn abseits des Siedlungskerns, im Ortsteil Lind, verläuft und damit ein Wohngebiet tangiert, würde die S36 direkt am Gewerbepark der Gemeinde vorbeiführen. Dessen Lage lässt eine gute Erweiterungsmöglichkeit in Richtung Mur zu. Würde der Park in diese Richtung wachsen verringert sich auch seine Entfernung zum Bahnhof der Murtalbahn, was wiederum für Pendler sehr attraktiv wird.

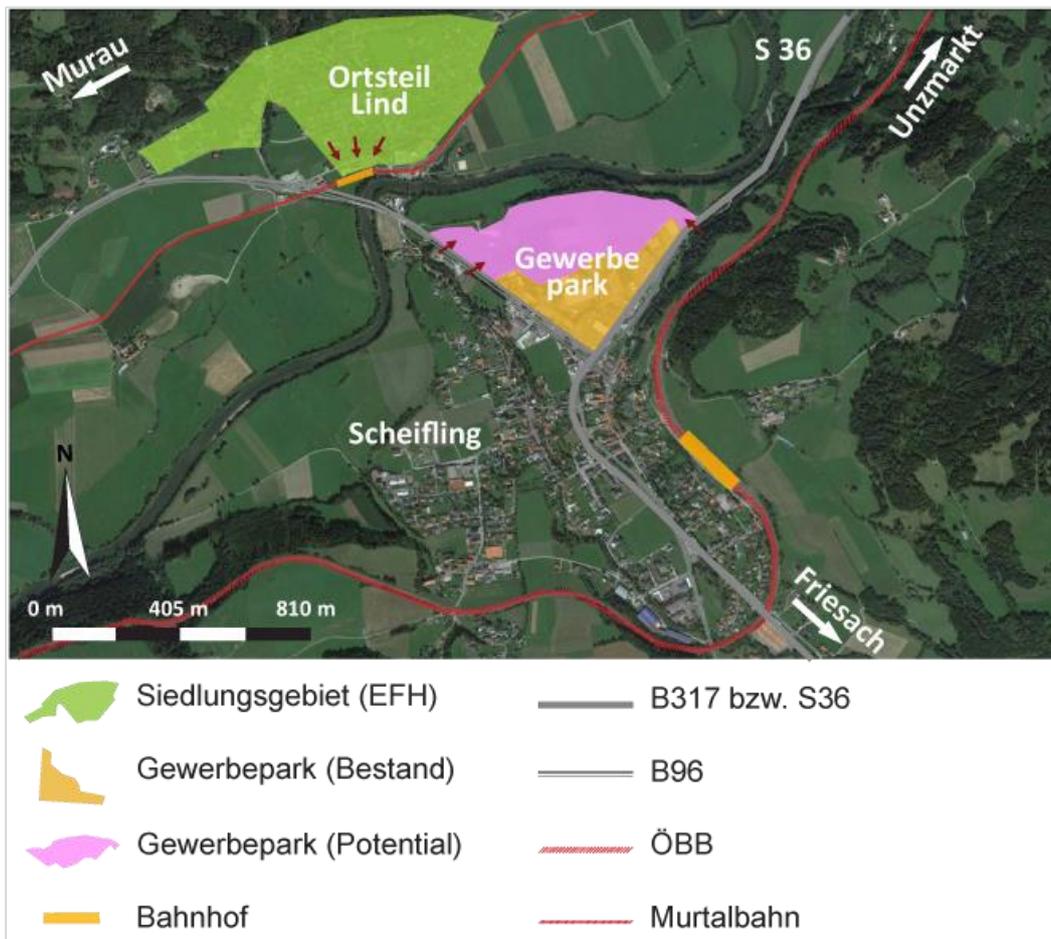


Abbildung 39: Der Gewerbepark in Scheifling und sein Ausbaupotential. Quelle: Kartengrundlage: Google Earth, eigene Darstellung.



11.2. Effizienzsteigerung von Strukturen - „Die gemeinsame Region“

In vielen Bereichen ist die Ausstattung der Region sehr gut (z.B. Bildung, Gesundheit, Tourismus etc.). Künftig werden die Gemeinden aber noch enger und intensiver untereinander kommunizieren müssen. Vor allem im Vergleich mit anderen Regionen muss das Westliche obere Murtal geschlossener auftreten. Um die regionale Identität zu bewahren, und die Region konkurrenzfähiger zu machen, werden verschiedene Denkansätze von Nöten sein.



Die gemeinsame Region

Künftig wird ein flexibles Zusammenarbeiten von mehreren kleinen Gemeinden in unterschiedlichen Bereichen notwendig sein, um handlungsfähig und vor allem konkurrenzfähig zu bleiben. Die Vermarktung der Region nach außen wird immer wichtiger. Auch durch die sich ändernden Umstände ist ein Miteinander unter den Gemeinden auf politischer und bürgerlicher Ebene von besonderer Bedeutung. Gemeinsame Leitbilder und Ziele müssen erarbeitet und auch umgesetzt werden.



Um dies zu erreichen bieten sich zwei Möglichkeiten besonders an. Beiden gemein ist, dass sie den interkommunalen Diskurs starten bzw. verbessern sollen und auch die betroffene Bevölkerung in Planungsfragen und Entwicklungsszenarien miteinbinden. Ein weiterer wesentlicher Faktor dieser beiden Werkzeuge trifft den Bereich der Vermarktung bzw. Öffentlichkeitsarbeit der Region. Hier geht es vor allem darum gemeinsam erarbeitete Ziele auf einer eigenen, regional bestimmten, Plattform zu präsentieren.

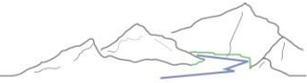
Die beiden folgenden Kapitel (11.2.1. und 11.2.2.) beinhalten Vorschläge, wie diese Instrumente in der Region umgesetzt werden könnten und welcher Output generiert werden kann.

11.2.1. Eine Vision für Murau

Die Vision Rheintal in Vorarlberg hat bereits gezeigt, wie ein, auf breiter Basis aufgestellter Kommunikationsprozess, in der praktischen Umsetzung funktionieren kann. In einem zwei Jahre andauernden Prozess wurde das Rheintal analysiert, beschrieben und letztlich wurde ein Leitbild erstellt, welches die räumliche Entwicklung steuern und die gemeindeübergreifende Kooperation fördern soll (vgl. Vision Rheintal (o. J.)). Im Gegensatz zum Westlichen oberen Murtal stellt das Rheintal allerdings gänzlich andere Anforderungen an einen solchen Prozess.

Für die Region des Westlichen oberen Murtales kann ein ähnlicher Prozess angedacht werden. Man muss die absoluten Gegensätze und Unterschiede der beiden Regionen deutlich unterstreichen. Das Rheintal ist im Vergleich ein stetig wachsender Ballungsraum von großer internationaler und nationaler Bedeutung. Allerdings kann vom Beteiligungsprozess der Vision Rheintal einiges adaptiert werden und auch im Westlichen oberen Murtal zur Anwendung kommen. Unter der Marke „Vision Murau“ könnte beispielsweise jener Prozess gestartet werden, in dem sich Gemeindevertreter, Vertreter des Landes, Bürger und sonstige Akteure zusammenschließen, um gemeinsam eine zukunftsfähige Strategie zu entwickeln, die dann auch umgesetzt werden kann und von einer breiten Basis getragen wird.

Einige Gemeinden der Region (Murau, Unmarkt-Frauenburg, Scheifling, Teufenbach-Katsch) sind bereits Mitglieder des Regionalverbandes



Obersteiermark West (vgl. ROW 2016). Dieser hat sich zum Ziel gesetzt, die Region, bestehend aus den Bezirken Murau und Murtal, als einen attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum zu positionieren. Im Rahmen dieser Zielsetzungen wurden bereits einige Leitthemen und Zielsetzungen beschrieben und festgelegt.

1. Erhöhung der Lebensqualität durch regionale Angebote in den Bereichen Freizeit, Kultur, Mobilität, Wohnen und Versorgung. Das Ziel bis 2020 soll dabei sein, die Region mit dementsprechenden Infrastrukturen und Angeboten auszustatten (vgl. ROW 2016 a).
2. Das zweite Leitthema bezieht sich auf den in Kapitel 7.5. angesprochenen demographischen Wandel. Hierbei liegt das Ziel bis 2020 darin, die Region mit entsprechenden Bildungs- und Beschäftigungseinrichtungen zu versorgen (vgl. ROW 2016 a).
3. Die Wahrnehmung der Region soll vorangetrieben werden und bis 2020 eine Definition und Vermarktungslinie für die einzelnen Teilregionen erstellt werden. Dabei wird vor allem in die Teilregionen Tourismus (Bezirk Murau) und Wirtschaft (Bezirk Murtal) unterschieden (vgl. ROW 2016 a).
4. Beim vierten Leitthema geht es um eine Verbindung von Lebens- und Wirtschaftsraum. Vor allem der Verkauf von regionalen Produkten und Dienstleistungen sollen dabei die entscheidende Rolle spielen (vgl. ROW 2016 a).
5. In den Bereichen Energie und Werkstoffe will man die Wertschöpfung ausbauen (vgl. ROW 2016 a).
6. Die Vernetzung von einzelnen Wirtschaftszweigen soll vorangetrieben und verbessert werden. Durch zu installierende Plattformen, sollen Betriebe von unterschiedlicher Größe oder Ausrichtung vernetzt werden (vgl. ROW 2016 a).

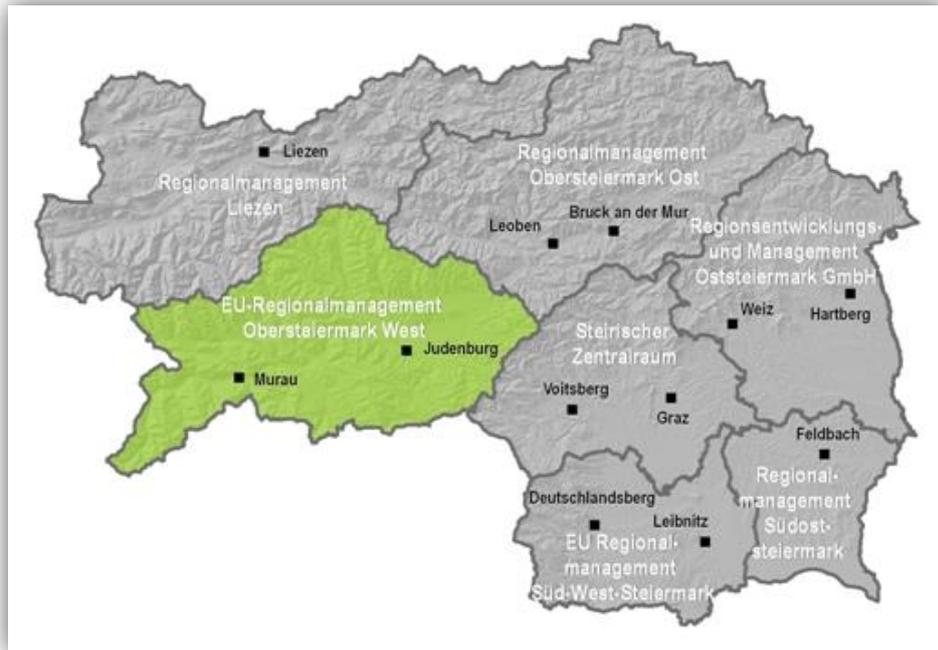
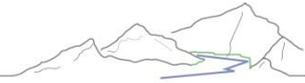


Abbildung 40: Die Region des Regionalmanagements Obersteiermark West.
Quelle: ROW-GmbH, 2016

Laut dem ROW wird die Region in die beiden Bereiche Tourismus/ Land- und Forstwirtschaft (Murau), Wirtschaft und produzierendes Gewerbe (Murtal) eingeteilt. Damit ergibt sich eine Abgrenzung der beiden Bezirke voneinander. Des Weiteren sind die Leitthemen des ROW sehr undetailliert und nur verallgemeinernd ausformuliert. Der Vorschlag, für den Betrachtungsraum eine eigene Vision zu erstellen, hat für mich aus folgenden Gründen seine Berechtigung:

- Lokale Akteure aus verschiedenen Bereichen kommen zu Wort
- Anliegen aus der Bevölkerung können bearbeitet werden
- die spezifischen, regionalen Probleme kommen zur Sprache und werden behandelt
- Herausforderungen die alle betreffen, können gemeinsam diskutiert und bearbeitet werden.

Man sollte hierbei jedoch keineswegs auf die Situation der Region vergessen. Abwanderung, Überalterung, die periphere Lage usw. sind alles Eigenschaften, die der Region das Format einer schrumpfenden Region verleihen. Daher müssen in einer, für die Region maßgeschneiderten Vision, auch



dementsprechende Szenarien tabulos diskutiert werden. In weiterer Form könnten Lösungen beispielsweise in Form eines kleinregionalen Entwicklungskonzeptes festgelegt werden. Dabei spielen die außerregional beeinflussten Vorhaben (Ausbau S36 und Umspurgung der Murtalbahn) natürlich auch eine tragende Rolle, da sie ja innerregional wirksam sind.

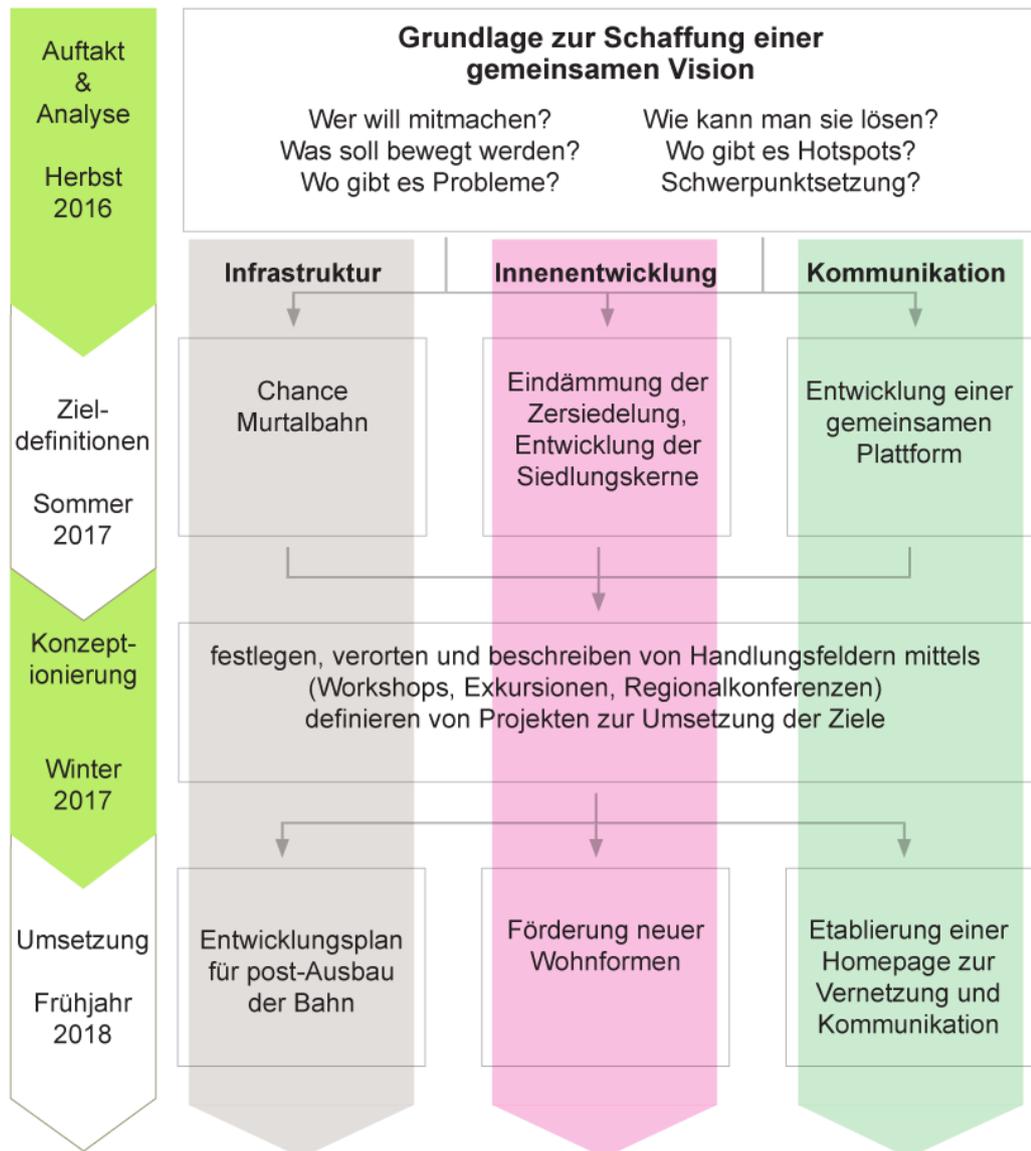


Abbildung 41: zeitliche Abfolge drei ausgewählter Vorhaben. Quelle: eigene Darstellung

Die obere Zeitleiste zeigt beispielhaft, wie die Entwicklung von drei verschiedenen Projekten ablaufen könnte.



Infrastruktur: Chance Murtalbahn

Die Murtalbahn bietet viele Entwicklungsmöglichkeiten. In einem ersten Schritt (Auftakt & Analyse) soll eine Diskussion zwischen verschiedenen Akteuren (Bürgermeister, steiermärkische Landesbahnen etc.) stattfinden. In dieser ersten Sondierung sollen Problemstellungen aufgeworfen und Potentiale der Bahn verortet werden. Das Ergebnis des ersten Schrittes wäre dann ein Katalog bzw. eine Karte mit verorteten Problemen und möglichen Potentialen. Dies dient in weiterer Folge als Grundlage für das weitere Vorgehen.

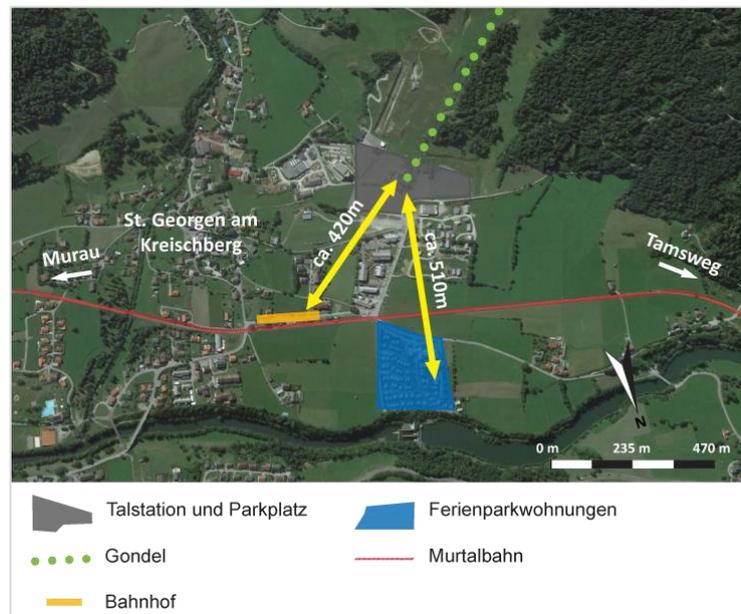


Abbildung 42: Beispiel für einen möglichen Entwicklungshotspot. Quelle: Kartengrundlage: Google Earth, eigene Darstellung

Auf Basis dieses Kataloges sollen dann, in einem nächsten Schritt, Ziele formuliert werden. Anhand dieser Ziele können dann Handlungsfelder definiert werden für die maßgeschneiderte Lösungen erarbeitet werden. Das Resultat des Prozesses wäre demnach ein Entwicklungsplan mit konkreten Maßnahmen und Vorhaben, anhand dessen die Entwicklung der Bahn zukünftig vorangetrieben werden kann.

Innenentwicklung

Projekte zu den Themen Innenentwicklung bzw. Wiederbelebung von Ortskernen in den Gemeinden der Region könnten ein großer Block in einer eigenen Vision sein. In den letzten Jahren und Jahrzehnten kam es durch neue, groß angelegte



Gewerbegebiete am Siedlungsrand zu Problemen in vielen Stadtkernen. Als Teil der Vision können hier Hebel in Bewegung gesetzt werden, um die Ortskerne wieder attraktiv für verschiedene Funktionen (Wohnen, Einkauf, Freizeit, Arbeit) zu machen. Entwicklungspotential kann beispielsweise im Bereich neuer, innovativer Wohnformen gefunden werden. Durch Förderung und Adaptierung von bestehenden Wohnflächen für neue Wohnformen kann Innenentwicklung vorangetrieben werden. Vor allem durch unterschiedliche Wohnungsgrößen und auch -ausstattungen können neue, unterschiedliche Bevölkerungsgruppen angezogen werden. Kombinierte Formen die Wohnen und Arbeiten am gleichen Ort ermöglichen sind dabei von großem Vorteil (vgl. österreichischer Städtebund, 2014: 27). Welche Potentiale es hier in welchen Gemeinden gibt, wo genau diese liegen und wie mit ihnen umgegangen werden kann, soll in einer Konzeptionierungsphase festgestellt werden. Dadurch können auch gleichzeitig mehrere Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden:

- Wege verkürzen sich, es kann mehr auf den PKW verzichtet werden
- Innenstädte würden wieder lebendiger, was nicht nur für die ansässige Bevölkerung, sondern auch für den Tourismus vorteilhaft ist
- der Flächenverbrauch außerhalb der Siedlung wird geringer
- Öffentliche Infrastrukturen werden effizienter genutzt, deren Kosten sinken

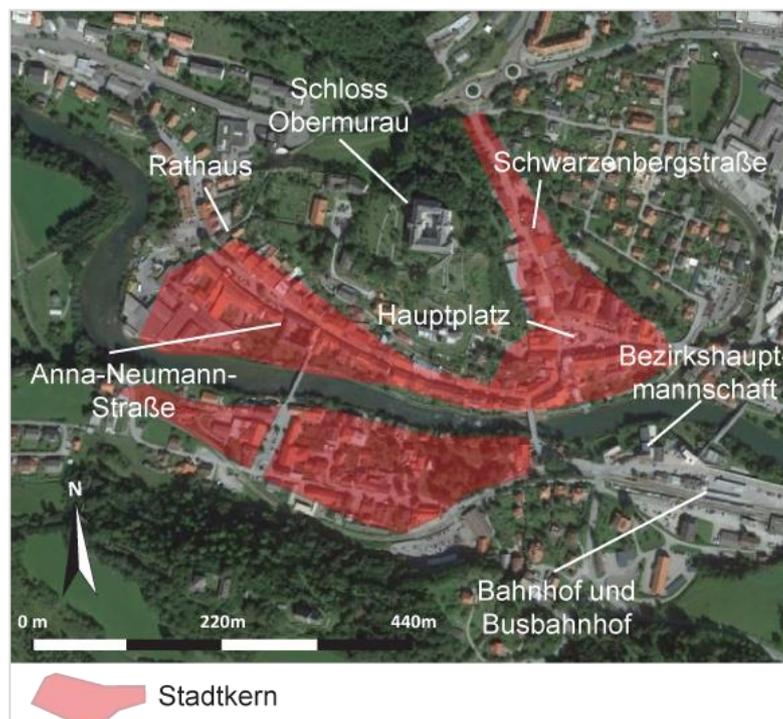


Abbildung 43: Die Schwarzenbergstraße, der Hauptplatz und die Anna-Neumann-Straße stellen den Stadtkern von Murau da. Quelle: Kartengrundlage: Google Earth, eigene Darstellung



Kommunikation: Entwicklung einer gemeinsamen Plattform

Bei der Entwicklung einer gemeinsamen Plattform steht in erster Linie die Vernetzung von Akteuren im Vordergrund. Ziel dabei soll es sein, durch die Schaffung eines gemeinsamen Portals, die Kommunikation zu erleichtern und der Region ein einheitliches Sprachrohr zu verleihen.

Zu Beginn sollen in einer Diskussionsrunde grundlegende Fragen zur Kommunikationskultur in der Region aufgeworfen werden (Wie wird kommuniziert? Wer kommuniziert mit wem und mit wem nicht?). Sind diese Probleme offengelegt, folgt der nächste Schritt. Eine Homepage würde sich hervorragend dazu eignen, um die Aufgaben der Kommunikation zu übernehmen. Des Weiteren wäre sie auch die ideale Form, um Projekte in der Region einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

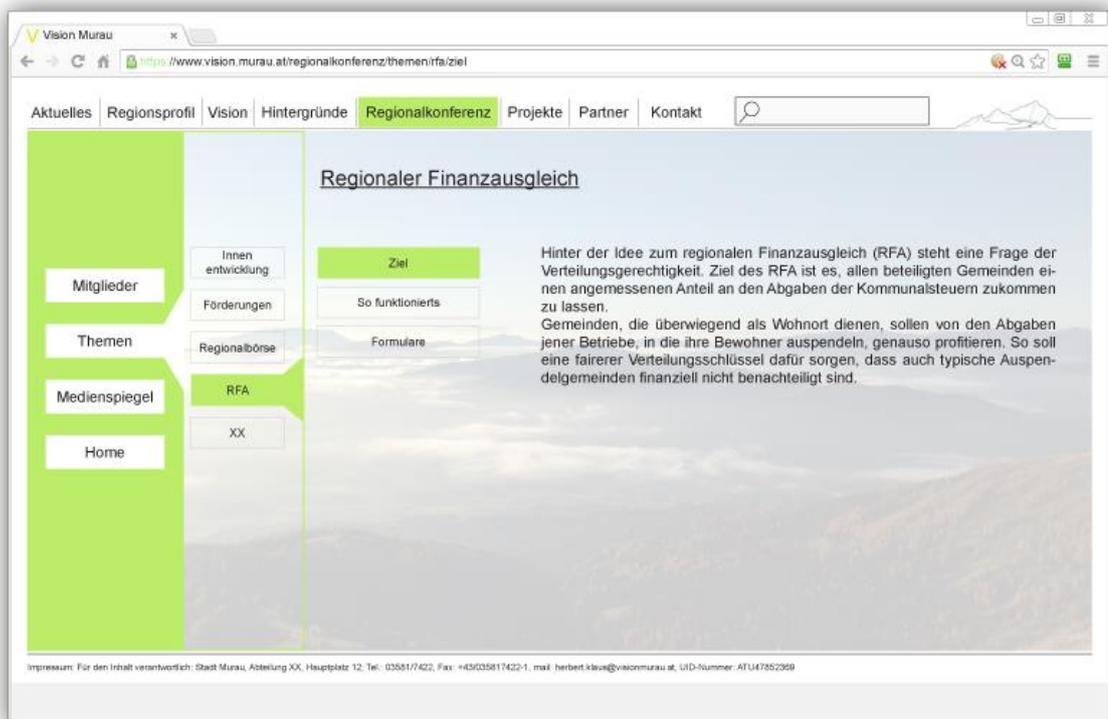


Abbildung 44: Beispielhaftes Bild einer eigenen, regional entwickelten Plattform.
Quelle: eigene Darstellung



11.2.2. Regionalkonferenz

Eine Regionalkonferenz (RK) stellt ebenfalls ein geeignetes Mittel dar, um gemeindeübergreifende Aufgaben und Herausforderungen künftig bewältigen zu können. Besonders wichtig ist, dass die Zusammenarbeit aller Akteure auf Freiwilligkeit basiert. Ein Vorteil für die beteiligten Akteure kann nur dann gewährleistet sein, wenn alle Teilnehmer einen Nutzen aus der gemeinsamen Arbeit ziehen können (vgl. Bundesamt für Raumentwicklung 2014: 57).

Die Mitglieder einer solchen Konferenz könnten aus den unterschiedlichen Bereichen (Politik, Wirtschaft, Tourismus, Planung etc.) kommen und gemeinsam über künftige Entwicklungen beraten bzw. entscheiden.

Als österreichisches Beispiel kann hier die RK des Lienzer Talbodens gebracht werden. Hier hat man sich 2014 dazu entschieden diese Form der Zusammenarbeit zu nutzen, um gemeinsame Entwicklungsstrategien zu erarbeiten. Die zentralen Themen dabei waren:

- gemeinsame, öffentliche Verkehrsmittel
- gemeinsame Gewerbegebiete
- Verteilungsschlüssel zur Aufteilung der Kommunalsteuer auf alle Gemeinden
- Koordination beim Ausbau des Glasfaserkabelnetzes.

Im Rahmen der Konferenz kamen rund 60 Bürgermeister und Gemeindefraktoren aus 15 Gemeinden zusammen (vgl. Dolomitenstadt 2014). Das Ziel bzw. die Vision ist, ähnlich wie auch bei der Vision Rheintal, die Region gemeinsam zu entwickeln, stärker zu vernetzen und auf momentane und künftige Herausforderungen vorzubereiten.

Für den Betrachtungsraum des Westlichen oberen Murtales, könnten durch eine RK ebenfalls verschiedene positive Outputs generiert werden:

- grundlegende Analysen und Datenerhebungen zu den Themen Demographie, Wirtschaft, Tourismus, Energie etc. auf Regionsebene durchführen und in Zusammenhang bringen (Verschaffung eines Überblicks)
- Gemeinsame Ziele und/ oder Problemstellungen und Herausforderungen benennen und definieren
- Maßnahmen und Meilensteine festlegen, wann will man wie weit sein und was erreicht haben?



- Miteinbezug der Bevölkerung in bestimmten Formaten, Zwischenberichte und Veröffentlichungen zur Information der Bevölkerung



Abbildung 45: Titelseite der Homepage des Zukunftstraum Lienzer Talboden. Quelle: <http://www.zukunftstraumlienzertalboden.at/zukunftstraum/vision/>

Zusätzlich ist für mich die Frage nach der Erstellung einer Plattform zur Kommunikation von Akteuren untereinander aber auch zur Verbreitung von generiertem Wissen und von Information nach außen, eine besonders wichtige. Dies könnte beispielsweise in Form einer Homepage funktionieren. Diese würde dann, aus Analysen erhobene bzw. ausgewertete Daten, Zielsetzungen, Protokolle aus Sitzungen, Hintergrund- und andere Informationen zusammentragen und einem großen Publikum näherbringen. Als Beispiele für diese Art der Wissensverbreitung möchte ich die Plattformen der Vision Rheintal (<http://www.vision-rheintal.at/aktuelles.html>) und die des Zukunftstraum Lienzer Talboden (<http://www.zukunftstraumlienzertalboden.at>) nennen. Anhand dieser



beiden Beispiele kann sehr gut erkannt werden, in welcher Form generiertes Wissen und Ideen für jeden Interessierten zugänglich gemacht werden könnte.



Abbildung 46: Ein Vorschlag zum Aufbau einer gemeinsamen Plattform. Quelle: eigene Darstellung



Mögliche Inhalte für eine Regionalkonferenz im Betrachtungsraum

Für eine eventuell stattfindende RK im Westlichen oberen Murtal müssen in jedem Fall Themen und Inhalte überlegt werden, die dort dann auch diskutiert und bearbeitet werden sollen. Dabei stellt sich, in weiterer Folge, ebenfalls die Frage, wie bestimmte Themen und Inputs, einem passenden Zeitablauf zugeordnet werden können und welche Dringlichkeit deren Umsetzung hat.

Ein möglicher Input für eine erste RK wäre demnach, die regionalen Problemstellungen und Herausforderungen in eine Hierarchie zu bringen und so deren Reihenfolge in der sie gelöst bzw. bearbeitet werden sollten festzulegen. Ein auf diese Art entstandener Zeit- bzw. Fahrplan kann dann, in weiterer Folge, als Grundlage für weitere Vorhaben genutzt werden. Eine Grundlage für so eine Kategorisierung wird in Abbildung 22 dargestellt. Die Erstellung einer solchen Einteilung bzw. Charakterisierung von Vorhaben wäre ein optimaler Ausgangspunkt um eine Reihung von Umsetzungen festzulegen.

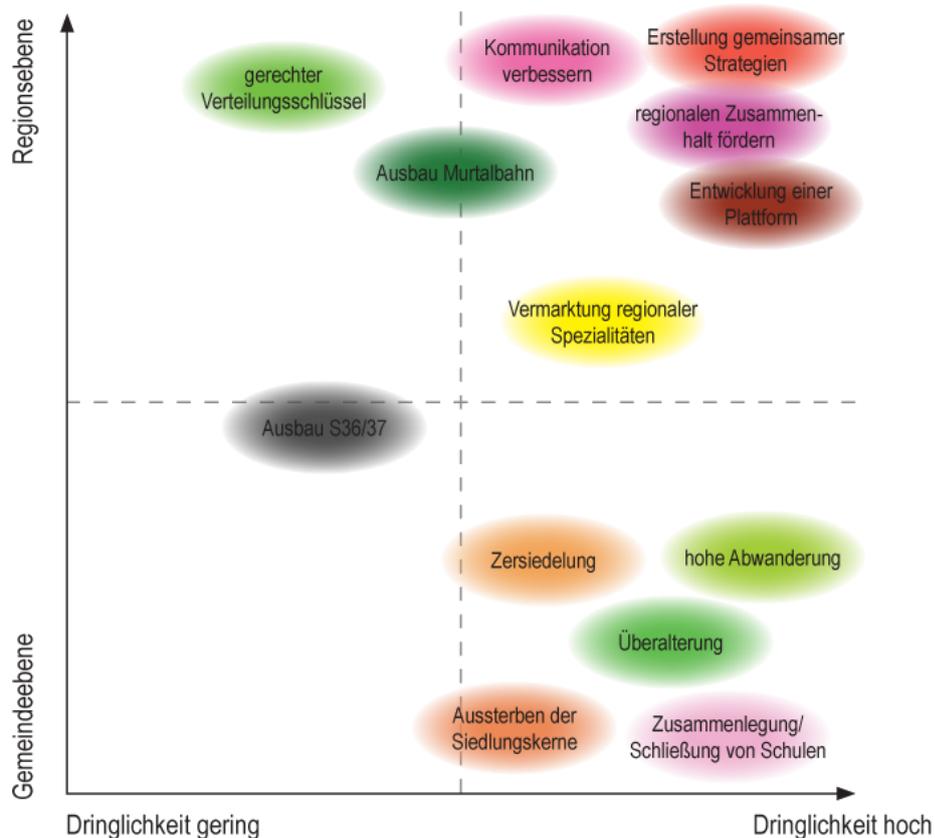


Abbildung 47: Beispielhafte Kategorisierung von Handlungsthemen nach Dringlichkeit und Akteurszusammensetzung. Quelle: eigene Darstellung.



Ein weiterer Input sollte auf die Vermarktung der Region hinzielen. Dabei geht es vor allem um die Vermarktung der regionalen Spezialitäten, sowohl in wirtschaftlicher und touristischer, als auch in kulinarischer Hinsicht. Gemeinsame Vermarktungskonzepte und Werbeplattformen um Produkte besser bekannt zu machen sollten auf jeden Fall diskutiert werden.

Im Bereich der touristischen Werbung gibt es vor allem dahingehend Verbesserungspotential, als dass es in der Region eine Vielzahl an Tourismusverbänden und -büros gibt, die alle über eigene „Konzepte“ verfügen und somit weniger schlagkräftig sind.

In einer ersten RK sollte allerdings auch die Formung einer Gemeinschaft nicht zu kurz kommen und der Zusammenhalt der einzelnen Teilnehmer gefördert werden.

Kommunaler Finanzausgleich:

Ausgleichsmechanismen wie beispielsweise der kommunale Finanzausgleich (FAG) spielen in Fragen der Verteilungsgerechtigkeit eine gewichtige Rolle (vgl. Gemeindebund o. J.). In gewissen Situationen stößt er allerdings an seine Grenzen (vgl. Reif, 2015). Die Entwicklung von neuen, fairen und gerechten Verteilungsschlüsseln würde einen großen Einfluss auf die Entwicklung von Regionen mit hauptsächlich kleineren Gemeinden ausüben (vgl. Reif 2015).

Betrachtet man die Kommunalsteuer so kann festgestellt werden, dass diese ausschließlich jenen Gemeinden zugutekommt, welche auch Standort des betreffenden Unternehmens sind. Dies führt ebenfalls zu Ungleichheiten. Am Beispiel Scheifling lässt sich dies gut erkennen:

Die Gemeinde Scheifling stellt, aufgrund seiner direkten Lage an der B317 einen attraktiven Standort für Unternehmen dar. Die in diesen Unternehmen Beschäftigten kommen größtenteils allerdings aus Nachbargemeinden wie Niederwölz oder Teufenbach. Diese Gemeinden profitieren also nicht von der Kommunalsteuer. Hier muss ein neues Verfahren bzw. ein neuer Verteilungsmechanismus entwickelt werden, der dieses Vergabesystem gerechter macht (vgl. Reif 2015).



Regionalbörse

Eine Regionalbörse könnte, gemäß ihrem Namen, dass innerregionale Angebot von verschiedensten Anbietern bündeln. Somit wäre eine zentrale Plattform geschaffen, in der sich Anbieter und Nachfrager austauschen können. Die Art des jeweiligen Angebots sollte dabei allerdings keine Rolle spielen um die Akzeptanz bzw. eine breite Aufstellung der Börse zu gewährleisten.

So sollen nicht nur Privatpersonen oder beispielsweise Genossenschaften Wohnungen zum Kauf oder zur Miete anbieten können, sondern etwa auch Betriebe eventuell vorhandene, offene Stellen und Angebote inserieren können.

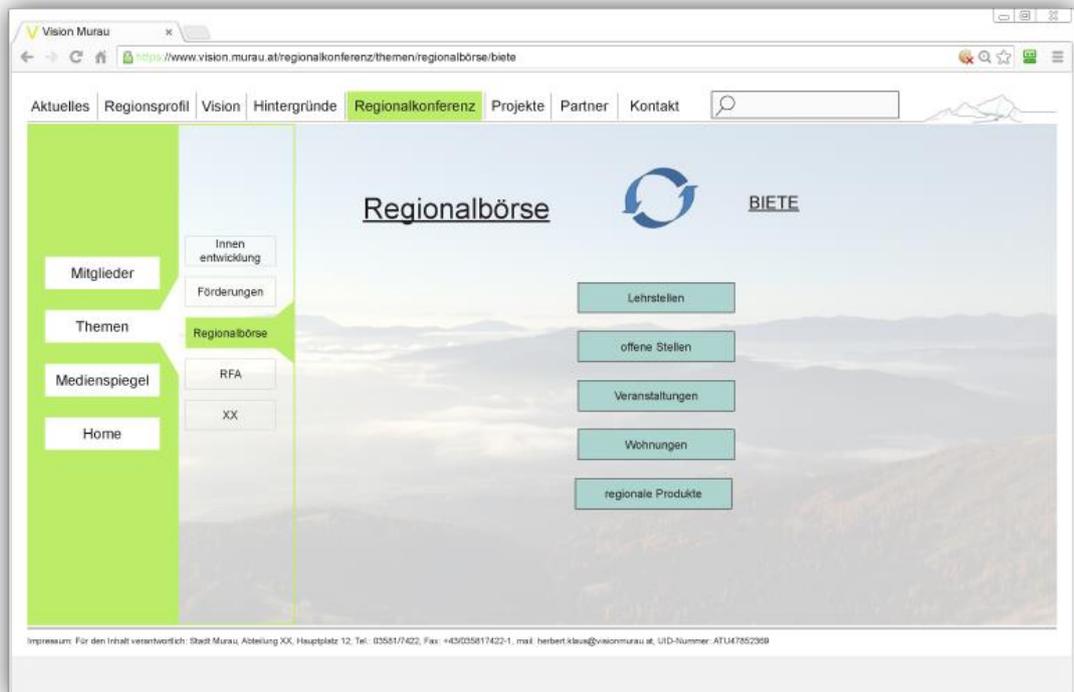


Abbildung 48: Weiterer Gestaltungsvorschlag zur Homepage. Quelle: eigene Darstellung



12. Fazit und Schlussfolgerungen aus Teil D

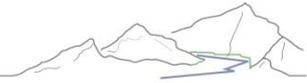
Es lässt sich feststellen, dass sich in der Region mehr bewegt als man eventuell anfangs vermutet hätte. Die in Kapitel 8 beschriebenen Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken lassen dabei folgende Schlüsse zu:

Für die Region des Westlichen oberen Murtals bilden die Holzwirtschaft und der Tourismus zwei unverzichtbare Säulen der regionalen Wirtschaft. Neben dem, dank der Skigebiete Kreischberg, Frauenalpe und Turracher Höhe, gut laufenden Wintertourismus, wird auch der Sommertourismus immer wichtiger. Während es im Bereich der Holzindustrie durch die LEADER-Region bereits zu wirksamen Kooperationen und Vermarktungsstrategien der spezifischen, regionalen Produkte gekommen ist, gibt es dabei im Tourismus noch Aufholbedarf. Hier empfinde ich vor allem die mangelnde Kooperation zwischen den Gemeinden als hinderlich. Eine stärkere Vermarktung der Region und ihrer Gemeinden durch eine gemeinsame Werbemaschinerie und einem gemeinsam erarbeiteten Konzept würde der Region dabei helfen, wettbewerbsfähiger zu werden.

Die größten Probleme der Region werden durch die Abwanderung der jüngeren Bevölkerung verursacht. Der Abwanderungsprozess ergibt sich aus der geringen Anzahl an adäquaten Stellenangeboten für gut ausgebildete Personen. Dieser Trend hat zur Folge, dass die verbleibende Bevölkerung überaltert und damit andere Anforderungen an die soziale Infrastruktur stellt. Um in diesem Bereich eine Trendumkehr zu schaffen, werden sehr große Anstrengungen in vielen Themengebieten von Nöten sein. Es wird bestimmt nicht reichen dafür zu sorgen, dass sich in einer Gemeinde eine Firma mehr ansiedelt. Hier gilt es mutige Schritte zu setzen und neue Ideen aus anderen Regionen zu adaptieren. Neue Wohnformen, ein gerechtes Prozedere bei der Verteilung der Kommunalsteuer und eine bessere Vernetzung der Region und der Akteure untereinander sind ein paar Denkanstöße die dabei behilflich sein könnten.

Es muss dabei eindeutig zwischen jenen Projekten unterschieden werden, die in der Region von regionalen Akteuren selbst entwickelt und auch umgesetzt werden können und jenen Projekten, die zwar deutliche Auswirkungen auf die Region haben werden, deren Verantwortlichkeit aber nicht in der Region zu suchen ist.

Die beiden infrastrukturellen Projekte (Umspurung der Murtalbahn und Ausbau der S36) sind für die Region von immenser Bedeutung. Dies gilt nicht nur in Bereichen der Erreichbarkeit, sondern auch in Fragen der besseren Vernetzung



der Region. Beide Vorhaben wirken positiv und direkt auf das Problem der peripheren Lage der Region ein. Ich möchte jedoch erwähnen, dass das Vorantreiben dieser beiden Projekte und letztlich deren Realisierung von verschiedenen Faktoren abhängig ist, die nicht im Einflussbereich der Region selbst liegen. Sie sind somit außerregional bestimmt, was zur Folge hat, dass sich die Region selbst nicht bzw. nur bedingt darauf verlassen kann, in absehbarer Zeit Vorteile daraus ziehen zu können. Geht man jedoch davon aus, dass es zumindest bei den Plänen zur Umspurung der Murtalbahn zu einer zeitnahen Realisierung kommen könnte, ergeben sich für die Region ausgezeichnete Entwicklungsmöglichkeiten. Man wäre nicht nur direkt an das Schienennetz der ÖBB angeschlossen, was in weiterer Folge Umsteige- und Umladezwänge in Unzmarkt- Frauenburg obsolet machen würde, sondern rückt durch die geringeren Fahrzeiten auch näher an die Landeshauptstadt Graz heran. Ebenfalls günstig sind die Optionen die sich dabei für den Tourismus ergeben. Für das Skigebiet Kreischberg ergibt sich dabei eine besonders glückliche Situation.



Abbildung 49: Bahn- und Gondelstation in Kronplatz. Quelle: Spiegel

Durch die geringe Entfernung der Talstation der Gondel zum Bahnhof kann man eine, in anderen Skigebieten bereits umgesetzte, direkte Verbindung von öffentlichem Verkehrsmittel und Skigebiet realisieren. Während sich die Murtalbahn inmitten der Region befindet und damit alle Gemeinden berührt, gilt dies für den Ausbau der S36 nicht. Diese schneidet die Region lediglich im Osten



und hat nur auf zwei Gemeinden (Unzmarkt-Frauenburg, Scheifling) unmittelbare Auswirkungen. Diese würden jedoch die Erreichbarkeit der Region äußerst positiv beeinflussen und besonders dem Gewerbestandort Scheifling besonders zuträglich sein.

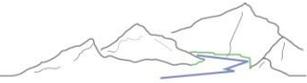
Neben den beiden großen Infrastrukturprojekten müssen allerdings noch weitere Wege eingeschlagen und gegangen werden, um die Region positiv zu entwickeln und zukunftsfähig machen zu können.

Obwohl bereits einige Gemeinden der Region einem Regionalverband (ROW) angehören, ist es erforderlich, eine eigene Vision bzw. eine eigene Idee für das Westliche obere Murtal zu entwickeln. Dabei sollen auf die spezifischen Probleme und Herausforderungen eben dieser Region zugeschnittene Lösungen von lokalen Akteuren gefunden und umgesetzt werden.

Die Schlüsselkriterien dabei sind die Fähigkeit und der Wille zur Kooperation. Momentan werden Kooperationen nur auf Projektebene zwischen einzelnen, wenigen Akteuren durchgeführt. Es entsteht der Eindruck, dass Akteure oftmals lieber alleine handeln, wodurch potentielle Chancen auf Verbesserungen minimiert werden. Um die Region zukunftsfähig zu machen, müssen alle Gemeinden, natürlich auf freiwilliger Basis, enger zusammenarbeiten und an einer Neustrukturierung der Vermarktung der Region arbeiten. Die Etablierung einer eigenen Regionshomepage kann dazu beitragen, die Kommunikation zwischen einzelnen Akteuren zu verbessern.

Durch die Entwicklung und Etablierung einer gemeinsamen Plattform, kann die Kommunikation von Gemeinden und anderen Akteuren untereinander verbessert, vor allem aber gebündelt werden. Damit können die knapp vorhandenen Zeit- und Geldressourcen effizienter eingesetzt werden. Um dies zu erreichen, ist es von äußerster Dringlichkeit, das sich endlich alle Akteure gemeinsam an einen Tisch setzten und an einem Strang ziehen. Der Spielraum für persönliche Befindlichkeiten muss dabei kleiner werden.

Es gibt also mehrere Varianten, jene Herausforderungen anzugehen, vor denen die Region heute steht. Besonders wichtig ist es, einen Mix aus verschiedenen Maßnahmen, Strategien und Plänen anzustreben, um das eventuelle „Nichtgreifen“ eines Instrumentes ausgleichen bzw. kompensieren zu können.



Kritik

In der vorliegenden Arbeit werden jene Probleme und Schwierigkeiten erfasst und beschrieben, vor denen die Beispielregion Westliches oberes Murtal momentan steht. In weiterer Folge wurden diese Herausforderungen anhand von Ideen und Konzepten, welche bereits in anderen Regionen erfolgreich umgesetzt wurden, bestmöglich bewältigt.

Die Ausarbeitungen zu den einzelnen Projekten im planerischen Teil (Teil D) dienen der Schaffung eines Überblicks über verschiedene Möglichkeiten die es gibt, um in der Region etwas zum Positiven zu verändern. Die Vorstellungen zu einer eigenen regionalen Plattform zur Akteursvernetzung und die Bildung einer eigenen Vision für den Betrachtungsraum wurden dabei prioritär behandelt. Projekte die die Innenentwicklung oder den kommunalen Finanzausgleich betreffen werden in dieser Arbeit lediglich gestreift. Nichtsdestotrotz sind sie von großer Wichtigkeit und könnten, in einem weiteren Schritt, detaillierter und intensiver ausgearbeitet werden.

Es wäre möglich, die in Kapitel 11 beschriebenen Projekte isolierter zu betrachten und dabei genauere Feststellungen über deren Wirken in der Region zu machen. Allerdings würde damit der raumplanerische Anspruch auf die gesamtheitliche Betrachtung einer Region verloren gehen. Somit werden in dieser Arbeit mehrere Vorschläge für eine Entwicklung in der Region offengelegt und beschrieben, was letztlich einen Überblick über diverse Möglichkeiten verschafft. Um jedoch explizite Aussagen zu einzelnen Projekten treffen zu können müsste man die existierende, breite Auswahl an Projekten rigoros eingrenzen und sich rein auf eine Thematik konzentrieren.



13. Glossar

BORG	Bundesoberstufenrealgymnasium
EFH	Einfamilienhaus
HS	Hauptschule
LEADER	Förderplan der EU für Projekte im ländlichen Raum, die durch lokale Akteure, genau auf die Region angepasst werden
LEP	Landesentwicklungsprogramm
MIV	motorisierter Individualverkehr
MTB	Murtalbahn
NMS	Neue Mittelschule
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PTS	Polytechnische Schule
RM	Regionalmanagement
ROW	Regionalmanagement Obersteiermark West
RK	Regionalkonferenz
SLP	Salzburger Landesentwicklungsprogramm
Stlb	Steiermärkische Landesbahnen
VS	Volksschule



14. Verzeichnisse

14.1. Literaturverzeichnis

Alpenkonvention (o.J.), [online]

<http://www.alpconv.org/de/convention/pages/default.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1> [25. März 2016]

Amt der Steiermärkischen Landesregierung (o. J.), Landesamtsdirektion, Referat Kommunikation Land Steiermark Statistik Steiermark, [online]

https://sterz.stmk.gv.at/at.gv.stmk.capp/cms/cfvs/process.do?app=ANK_Stmk&embed=new-link&output=1&width=700&height=500&ip01=JJ&ip02=JJ&ip03=JJ&ip04=JJ&ip04def=WHJ&ip05=JJ&ip06=JJ&ip06def=J&cmsauth=1443857457%3B1ed38bea85026d85d9f96f6ae375b861 [03. Oktober 2015]

Amt der Steiermärkischen Landesregierung (2009), Abteilung 16 Landes- und Gemeindeentwicklung, Landesentwicklungsprogramm Steiermark, Verordnung und Erläuterung, Graz

Amt der Steiermärkischen Landesregierung (2011), Abteilung 16 Landes- und Gemeindeentwicklung, Landesentwicklungsprogramm Steiermark, Regionsprofil Obersteiermark West

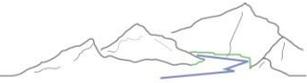
Amt der Salzburger Landesregierung (2003), Abteilung 7 Raumplanung, Salzburger Landesentwicklungsprogramm, Gesamtüberarbeitung 2003

Asifnag (o. J.), [online] http://www.asfinag.at/unterwegs/bauprojekte/steiermark/-/asset_publisher/1_47153/content/s-36-murtal-schnellstrasse-st-georgen-ob-judenburg-%E2%80%93-scheifling?p_o_p_id=56_INSTANCE_j7blkptlhsV5, [23. Juli 2015]

Bätzing, Werner (1991), Die Alpen, Entstehung und Gefährdung einer europäischen Kulturlandschaft, München: C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung

Bätzing, Werner (2015), Die Alpen, Geschichte und Zukunft einer europäischen Kulturlandschaft, München: C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 4. Auflage

Bundesamt für Raumentwicklung (2014), Bericht für die Erarbeitung einer umfassenden Politik für die ländlichen Räume und Berggebiete: Maßnahme 69



der Legislaturplanung 2011-2015 zur Erreichung des Zieles 17 „die gesellschaftliche Kohäsion wird gestärkt, und gemeinsame Werte werden gefördert“

Dax, Thomas; Favry, Eva; Fidschuster, Luis; Oedl-Wieser, Theresia; Pfefferkorn, Wolfgang (2008), Periphere ländliche Räume, Thesenpapier im Auftrag der Örok

Dolomitenstadt (2014), [online]

<https://www.dolomitenstadt.at/2014/11/29/regionalkonferenz-grosse-plaene-wenig-fakten/> [09.04.2016]

Gasser, Michael; Steinegger, Robert (2014), Institut für Wirtschaft- und Standortentwicklung (IWS), Wirtschaftskammer Steiermark, Die Modernisierung der Murtalbahn

Gemeindebund (o. J.), [online] <http://gemeindebund.at/was-ist-der-Finanzausgleich-und-wie-funktioniert-er> [27. Jänner 2016]

Gemeinde Niederwölz (o. J.), [online]

<http://www.niederwoelz.steiermark.at/system/web/default.aspx?menuonr=218523451> [10. September 2015]

Gemeinde Tamsweg, (o. J.), [online]

<http://www.tamsweg.at/system/web/sonderseite.aspx?menuonr=221701723&detailonr=221701723> [10. September 2015]

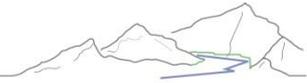
Gemeinde Teufenbach-Katsch, (o. J.), [online] <http://www.teufenbach-katsch.gv.at/de/kindergarten-schule.html> [10. September 2015]

Gemeinde Unzmarkt-Frauenburg (o. J.), [online] <http://www.unzmarkt-frauenburg.at/Vereine-Institutionen.4.0.html> [10. September 2015]

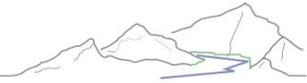
Haftel, Friedrich (o. J.), [online] <http://www.club760.at/html/murtal.htm> [23. Juli 2015]

Kalcher, Thomas (2015), Bürgermeister der Gemeinde Murau [interviewt am: 16. Oktober 2015]

Kernizkyi, Michael; Eric, Kirschner; Raimund, Kurzmann (2015) Wibis Steiermark, [online] http://www.wibis-steiermark.at/_uploads/_elements/1359559934__2536_file1.pdf [22. Juli 2015]



- KLH, GmbH (o.J.), [online] <http://www.klh.at/unternehmen/fakten.html>
[01.02.2016]
- Kreischberg (o.J.), [online] <http://www.kreischberg.at/der-berg/pistenplan.html>
[03.06.2016]
- Mose, Ingo (2004), Handwörterbuch der Raumordnung, Akademie für
Raumforschung und Landesplanung (ARL), Hannover: Verlag der ARL, 4.
Auflage
- Oecd (1994), Creating rural indicators for shaping territorial policy, Paris
- Österreichischer Städtebund, Landesgruppe Steiermark (2014), Weissbuch
Innenstadtbelebung 2014, Graz
- Reif, Gottfried (2015), Bürgermeister der Gemeinde Scheifling [interviewt am: 5.
Oktober 2015]
- ROW (2016), Regionmanagement Obersteiermark West, [online] <http://row-gmbh.at/de/regionen/index.asp?n=17> [07.04.2016]
- ROW (2016 a), Regionmanagement Obersteiermark West, [online]
<http://www.row-gmbh.at/de/themen/Leitthemen.asp?n=59> [07.04.2016]
- Schlögl, Wilfried (2014), Unser Wald im Bezirk, Holzmuseum Murau
- Schlich, Dietmar (2004), Handwörterbuch der Raumordnung, Akademie für
Raumforschung und Landesplanung (ARL), Hannover: Verlag der ARL, 4.
Auflage
- Scholl, Bernd (2007) Stadtgespräche, Institut für Raum- und
Landschaftsentwicklung (IRL), ETH Zürich
- St. Georgen am Kreischberg, (o. J.), [online] <http://www.st-georgen-murau.steiermark.at/system/web/sonderseite.aspx?menuonr=219072126&detailonr=219072126> [10. September 2015]
- Stadtgemeinde Murau (o. J. a), [online]
<http://www.murau.steiermark.at/geschichte-murau-1/> [27. Juli 2015]
- Stadtgemeinde Murau (o. J. b), [online] <http://www.murau.steiermark.at/schulen/>
[10. Oktober 2015]



Statistik Austria (2011), Registerzählung, [online]

<http://www.statistik.at/blickgem/rg6/g61438.pdf> [21. Oktober 2015]

Statistik Austria (2014 a), Abgestimmte Erwerbsstatistik 2012- Bevölkerung nach Erwerbsstatus; Erwerbstätige nach Stellung im Beruf und wirtschaftliche Zugehörigkeit, [online] <http://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdl=6> [22. Juli 2015]

Statistik Austria (2014 b.), Abgestimmte Erwerbsstatistik 2012, Demographische Daten, Wanderung, [online] <http://www.statistik.at/blickgem/> [21. Juli 2015]

Statistik Austria (o. J.), Agrarstrukturerhebung, [online]

<http://www.statistik.at/blickgem/index.jsp> [22. Juli 2015]

Steirischer Verkehrsverbund, GmbH (o. J.), Entlang der Murtalbahn, [online]

http://www.verbundlinie.at/freizeit/_download/630_entlang_der_murtalbahn.pdf [23. Juli 2015]

Stiermärkische Landesbahnen (2015), Murtalbahn, Herausforderungen Untersuchungen und Potentiale, (Präsentation) [5. Februar 2015]

Stiermärkische Landesbahnen (o. J. a), [online]

<http://www.stlb.at/bahn/strecken/UT> [22. Juli 2015]

Stiermärkische Landesbahnen (o. J. b), Dampfzugfahrten Murtalbahn [online]

<http://www.stlb.at/nostalgiefreizeit/dampfzugfahrten/> [22. Juli 2015]

Vision Rheintal (o. J.), [online] <http://www.vision-rheintal.at/hintergruende.html>

[23. Jänner 2016]

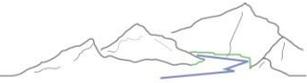
Wallner, Bernhard (2015), Interimistischer Betriebsleiter für Personen und Güterverkehr [interviewt am: 2. Oktober 2015]

Wallner, Eberhard (2015), Bürgermeister der Gemeinde Unzmarkt [online]

http://www.kleinezeitung.at/s/steiermark/murtal/peak_murtal/4841676/Murtal-Schnellstrasse_Bau-des-Abschnitts-Unzmarkt-verzogert-sich [13.10.2015]

Wittmann, Helmut (2015), Landeseisenbahndirektor der Steiermärkischen

Landesbahnen, Murtalbahn, Herausforderungen Untersuchungen und Potentiale, (Präsentation) [12.05.2015]



14.2. **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Schematischer Aufbau der Arbeit, eigene Darstellung

Abbildung 2: Verteilung der drei Raumtypen nach OECD-Kriterien auf NUTS 3 Ebene in Österreich. Quelle: OECD 2010, Statistik Austria a, [online] http://www.statistik.at/web_de/services/interaktive_karten/index.html

Abbildung 3: Stadt- Land Typologien der europäischen Kommission auf Nuts 3 Ebene. Quelle: Europäische Kommission 2013, Statistik Austria a, erstellt am: 09.10.2012

Abbildung 4: Die drei Zugänge zur Raumtypisierung bzw. zu Raumverständnis, eigene Darstellung.

Abbildung 5: Bevölkerungsrückgang in den Alpen seit 1951. Quelle: Bevölkerungsrückgang in den Alpen seit 1951. Quelle: Journal of alpine research, [online] <https://rga.revues.org/docannexe/image/2547/img-1.jpg> [12.02.2016]

Abbildung 6: Die fünf Entwicklungstypen, eigene Darstellung

Abbildung 7: Veränderung der Bevölkerungszahlen, ein West- Ostgefälle. Quelle: Journal of alpine research, [online] <https://rga.revues.org/docannexe/image/2547/img-2.jpg> [12.02.2016]

Abbildung 8: potentielle Nutzungskonflikte in Alpentälern, Quelle: eigene Aufnahme, Gailtal 2015, eigene Darstellung

Abbildung 9: Am Beispiel Murau kann man sehr gut erkennen, wie sich Einkaufszentren und Gewerbeparks am Stadtrand ausbreiten. Quelle: Grundlage Google Earth, eigene Darstellung.

Abbildung 10: Einbettung der Region in die Alpen. Quelle: Grundlage: Google Earth, eigene Darstellung

Abbildung 11: Murau in einem Stich von 1681. Quelle: österreichischer Städteatlas, 1967 [online] <http://mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/murau/> [02.04.2016]



Abbildung 12: Schematische Darstellung der Lage der Gemeinden. Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 13: Bevölkerungsentwicklung der Region mit und ohne Tamsweg von 1869 bis 2014. Quelle: Bevölkerungsentwicklung 1869- 2014, Statistik Austria 2014, eigene Berechnung und Darstellung.

Abbildung 14: Bevölkerungstrend ohne Tamsweg bis 2040 bei gleichbleibenden Bedingungen. Quelle: Bevölkerungsentwicklung 1869- 2014, Statistik Austria 2014, eigene Berechnung und Darstellung

Abbildung 15: Verteilung von Männern und Frauen in der Region. Quelle: Bevölkerungszählung Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2012, Stichtag 31.10., eigene Darstellung.

Abbildung 16: Aufteilung der Bevölkerung in drei Alterskohorten. Quelle: Bevölkerungszählung Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2012, Stichtag 31.10., eigene Darstellung.

Abbildung 17: Verteilung der Erwerbstätigen nach den drei Wirtschaftssektoren (links) und in Absolutzahlen mit und ohne Tamsweg (rechts). Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2012, Stichtag 31.10., Gebietsstand 2014, eigene Darstellung.

Abbildung 18: Darstellung der Pendlerbeziehungen der Bezirkshauptstadt Murau. Quelle: Registerzählung 31.10.2011, Erwerbsspendler nach Ziel, eigene Darstellung.

Abbildung 19: Entwicklung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen von 1999 bis 2010. Quelle: Statistik Austria, Agrarstrukturerhebung, eigene Darstellung

Abbildung 20: Aufteilung der Betriebe nach den beiden Kategorien Haupt- bzw. Nebenerwerb im Jahr 2010. Quelle: Statistik Austria, Agrarstrukturerhebung 2010, eigene Darstellung.

Abbildung 21: Lage der momentanen B317 bzw. der künftigen S36. Quelle: Datengrundlage: Google Maps, eigene Darstellung

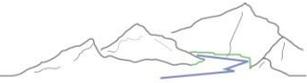


Abbildung 22: Die Unterführung bei St. Georgen ob Judenburg, nach Realisierung des S36-Vorhabens. Quelle:

http://www.pros36.at/upload/ban_pic/unterflurtrasse_3.jpg

Abbildung 23: Verlauf der Murtalbahn mit den wichtigsten Bahnhöfen. Quelle: Kartengrundlage: Google Earth, eigene Darstellung

Abbildung 24: Bahnhöfe und Haltestellen der Murtalbahn, rot = Stationen in Salzburg, grün = Stationen in der Steiermark, unterstrichen= Bahnhof. Quelle: Fahrplanauskunft der steiermärkischen Landesbahnen (2015), eigene Darstellung.

Abbildung 25: Einbettung der Murtalbahn in das S-Bahnnetz der Steiermark. Quelle: Steiermärkische Landesbahnen

Abbildung 26: Verortung der verschiedenen sozialen Einrichtungen. Quelle: Kartengrundlage: Google Earth, eigene Darstellung

Abbildung 27: Ankünfte im Winter- und Sommerhalbjahr von 1996 bis 2014. Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Eigene Berechnung und Darstellung

Abbildung 28: Nächtigungen im Winter- und Sommerhalbjahr von 1996 bis 2014. Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Eigene Darstellung und Berechnung

Abbildung 29: Einbettung des Muradweges in das steirische Radwegenetz. Quelle: <http://www.fahr-radwege.com/2PlanMurradwegPlangross.html>, eigene Darstellung

Abbildung 30: Radwaggon der Murtalbahn. Quelle: eigene Aufnahme 2015

Abbildung 31: Verortung der in der SWOT- Analyse herausgefilterten Ergebnisse. Quelle: Datengrundlage: Google Earth, eigene Darstellung

Abbildung 32: Schematische Darstellung zur Kategorisierung bzw. Einteilung von Handlungsfeldern nach Dringlichkeit und Akteurszusammensetzung. Quelle: Kartengrundlage: Google Earth, eigene Darstellung

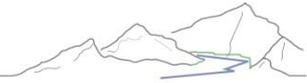


Abbildung 33: Differenzierung der Förderungsmöglichkeiten. Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 34: Vergleich der derzeitigen Fahrzeiten von Bahn und PKW. Quelle: Steiermärkische Landesbahnen 2015, eigene Darstellung.

Abbildung 35: Der Ski-Pustertal-Express bringt die Skifahrer direkt auf die Piste. Quelle: www.kronplatz.com

Abbildung 36: Bahnhof der Murtalbahn am Kreischberg. Quelle: eigene Aufnahme (2015)

Abbildung 37: Übersicht und Distanzen vom Bahnhof zur Talstation in St. Georgen am Kreischberg. Quelle: Kartengrundlage: Google Earth (05.02.2016), eigene Darstellung

Abbildung 38: geplanter Verlauf der S36 bei Unzmarkt. Quelle: Asfinag, <http://www.asfinag.at/documents/10180/15477/S+36+Murtal+Schnellstra%C3%9Fe%2C%20Streckengrafik+St.+Georgen+o.J.+Scheifling%2C%20August+2015/e22e352d-df73-4803-9170-c0f79110f0be>, eigene Bearbeitung

Abbildung 39: Der Gewerbepark in Scheifling und sein Ausbaupotential. Quelle: Kartengrundlage: Google Earth, eigene Darstellung.

Abbildung 40: Die Region des Regionalmanagements Obersteiermark West. Quelle: ROW-GmbH, 2016

Abbildung 41: zeitliche Abfolge drei ausgewählter Vorhaben. Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 42: Beispiel für einen möglichen Entwicklungshotspot. Quelle: Kartengrundlage: Google Earth, eigene Darstellung

Abbildung 43: Die Schwarzenbergstraße, der Hauptplatz und die Anna-Neumann-Straße stellen den Stadtkern von Murau da. Quelle: Kartengrundlage: Google Earth, eigene Darstellung

Abbildung 44: Beispielhaftes Bild einer eigenen, regional entwickelten Plattform. Quelle: eigene Darstellung

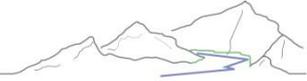


Abbildung 45: Titelseite der Homepage des Zukunftsraum Lienzer Talboden.

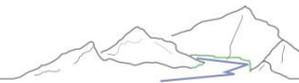
Quelle: <http://www.zukunftsraumlienzertalboden.at/zukunftsraum/vision/>

Abbildung 46: Ein Vorschlag zum Aufbau einer gemeinsamen Plattform. Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 47: Beispielhafte Kategorisierung von Handlungsthemen nach Dringlichkeit und Akteurszusammensetzung. Quelle: eigene Darstellung.

Abbildung 48: Weiterer Gestaltungsvorschlag zur Homepage. Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 49: Bahn-/ bzw. Gondelstation in Kronplatz. Quelle: Spiegel [online]
<http://cdn4.spiegel.de/images/image-296093-panoV9-zcyc-296093.jpg>
[03.06.2016]



14.3. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Anteile der Bevölkerung auf die drei Kategorien nach OECD. Quelle: Dax 2004, eigene Darstellung

Tabelle 2: Gemeindefusionen im Betrachtungsraum ab 01.01.2015. Quelle: Statistik Austria, Gebietsstandsveränderung 1.1.2015, eigene Darstellung

Tabelle 3: Ein- und Auspendler der Stadt Murau. Quelle: Statistik Austria (2011), eigene Darstellung.

Tabelle 4: Entfernungen zwischen den einzelnen Ortszentren (in km) auf der Straße. Quelle: eigene Erhebung, 02.10.2015

Tabelle 5: Anzahl der sozialen Einrichtungen im jeweiligen Bereich. Eigene Erhebung und Darstellung

Tabelle 6: Vergleich der Fahrzeiten von Bahn und PKW. Quelle: Steiermärkische Landesbahnen 2015, eigene Darstellung.