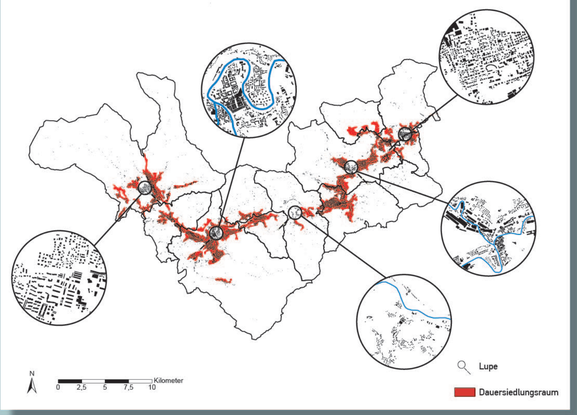
„Der steirische Hammer“ - Analyse der Planungsregion

Siedlungsstruktur



- Prägend: Lage in der Mur-Mürz-Furche
- Bevölkerungsentwicklung von insgesamt -3 % zwischen 2004 und 2014
- Bevölkerungswachstum: Oberaich, Sankt Lorenzen und Sankt Marein (schönen Wohnlagen, Nähe zu Zentren, Verkehrsinfrastrukturen)
- bis 2030 Bevölkerungsveränderung um circa -2 %
- besonders in Bruck an der Mur großer Anteil an über 60-Jährigen
- St.Lorenzen, St.Marein und Frauenberg höhere Anteile an jüngerer Bevölkerung

Siedlungsraum

- dichte historische Zentren
- hohes Vorkommen an Einfamilienhäusern und verdichteten Flachbauen
- Wohnsiedlungen verschiedenster Bauepochen (1920er Jahre bis heute)
- geringe Verfügbarkeit an hochwertigem Wohnraum

Basisdaten: (Stand: 01.2014)

Fläche: 550 km²

Höhe: 500 bis 900 m ü.A.

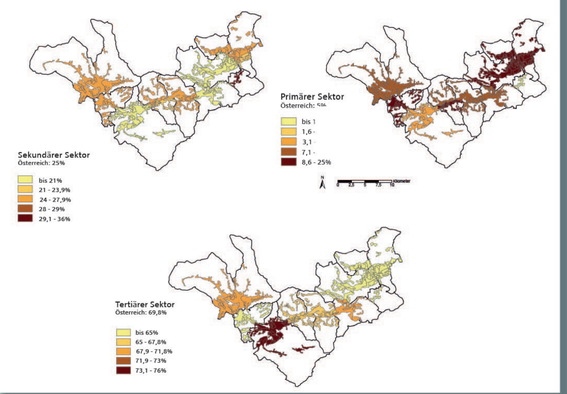
Einwohner: 84 645 Pers.

Bevölkerungsdichte:
gesamt: 154 Pers./km²
(Österreich: 101 Pers./km²)
DSR: 511 Pers./km²

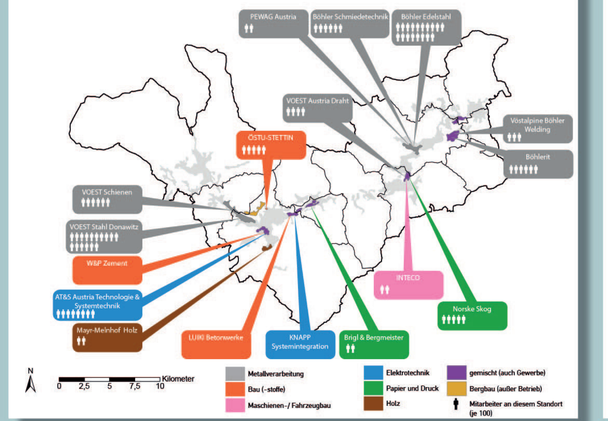
Wirtschaft

- Dienstleistungssektor dominiert besonders in Leoben, Bruck an der Mur und Kapfenberg
- bedeutender Industriesektor in Kapfenberg und Leoben - viele Großbetriebe
- Landwirtschaft aufgrund der Bebauungsdichte und der Topographie nicht sehr ausgeprägt
- einige arbeitsplatzintensive Großbetriebe, vor allem im Bereich der Metallverarbeitung aufgrund der Vergangenheit als Bergbauregion
- viele spezialisierte Unternehmen mit internationaler Ausrichtung

Erwerbstätige nach Sektoren



Große Betriebe

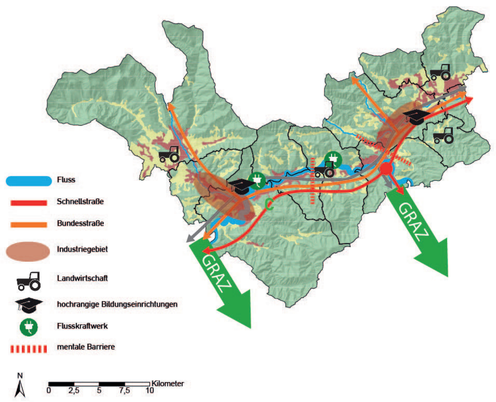


STÄRKEN

- Heterogenität (Vielschichtigkeit, Flexibilität)
- Hochschulen
- Verkehrsachse/-knoten
- Etablierte Industrie
- Nähe zu Graz
- Tradition
- Wasserkraft

CHANCEN

- Heterogenität (Vielschichtigkeit, Flexibilität)
- Polyzentrale Versorgung
- Höherrangige Bildung
- High-Tech Industrie
- Freizeitangebot (Kultur, Sport, Jugend)
- Naherholung durch Mur und Mürz
- Landwirtschaft
- Forstwirtschaft



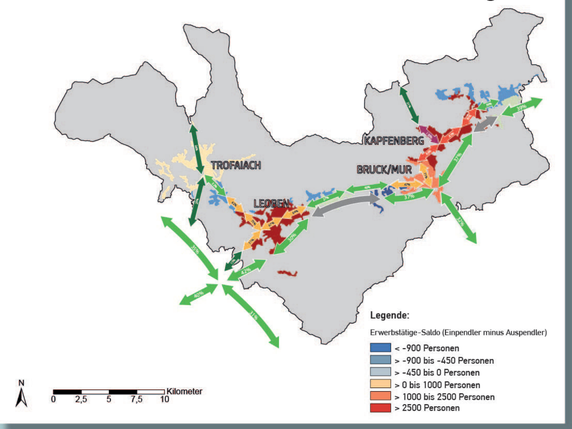
SCHWÄCHEN

- Topographie (Platzmangel)
- Leerstand
- Zersiedelung
- Mentale Barrieren

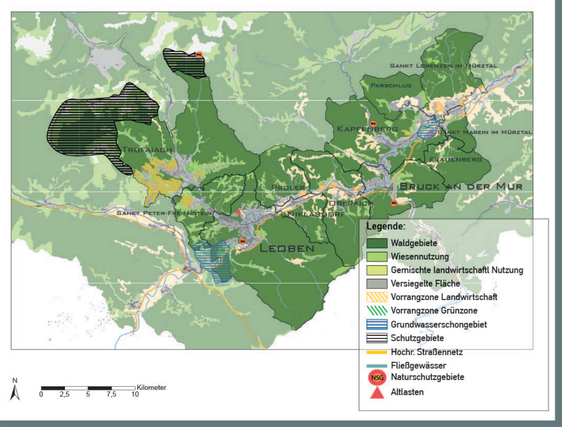
RISIKEN

- Heterogenität (Abhängigkeit der Gemeinden voneinander)
- Flächenverbrauch
- Abwanderung
- Umweltbelastung
- Gefährdung der Zusammenarbeit durch mentale Barrieren

Pendlersaldo & Straßenauslastung



Naturraum



Naturraum

- regionale Charakteristik durch Mur und Mürz bestimmt - west-ost -orientierte Talregion
- Zentralalpen: reich an Gneis, Glimmschiefer und Grauwacke - lokal zahlreiche Unterformen
- Flusstäler: vorwiegend Schottergemisch
- typisches Mittelgebirge: besiedelte Täler zwischen 500 m und 700 m, Gebirge zwischen 1200 m und 1500 m
- keine subalpinen Eigenschaften (kein Übertreten der Baumgrenze)
- besonders relevant sind Gefahren durch Hochwasser an den größeren Fließgewässern, Überschwemmungen und Vermurungen durch Wildbäche
- Erosionen, Steinschlag oder Hangrutschungen durch instabile Hänge
- hohe Neigung zu Hagelschlägen östlich von Kapfenberg

Politik: (Stand: 01.2010)

Gemeinderatswahlen 2010:
Prozent an Wahlberechtigten

SPÖ: 36 %
ÖVP: 14 %
FPÖ: 7 %
Grüne: 2 %

Wahlberechtigte: 69 441 Pers.

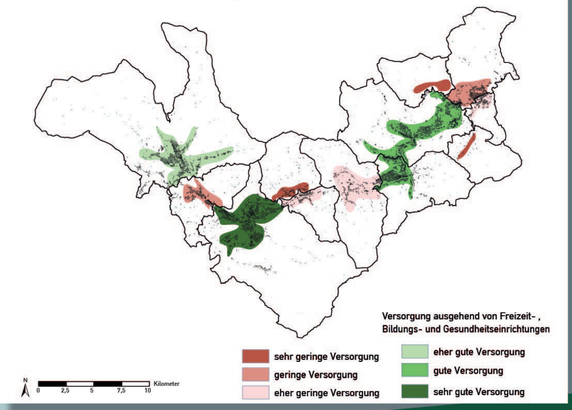
PendlerInnen

- PendlerInnenverflechtungen innerhalb der Region: zwischen kleineren Ortschaften und zentraleren Gemeinden wie Leoben, Bruck an der Mur und Kapfenberg
- kaum Verflechtungen zwischen Bruck an der Mur und Kapfenberg
- einige PendlerInnenverflechtungen zwischen dem „Steirischen Hammer“ und Graz

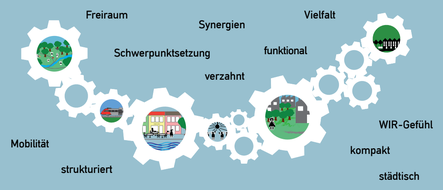
soziale Infrastruktur

- Leoben nach Bruck an der Mur und Kapfenberg beste Versorgungsqualität im Bereich sozialer Infrastruktur (Gesundheitswesen und Pflege, Freizeiteinrichtungen bzw. Kultur und Sport sowie Bildungswesen)
- Trofaiach ebenfalls gute Versorgungsqualität
- geringes Freizeitangebot in Proleb, Parschlug und Frauenberg

Versorgungsqualität
der sozialen Infrastruktur



Amesberger Raimund, Kammerhofer Aurelia, Nagler Matthias, Weber Christoph, Weinstabl Stefan



GEMEINSAM MÜR BAN

Leitbild

Schaffung einer städtisch geprägten Region

Beibehaltung der heterogenen Strukturen

Planung unter dem Gesichtspunkt kompakter und funktionaler Strukturen

Strukturelle Einbindung in die regionale (Stadt)-Landschaft im funktionalen und gestalterischen Sinn

Verbindung des urbanen Raumes mit der naturräumlichen Umwelt unter dem Aspekt qualitativ hochwertiger Erholungsräume

Positionierung von Mur & Mürz als Lebensadern in der Region

Chancengleichheit unter Berücksichtigung differenzierter Ansprüche an die Raumstruktur

Berücksichtigung des Wiedererkennungswertes und der Identität nach außen in einem Österreich- und Europaweiten Kontext

Ziele & Maßnahmen

GEMEINSAM URBAN
Widmung und Bebauung

Gemeinsame koordinierte Siedlungsentwicklung

1 Bereitstellen von attraktivem Wohnraum für alle Bevölkerungsschichten
- M1 Aufwertung des Wohnungsbestandes bezüglich heutiger Wohnstandards
- M2 Verdichtetere Wohnformen in die Siedlungsstruktur einbinden
- M3 Schaffung von qualitativ hochwertigem Wohnraum
- M4 Betreutes und betreubares Wohnen, AltenWGs, Pflege- und Altenheime

2 Planung und Ausweisung von gemeindeübergreifenden Gewerbe-, Industrie- und Wohngebieten.
- M1 Schaffung eines Instrumentariums zur gemeinsamen Flächennutzungsplanung

3 Mobilisierung von Baulandreserven
- M1 Vermeidung von Baulücken durch privatrechtliche Verträge
- M2 Beseitigung von Baulücken durch Bebauungsfristen und Investitionsabgaben
- M3 Gezielte Einsetzung der Widmung „Vorbehaltsfläche“

4 Vermeidung von unnötigem Flächenverbrauch
- M1 Bedarfsgerechte Neuausweisung

GEMEINSAM WIRTSCHAFTEN
Wirtschaft

Steigerung Wettbewerbsfähigkeit der Region

1 Bewahrung der Wertschöpfungskette in der Region
- M1 Schaffung einer Plattform zur Vernetzung von erzeugenden und verarbeitenden Betriebe

2 Stärkung von Land- und Forstwirtschaft, speziell in Bezug auf ihre Versorgungsfunktion und den Beitrag zur Landschaftspflege
- M1 Unterstützung der Landwirtschaft (Trofaiach) und Forstwirtschaft (Frauenberg) durch Flächenwidmung
- M2 Kooperation von land- und forstwirtschaftlichen Betrieben mit Bildungseinrichtungen

3 Förderung zukunftsfähiger und nachhaltiger Industrieformen
- M1 Ausweisung interkommunaler Gewerbe- und Industriestandorte
- M2 Vorrangflächen für holzverarbeitende Industrie (St.Marein, Trofaiach) und High-Tech Industrie (Niklasdorf)

4 Stärkung des tertiären Sektors als arbeitsplatzintensives Wirtschaftsstandbein der Region
- M1 Förderung der Ansiedlung von hochwertigen Büronutzungen durch gezielte, bedarfsgesteuerte Flächenwidmung (Niklasdorf, Oberaich)
- M2 Vermarktung von innerstädtischen Büroflächen an kleinteilige Dienstleister

GEMEINSAM MOBIL
Mobilität und Verkehr

Gemeinsamer interregional vernetzter öffentlicher Verkehr

1 benutzerfreundliches, leicht zugängliches Verkehrsnetz
- M1 Bedienung der Linien des öffentlichen Verkehrs auch zu späten Abendstunden und Nachtzeiten
- M2 integrierter Taktfahrplan innerhalb der ganzen Region
- M3 gemeinsame Mobilitätskarte in der Region mit speziellen Angeboten für unterschiedliche NutzerInnengruppen
- M4 Kooperation mit vorhanden großen Institutionen

2 Reduzierung der regionalen Abhängigkeit vom MIV.
- M1 Verdichtung des ÖPNV-Angebotes in der Region
- M2 Errichtung bzw. Attraktivierung eines Mur-/Mürzradweges im Rahmen der Umgestaltung der Flussläufe

3 Förderung eines multimodalen Verkehrsverhaltens
- M1 Integration bzw. Errichtung einer Stadt-Umland-Bahn
- M2 Abstimmung der Stadt-Umland-Bahn auf Regionalbusse und kommunale ÖPNV-Einrichtungen
- M3 Schaffung von Park&Ride Möglichkeiten und City-Bike-Systemen in den Zentren

GEMEINSAM LEBEN
Soziale Infrastruktur

Stärkung der Lebensqualität der Region

1 Schaffung von Weiterbildungsmöglichkeiten
- M1 Weiterbildungsmöglichkeiten in Zusammenarbeit mit regionalen Unternehmen schaffen
- M2 „Bildungskonferenz“ wichtige Bildungseinrichtungen und Unternehmen gestalten regelmäßige Vortragsreihen/Tagungen

2 Errichtung und Vernetzung von kulturellen Einrichtungen
- M1 Gründung einer gemeinsamen Informations- und Werbeplattform (Webauftritt, App, gratis Inserierung,…)

3 Schaffung von Freizeitmöglichkeiten für Jugendliche
- M1 Jugend- und Freizeitzentren (teilweise Selbstverwaltung der Einrichtungen durch die Jugendlichen)

4 Förderung von Vereinen
- M1: Bereitstellung von Räumlichkeiten

GEMEINSAM ERHOLEN
Naturraum und Erholung

Einbindung des Naturraums und Freiflächenkonzeptes in eine gemeinsame integrierte Flächenentwicklung

1 Verzahnung von Grün- und Freiräumen mit städtisch geprägten Flächen
- M1 Ausweisung von durch Siedlungsgrenzen gesicherten „Grünzungen“, welche in den Siedlungsraum hineinreichen und Freiraum in diesen integrieren sollen

2 Schaffung von qualitativ hochwertigen Freizeit- und Erholungsflächen und Attraktivierung und Nutzbarmachung bestehender Ressourcen
- M1 Zugänglichkeit von Waldgebieten verbessern
- M2 Attraktivierung von vorhandenen Naherholungsflächen und Parks
- M3 Murpromenaden Leoben und Bruck – Das Stadtzentrum ans Wasser bringen
- M4 Murpark Oberaich als zentrales Naherholungsgebiet mit guter ÖPNV Erreichbarkeit

3 Ökologisches Gleichgewicht stärken/beibehalten
- M1 Errichtung eines Wildtierkorridors
- M2 Verdrängung besonderer Landschaftsmerkmale und Naturgüter (Biotope) verhindern

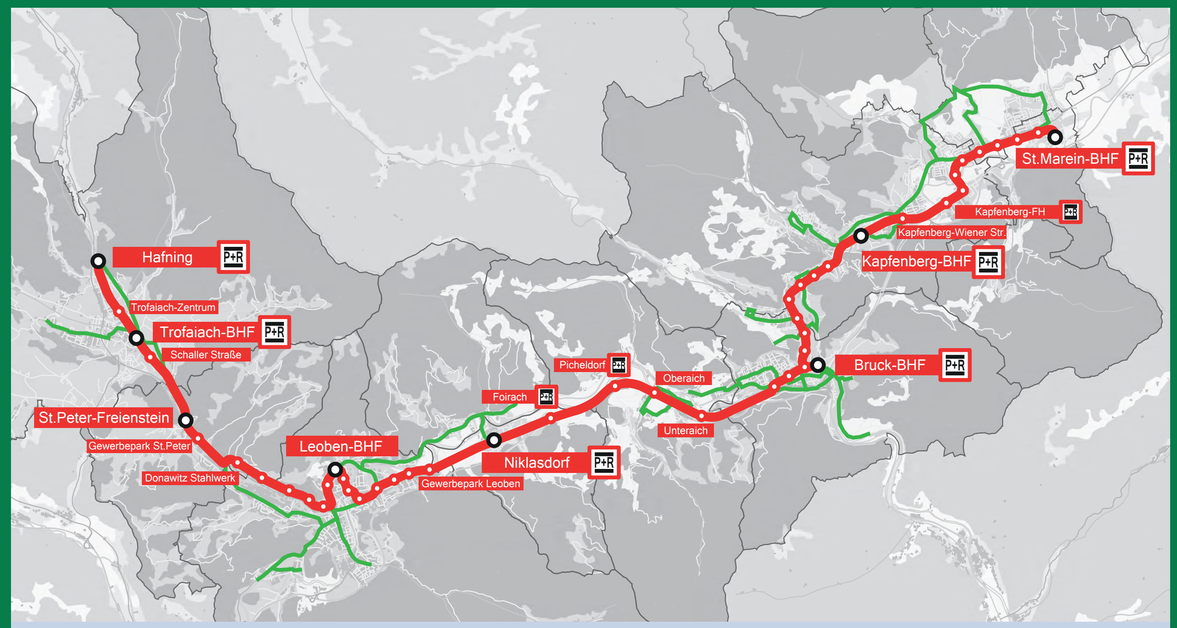
Amesberger Raimund, Kammerhofer Aurelia, Nagler Matthias, Weber Christoph, Weinstabl Stefan

Leitprojekt

>>> Stadt-Umland-Bahn
>>> Radfahren im Grünen entlang der Mur/Mürz
>>> durchgehende Bahnlinie von St. Marein bis Trofaiach
>>> mit max. 2x umsteigen durch die ganze Region
>>> geringe Umsteigezeiten durch integrierten Taktfahrplan

Mobilitätskarte

>>> alle öffentlichen Verkehrsmittel
>>> 365 € Jahreskarte mit Zugang zu beiden Verbundzonen
>>> City-Bike Systeme
>>> Park & Ride Anlagen



Stadt Umland Bahn

+ Hervorragende Verknüpfung von innerstädtischen Gebieten mit dem Umland
+ niedrigere Betriebskosten
+ Einsparungen im Busnetz
+ In Österreich einzigartiges Projekt, das das Innovationsdenken der Region unterstreicht

- Längere und teurere Errichtung
- Teilweise Reduzierung von Fahrspuren oder Parkplätzen notwendig
- niedrigere Reisegeschwindigkeit als bei S-Bahn

S-Bahn

+ Schnelle und unkomplizierte Verbindung zwischen Orten
+ niedrigere Errichtungskosten
+ hohe Beförderungskapazität

- innerörtliche Verkehrsbedürfnisse werden nur bedingt abgedeckt
- Ortskerne werden nicht angeschlossen
- begrenzte Ausbaufähigkeit

Fahrscheinkosten für eine Stundenkarte	2,10€ pro Zone
Kosten: Mobilitätskarte (Jahreskarte)	365 €
Fahrzeit von Endpunkt zu Endpunkt	1 ½ Stunden
Haltestellen gesamt	47
Erste Fahrt	05:00
Letzte Fahrt	01:00
Intervall je nach Tageszeit	20 bis 40 Minuten
Investitionskosten für die Gemeinden	€ 252 Mio.
Organisationsform	Eigengesellschaft
Errichtungsdauer	11 bis 15 Jahre

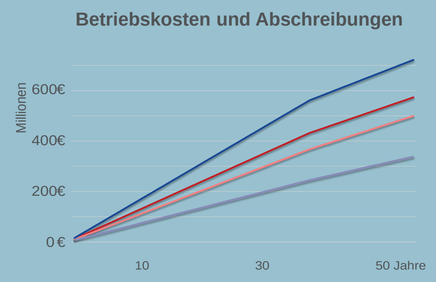
Fahrscheinkosten für eine Stundenkarte	2,10€ pro Zone
Kosten: Mobilitätskarte (Jahreskarte)	365 €
Fahrzeit von Endpunkt zu Endpunkt	45 Minuten
Haltestellen gesamt	16
Erste Fahrt	05:00
Letzte Fahrt	01:00
Intervall je nach Tageszeit	20 bis 40 Minuten
Investitionskosten für die Gemeinden	€ 230 Mio.
Organisationsform	Eigengesellschaft
Errichtungsdauer	11 bis 15 Jahre

BASISKOSTEN

	STUB Var. 1	STUB Var. 2	S-Bahn Var. 1	S-Bahn Var. 2
Infrastruktur	€ 208 160 000	€ 113 610 000	€ 150 160 000	€ 4 810 000
Sonderbauwerke	€ 44 700 000	€ 35 700 000	€ 42 100 000	€ 0
Fahrzeuge	€ 25 300 000	€ 33 000 000	€ 38 500 000	€ 22 000 000
Summe	**€ 278 160 000**	**€ 182 310 000**	**€ 230 760 000**	**€ 26 810 000**

BETRIEBSKOSTEN

	STUB Var. 1	STUB Var. 2	S-Bahn Var. 1	S-Bahn Var. 2
Betriebskostenzuschuss	€ 8 495 582	€ 8 816 170	€ 9 817 542	€ 6 222 383
Wegfall Busbetrieb	-€ 3 707 044	-€ 3 220 235	€ 0	€ 0
Summe	**€ 4 788 538**	**€ 5 595 935**	**€ 9 817 542**	**€ 6 222 383**



STUB Variante 1

Betrieb im 20 min Takt auf eigenständiger Infrastruktur

STUB Variante 2

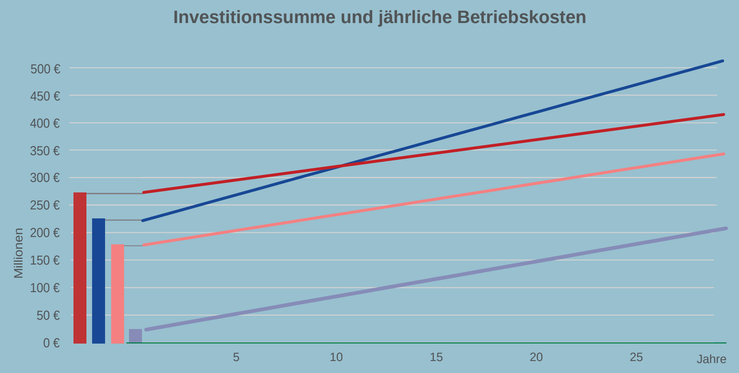
teilweise Betrieb auf Bahnstrecke (Annahme Verkehrsrückgang bei Fertigstellung Koralmtunnel)

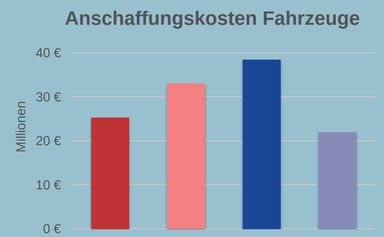
S-Bahn Variante 1

größtenteils auf neu zu errichtender eigener Infrastruktur (20 min Takt)

S-Bahn Variante 2

Betrieb im 30 min Takt auf der vorhanden Bahnstrecke ohne neue Stationsbauten





Amesberger Raimund, Kammerhofer Aurelia, Nagler Matthias, Weber Christoph, Weinstabl Stefan