

# Zukunftsfeste Entwicklung von Raum und Mobilität in Wildon Grundlagendokument



# Inhalt

1. WILDON UND DER VERKEHR	2
<b>Ein entscheidender Moment</b>	2
<b>Ein Projekt für die ganze Bevölkerung der Gemeinde</b>	2
<b>Drei Themen für die Zukunft</b>	3
Wildon als... Verkehrsknoten	3
Wildon als... Ort zum Lernen, Arbeiten und Wirtschaften	3
Wildon als... Ort zum Leben	3
2. ZUKUNFTSFESTE ENTWICKLUNG VON RAUM UND MOBILITÄT IN WILDON: EIN BLICK AUF DIE ENTWICKLUNG DER MARKTGEMEINDE	4
<b>Wildon heute</b>	4
<b>Entwicklung der Siedlungsstruktur</b>	6
Weiter, weiter, weiter	7
<b>Verkehr in Wildon</b>	8
Der Weg zur Arbeit	9
Verkehrsaufkommen auf ausgewählten Straßen	10
Öffentlicher Verkehr in der Gemeinde	11
Historische und aktuelle Planungen	11
3. UND IN ZUKUNFT?	13
LITERATUR	15

# 1. Wildon und der Verkehr

Der Verkehr beschäftigt Wildon seit langem. Auf der einen Seite verdankt die Gemeinde ihre positive Entwicklung zu großen Teilen ihrer Lagegunst. Zum anderen belastet der Durchzugsverkehr, auf ganz unterschiedliche Arten, seit nun schon 50 Jahren die Bevölkerung.

## Ein entscheidender Moment

Nun steht ein neuer Meilenstein bevor. Die Bahnstrecke durch Wildon wird zweigleisig ausgebaut. Sie ist Teil eines wichtigen transeuropäischen Verkehrsweges, der das Baltische Meer im Norden mit dem Adriatischen Meer im Süden verbindet. Das Projekt des zweigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke hat die Marktgemeinde Wildon zum Anlass genommen, mittels einstimmigem Gemeinderatsbeschluss ein LEADER-Projekt einzureichen, das nun auch den Zuschlag bekommen hat. Das Projekt trägt einen klingenden Namen: Zukunftsfeste Entwicklung von Raum und Mobilität in Wildon.

## Ein Projekt für die ganze Bevölkerung der Gemeinde

Das Projekt wird ein Jahr dauern und startet offiziell im September 2024. Was soll erreicht werden? Die Gemeindevertreterinnen und -vertreter wollen mit den Wildonerinnen und Wildonern darüber sprechen, wie sich die Gemeinde entwickeln soll. Wo sind Wohngegenden, die gestärkt werden sollen? Wo soll Platz für Geselligkeit sein und das Leben in der Gemeinde sichtbar werden? Wo wird gelernt und gearbeitet, in und außerhalb der Gemeinde? Und für alle genannten Punkte stellt sich die Frage: Was wäre die jeweils bestmögliche verkehrliche Anbindung?

Alle, die sich für diese Themen interessieren und dazu beitragen wollen, dass Wildon zukunftsfeste Ziele für die Entwicklung der Gemeinde formuliert, sind herzlich dazu eingeladen, an diesem Projekt teilzunehmen. Die gesammelten Ideen werden in öffentlichen Diskussionen und mit Fachleuten zu konkreten Lösungen entwickelt. ÖBB und das Land Steiermark haben im Vorfeld ihre Unterstützung zum Projekt zugesagt. Die entwickelten Lösungen werden gesammelt und als Beitrag für das kommende Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) der Bahnstrecke eingebracht.

## Drei Themen für die Zukunft

Schon zur Vorbereitung der Einreichung hat das Projektteam drei Themen ausgewählt. Jedes bezieht sich auf bestimmte Orte in der Gemeinde. Die Wege zu und von diesen Orten lösen ganz unterschiedliche Verkehrsbedürfnisse aus:

### **Wildon als... Verkehrsknoten**

Hier geht es um die Wege der Erwerbstätigen, der Schülerinnen und Schüler und der Studierenden, die außerhalb der Gemeinde arbeiten oder in Ausbildung sind. Wie viele Menschen das in Summe sind, ist weiter unten nachzulesen. Die Wege führen über die Gemeindegrenzen und werden werktags in der Arbeitszeit zurückgelegt. Die relevanten Orte sind der Bahnhof und die Autobahnanschlüsse.

### **Wildon als... Ort zum Lernen, Arbeiten und Wirtschaften**

Nicht alle müssen den Ort verlassen, um zu arbeiten oder zu lernen. Die Schulen des Marktes, die Betriebe und Gaststätten schaffen Arbeitsplätze, die gut erreichbar sein müssen. Auch hier geht es um den Verkehr, der vor allem werktags entsteht, aber innerhalb der Grenzen der Gemeinde.

### **Wildon als... Ort zum Leben**

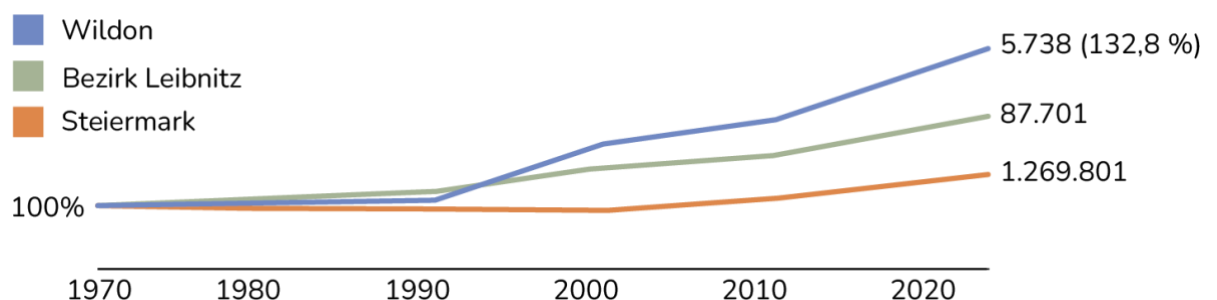
Hier wird nicht gearbeitet, sondern es geht um die freie Zeit, am Anfang und Ende des Tages und an den Wochenenden. Wildon bietet viele Möglichkeiten der Naherholung, hat Freizeitanlagen und Sportstätten, Gaststätten usw. Im Fokus steht das Wohnen in der Gemeinde. Wir schauen vor allem auf die lokalen Wege, aber auch darauf, wie man Ziele außerhalb der Gemeinde erreicht.

## 2. Zukunftsfeste Entwicklung von Raum und Mobilität in Wildon: Ein Blick auf die Entwicklung der Marktgemeinde

Der vorliegende Bericht soll eine gemeinsame Grundlage für die kommenden Gespräche sein. Hier wird in der gebotenen Kürze die jüngere Entwicklung der Gemeinde nachgezeichnet und der aktuelle Zustand beschrieben. Das alles passiert in groben Strichen und in Bezug zu größeren gesellschaftlichen Veränderungen, die allerdings nur gestreift werden können.

### Wildon heute

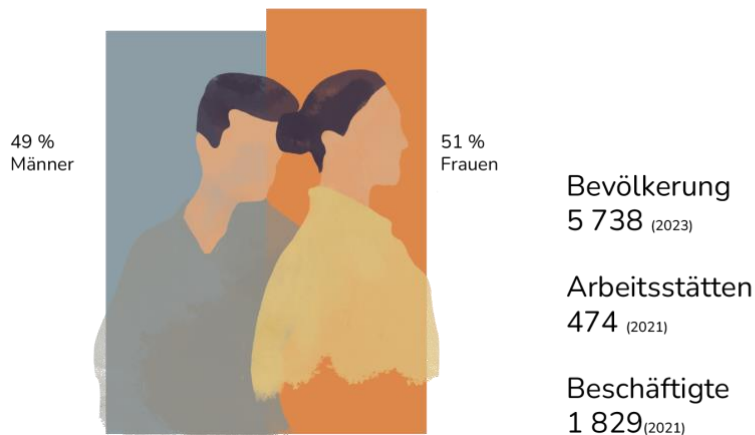
Ein Blick auf die Zahlen zeigt, wie sehr Wildon heute von seiner Lage entlang der Achse Graz-Spielfeld-Maribor profitiert. Die Gemeinde wächst stärker als der Bezirk Leibnitz und die Steiermark (Abb. 1). Aktuell leben 5.738 Menschen in Wildon (Abb. 2). 474 Arbeitsstätten sind erfasst, in denen in Summe 1.829 Personen arbeiten. Die Gemeinde ist – wie auch in den vergangenen Jahren – im Jahr 2023 gewachsen: 434 Personen sind weggezogen, während 465 dazugekommen sind (Statistik Austria 2024).



**Abbildung 1:** Bevölkerungsentwicklung in Wildon, dem Bezirk Leibnitz und der Steiermark. (Daten: Statistik Austria 2024)

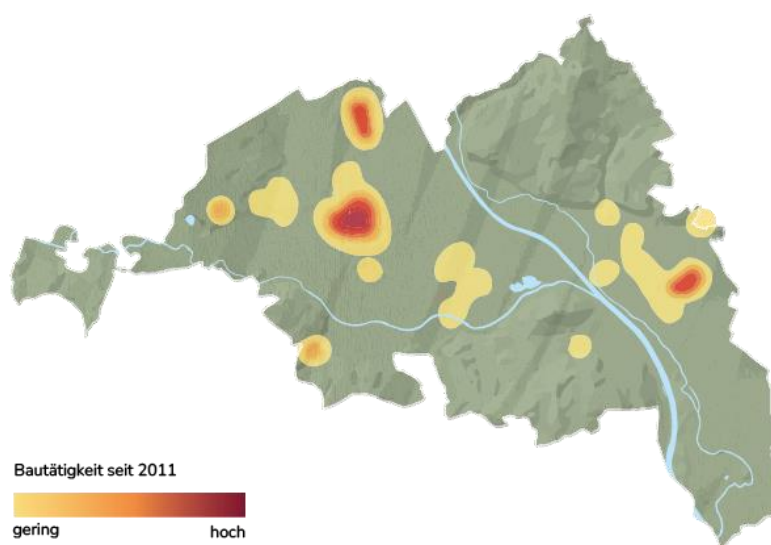
Die Lagegunst der Marktgemeinde zeigt sich auch in diversen gültigen Planungsunterlagen. Im Landesentwicklungsprogramm Steiermark liegt Wildon auf einer Entwicklungsachse mit industriell-gewerblichem Schwerpunkt (Amt der Steiermärkischen Landesregierung 2011). Durch die Gemeindezusammenlegung

2015 hat die Bedeutung der Gemeinde als „teilregionales Zentrum“ weiter zugenommen. In Orten dieser Kategorie muss ein öffentliches und privates Angebot vorhanden sein, das den Grundbedarf der Bevölkerung von mehreren Gemeinden bzw. einer Kleinregion deckt (Amt der Steiermärkischen Landesregierung 2016).



**Abbildung 2:** Bevölkerung in Wildon. (Daten: Statistik Austria 2024)

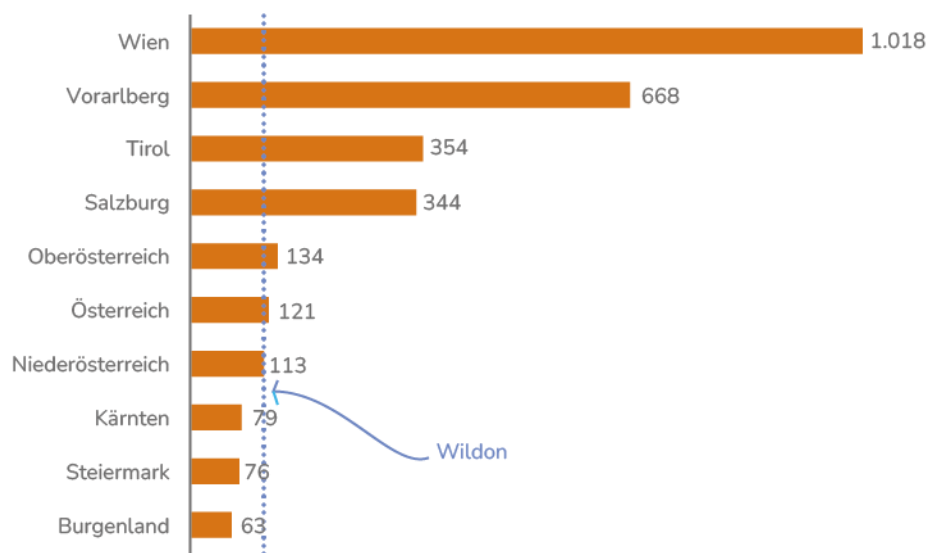
Dass dieses Wachstum keine Momentaufnahme ist, sondern schon eine ganze Weile andauert, sieht man am Gebäudebestand der Marktgemeinde. Mehr als ein Drittel der aktuell bestehenden Gebäude wurde nach 1981 errichtet. Die Bautätigkeit der jüngeren Jahre konzentriert sich, abseits der alten Siedlungskerne, auf Kleinweitendorf bzw. Stocking/Neudorf ([Abb. 3](#)).



**Abbildung 3:** Schwerpunkte der Bautätigkeit in Wildon seit 2021. (Daten: Statistik Austria 2024)

## Entwicklung der Siedlungsstruktur

Trotz der hohen Lagegunst ist Bauland in Wildon keine Mangelware. Aktuell sind rein rechnerisch 652,4 m<sup>2</sup> Bauland pro Kopf gewidmet. Grund und Boden sind im österreichischen Vergleich relativ günstig. Bauland ist allgemein in der Steiermark, abseits von touristischen Hot-Spots und im direkten Grazer Umland, keine Mangelware. In der Steiermark kostet durchschnittlich ein m<sup>2</sup> Bauland 76 Euro, in Salzburg 344 Euro. Nur das Burgenland ist mit 63 Euro günstiger als die Steiermark (Abb. 4). In Wildon spürt man die Nähe zu Graz und die Lage entlang der Entwicklungsachse mit einem durchschnittlichen Baulandpreis im Jahr 2022 von 113 €/m<sup>2</sup> (Statistik Austria 2023).

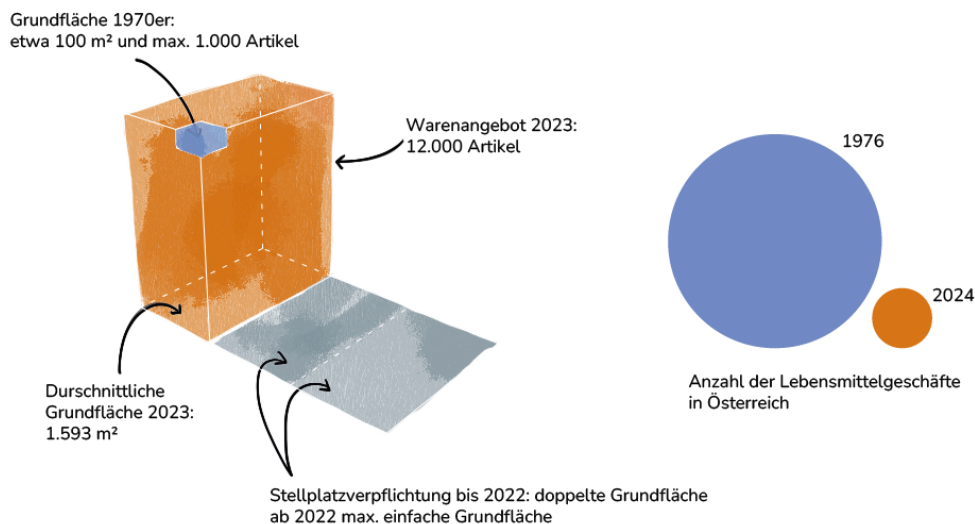


**Abbildung 4:** Baulandpreise in Österreich 2022 (€/m<sup>2</sup>). (Daten: Statistik Austria 2023)

Der Blick auf die historische Entwicklung zeigt, wie sich das Siedlungsgebiet immer weiter ausgedehnt hat und gibt Zeugnis, wie sehr sich das Leben in den letzten vierzig Jahren verändert hat. Die heutige Großgemeinde ist um historische Siedlungskerne gewachsen (Weitendorf, Lichendorf, Stocking usw.), in denen das essenzielle Programm der Nahversorgung zu finden war: ein Gasthaus und einen Greißler. Das Angebot zu Beginn der 1980er ist nicht mit dem von heute vergleichbar. Ein Supermarkt hat heute im Durchschnitt eine Verkaufsfläche von 1.593 m<sup>2</sup> (Handelsdaten 2024), auf denen in etwa 12.000 unterschiedliche Artikel angeboten werden. Um einen solchen Markt wirtschaftlich betreiben zu können, braucht es ein Einzugsgebiet von mindestens 4.000 Personen (Uttke & Reicher

2006). Ein Greißler im Ortskern hatte eine Größe von oft nicht mehr als 100 m<sup>2</sup> und auf denen etwa 1.000 Artikel aus allen erdenklichen Produktgruppen angeboten wurden (Abb. 5).

Wie anderswo auch, setzte in Wildon ab Anfang der 1980er Jahre eine enorme "Strukturbereinigung" ein, die als "Gleißlersterben" und "Wirtesterben" bekannt ist. 1970 gab es in Österreich noch rund 20.000 Lebensmittelgeschäfte. Heute sind es 5.600 (Meixner et al. 2007, WKO 2015). Das Gleiche ist den Gasthäusern passiert. Im Jahr 1978 gab es laut Wirtschaftskammer noch 15.000 Gasthäuser in Österreich. Heute sind es 8.000.



**Abbildung 5:** Entwicklung vom Greißler zum Supermarkt in Österreich 1976-2023.  
(Daten: Uttke 2008, Handelsdaten 2024, Steirisches Baugesetz § 89a 2024)

## Weiter, weiter, weiter

Diese Entwicklung ist ein Effekt des immer größer werdenden Bewegungsradius der Menschen, in Kombination mit laxer Bodenpolitik. Nirgendwo in Europa ist der Effekt größer, denn nirgendwo wurde mehr Boden versiegelt als in diesem Land, das sich gerne auf seine landwirtschaftlichen Wurzeln beruft. (In den letzten 50 Jahren wurden 300.000 ha Boden in Österreich versiegelt. Das entspricht der landwirtschaftlichen Fläche Oberösterreichs. EU-Umweltbüro 2023)

Wer sich mit dem Auto bewegt, sucht tendenziell Standorte mit größtmöglicher Auswahl auf (Deng 2013). Das gilt nicht nur für die Versorgung, sondern auch für Arbeitsplätze und so nehmen die Distanzen des Pendelverkehrs stetig zu. Dadurch steigen auch die Mobilitätskosten. Nicht nur, weil die Fahrpreise zunehmen, sondern weil viel mehr gefahren wird und zudem immer weniger Personen sich ein Auto teilen (Hunziker & Sommer 2009, BMK 2023).

Und ist das Auto erst einmal im Alltag von vielen angekommen, brauchen auch andere eines, weil die kleineren Betriebe schließen. Dann braucht es an den neuen Standorten ungleich mehr Parkplätze, wodurch immer mehr Funktionen aus den Zentren abwandern. In Wildon wurde 2001 das Schulzentrum am Rande des Ortes errichtet, und damit hat eine weitere belebende Funktion den Markt verlassen. Bekannt wurde dieses Phänomen als der Donut-Effekt.

## Verkehr in Wildon

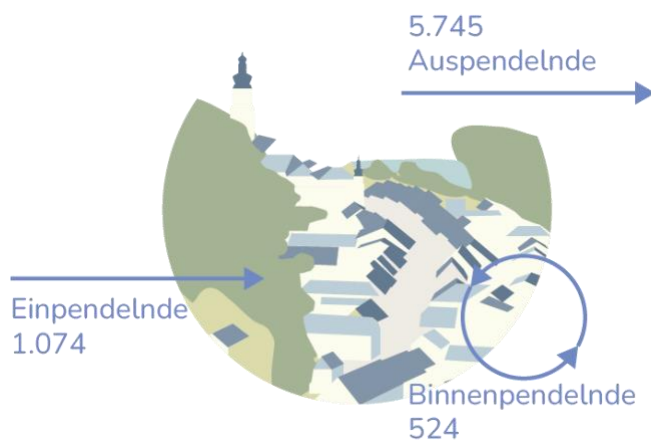
Zu Fuß sind heute die meisten Funktionen nur noch für sehr wenige Menschen erreichbar (Abb. 6). Mit dem Fahrrad sieht es - rein rechnerisch - anders aus. Eine Erhebung aus dem Jahr 2017 ergab, dass rund ein Drittel der Wege in Wildon mit dem Fahrrad erledigt werden könnten (verkehrplus+ 2017). "Potentiell" ist hier der springende Punkt, denn der starke Autoverkehr hält viele Menschen vom Radfahren ab, weil eine wirkliche Fahrradinfrastruktur nur fragmentarisch umgesetzt wurde und bis jetzt vor allem auf die Freizeit ausgelegt wurde. Gut ausgestattet ist der Radweg R2 (Murradweg). Mit dem E-Bike wären die meisten Angebote für etwa 80 % der Wildonerinnen und Wildoner komfortabel erreichbar (Abb. 6). Ein Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2017 liegt vor, zielt aber eher auf die überörtliche Erschließung und intermodale Wege nach Graz und Leibnitz ab (verkehrplus+ 2017). Das Schulzentrum ist für Kinder und Jugendliche kaum komfortabel und sicher zu erreichen, weswegen Eltern zusätzliche Zeit für das Holen und Bringen vorsehen müssen.



**Abbildung 5:** Örtliche Erreichbarkeit (genähert) zu Fuß und mit dem Fahrrad (E-Bike) ausgehend vom Ortszentrum Weitendorf und dem Bahnhof Wildon. (eigene Darstellung)

## Der Weg zur Arbeit

Rund 75 % der Menschen in Wildon im arbeitsfähigen Alter haben einen Job (Statistik Austria 2023). Es gibt weit mehr Beschäftigte als Arbeitsplätze in der Gemeinde, weswegen für viele Personen Pendeln ein wichtiger Teil des Alltags ist. Im Jahr 2023 sind am Tag 1.074 Menschen nach Wildon gependelt, 5.745 Personen vor allem Richtung Norden nach Graz und 524 Menschen fahren zu einem Arbeitsplatz innerhalb der Gemeinde (Abb. 7).



**Abbildung 7:** Ein-, Aus und Binnenpendelnde in Wildon 2022. (Daten: Statistik Austria 2023)

Im größeren Maßstab zeigt sich das Ausmaß der regionalen Verflechtungen der Region. An der zu Wildon nächstgelegenen Messstelle auf der A9 wurden im Schnitt 62.200 Kfz pro Tag gezählt und auf dem Korridor der Bahn waren es 12.900 Fahrgäste am Tag (Fellendorf et al. 2023: 88). In anderen Worten: Jeden Tag bewegen sich gleich viele Menschen durch das Wildoner Gemeindegebiet, wie der Bezirk Leibnitz Einwohnende hat.

## Verkehrsaufkommen auf ausgewählten Straßen

Diese großen Verkehrsachsen erzeugen Verkehr auf den Zufahrtsstraßen zu den Autobahnanschlussstellen und zum Bahnhof. Aus Osten kommend führen im Analysejahr 2022 täglich im Schnitt 8.900 Kfz/Tag über die Murbrücke und dann - gemeinsam mit weiteren Kfz aus Richtung Süden - 9.600 Kfz/Tag durch den Markt (Trafility 2023). Hintereinandergereiht entspricht die Länge der Kolonne in etwa der Distanz eines Marathons. Nördlich des Zentrums werden durch Kainach auf der L603 7.800 Kfz/Tag gemessen. Südlich von Neudorf sind es 4500 Kfz/Tag (Abb. 7).



**Abbildung 7:** Verkehrsbelastung auf ausgewählten Straßen der Marktgemeinde (eigene Darstellung auf Basis: Trafility 2023)

## Öffentlicher Verkehr in der Gemeinde

Das öffentliche Verkehrsangebot ist für eine Gemeinde im ländlichen Raum sehr gut (ÖROK 2021). Die zentralen Orte dafür sind der Bahnhof im Zentrum und der Bahnhof Werndorf, nicht weit von der nördlichen Gemeindegrenze. Letzterer wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen, weil die Taktzeiten und die Anschlussqualität der S-Bahnlinie 6 ab der Fertigstellung der Koralmbahn steigen dürften.

Drei Buslinien durchqueren die Gemeinde. Es sind die Buslinien 600 und 620 (Nord/Süd) und die Linie 521 (West/Ost). Die Busse binden sowohl die beiden Bahnhöfe als auch die Einkaufsmöglichkeiten im Ort an. Auch die Anschlussqualität am Wochenende wurde kürzlich verbessert.

## Historische und aktuelle Planungen

“Wildon ist mehr als ein Hindernis für den Transitverkehr” war ein Slogan, der während der Sitzblockade 1974 auf der Höhe des heutigen Badesees zu hören war. Zu dieser Zeit gab es die Autobahn A9 noch nicht und zu Spitzenzeiten (rund um die Feiertage von Ostern und Weihnachten) rollten etwa 22.000 bis 23.000 Fahrzeuge durch den Markt. Die verkehrliche Belastung ist heute kaum vorstellbar. Das verwendete Benzin war keinesfalls bleifrei, Katalysatoren und Partikelfilter weit vom seriellen Einsatz entfernt.



**Abbildung 8:** Historische Luftbilder Wildon, Weitendorf, Lichendorf: 1971 (links) und 1975 (rechts). Die Umfahrung Lichendorf im Bau in der Bildmitte des rechten Fotos. (Quelle: GIS Steiermark)

Im Zuge des Autobahnbaus wurde auch die Umfahrung von Lichendorf über den Kehlsberg umgesetzt (Abb. 8). Diese Maßnahme sorgte für eine drastische Erleichterung der Verkehrssituation, doch bald, angetrieben von Wirtschaftswachstum und Zersiedelung, wuchs der Verkehr aus Osten (Zipreinerstraße) Richtung Autobahn zu einer erneuten Belastung. Diskussionen über eine weitere Umfahrung wurden begonnen, allerdings ohne einen Konsens zu finden. Die Eigentümerinnen und Eigentümer einiger Betriebe im Ortskern waren besorgt, dass mit dem Durchzugsverkehr auch Kunden ausbleiben könnten. Das Anliegen einer ortsnahen Umfahrung blieb weiter bestehen und so wurden mehrere Varianten einer Umfahrung diskutiert und auch geplant. Auch wenn im Jahr 2001 eine ortsnahe Variante (ein Tunnel durch den Schlossberg mit der Einfahrt im Süden in der Nähe des heutigen Schulzentrums und nördlich nahe der bestehenden Kainach-Brücke) einstimmig im Gemeinderat beschlossen wurde, verlief auch dieses Vorhaben (wo genau ist unklar) im Sand. In der 2002 abgehaltenen Zukunftskonferenz wurde bei in der Befragung der Bürgerinnen und Bürger "Verkehrsberuhigung" als wichtigste Maßnahme genannt.

Noch vor der Gemeindezusammenlegung wurde der Kreisverkehr an der L 603 und L 601 (Billa) errichtet, auch mit dem Blick auf eine mögliche Umfahrung des Ortskerns östlich der Mur am Murdamm. Auch dieses Vorhaben wurde nicht weiterverfolgt (Abb. 9).



**Abbildung 9:** Übersicht historischer Planungen zu Ortsumfahrungen. (eigene Darstellung)

Der jüngste Anlauf, den Verkehr mit einer Begegnungszone (AAPS 2017) verträglicher zu gestalten, wurde im Jahr 2017 gestartet. Hier wurde sogar mit der Anpassung des Straßenraums begonnen, die allerdings nicht fertiggestellt wurde. Aktuell versucht die Gemeinde auf der B67 im Ort Tempo 30 durchzusetzen, was durch die 35. StVO-Novelle wesentlich erleichtert wurde. Ein LKW-Fahrverbot besteht seit 2010.

### 3. Und in Zukunft?

Das Wachstum im Bezirk Leibnitz liegt nicht in mehr Geburten begründet, sondern entsteht durch Zuwanderung, vor allem aus ländlichen Räumen Österreichs. Allerdings wird auch im Bezirk Leibnitz erwartet, dass der Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter (20 - 64 Jahre) um 10 % abnimmt (ÖROK 2022: 42) - ein Wert, der über dem landesweiten Schnitt liegt.

Eine große Menge an Industrie- und Gewerbeflächen entlang des Korridors südlich von Graz ist bereits gewidmet. Rund 550 Hektar stehen dafür bereit und bis 2040 werden zusätzlich 395 Hektar erwartet, was in Summe 945 Hektar ergibt (Fellendorf et al. 2023: 72). Zum Vergleich: Die Stadt Leibnitz hat eine Fläche von 463 Hektar.

Wie viel Verkehr daraus entstehen wird, ist unklar, weil verkehrliche Prognosen über lange Zeiträume mit Vorsicht zu genießen sind. Fest steht, dass diese Entwicklungen gestaltbar sind und unsere Entscheidungen heute zur Siedlungs- und Infrastruktur weit in die Zukunft reichen werden (UBA 2024).

Darüber hinaus ist heute schon klar, dass die Murbrücke ihrer aktuellen Form nicht bestehen bleiben kann. Eine Querung der Gleise auf gleichem Niveau ist für so wichtige Strecken nicht zulässig.

Was sind die Alternativen? Es gibt Ideen für eine Über- oder Unterführung der Bahnstrecke im Norden kurz vor Neudorf ob Wildon und südlich mit einer Brücke über die Mur, die am Kehlsberg die Leibnitzer Straße treffen soll. Die Bürgerinitiative "Lebenswertes Wildon" setzt sich für eine Unterflurtrasse und damit verbunden einen unterirdischen Bahnhof ein.

Wie auch immer die Lösungen aussehen werden, die Gemeinde will im Rahmen dieses Projekts zuerst ihre eigenen Ziele entwickeln, um die genannten und viele

andere denkbare Varianten qualifiziert bewerten zu können. Nur so kann sichergestellt werden, dass eine zukunftsfeste Entwicklung des Marktes auch tatsächlich eintritt.

## Literatur

- Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Abteilung 16 – Landes- und Gemeindeentwicklung) 2009. Landesentwicklungsprogramm. LGBl. Nr. 75/2009.
- Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung) 2016. Regionales Entwicklungsprogramm für die Region Südweststeiermark. LGBl. Nr. 88/2016.
- Atelier für Architektur Pilz und Schwarz (AAPS) 2017. Begegnungszone Marktgemeinde Wildon (Entwurfsstudie).
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) 2023. Statistik Straße und Verkehr. Wien: BMK.
- Deng, T. 2013. Impacts of transport infrastructure on productivity and economic growth: Recent advances and research challenges. *Transport Reviews*, 33(6), 686-699.
- EU-Umweltbüro 2023. Boden und Bodenschutz - Situation in Österreich und der EU. Wien: EU-Umweltbüro.
- Fellendorf, M. Hofer, K., Veit, T., Kribernegg, G., Koppelhuber, F. & Scherounigg, E. (2023). Verkehrsuntersuchung Alternativenprüfung zur Fahrstreifenenerweiterung A9 zwischen Knoten Graz-West und Anschlussstelle Wildon.
- Handelsdaten 2024. Durchschnittliche Verkaufsfläche der Lebensmittelgeschäfte in Österreich in den Jahren 2010 bis 2018 nach Betriebsformen. Online: <https://tinyurl.com/3yhrmay9>
- Hunsicker, F. & Sommer, C. 2009. Mobilitätskosten 2030: Autofahren und ÖPNV-Nutzung werden teurer, *Internationales Verkehrswesen* (61) 10/2009.
- Meixner, O., Pöchtrager, S., Haas, R., & Koppelstätter, M. 2007. Nahversorgung im ländlichen Raum–Eine entscheidungsorientierte Analyse mittels des Analytischen Hierarchieprozesses. *Die Bodenkultur*, 58(1-2), 25-38.
- Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) 2021. ÖV-Güteklassen (technische Beschreibung). Wien: Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz.
- Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) 2022. ÖROK-Regionalprognosen 2021 bis 2050 (Bevölkerung). Wien: Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz.
- Trafiility 2023. Wildon. Verkehrsuntersuchung und Wirkungsanalyse. Graz: Amt der Steiermärkischen Landesregierung & ÖBB.

Umweltbundesamt (UBA) 2024. Zukunftsfeste Verkehrsinfrastrukturplanung. Fachlicher Bericht für eine zielorientierte Bedarfsplanüberprüfung des BVWP 2030. Wien: Umweltbundesamt.

Uttke, A. und Richer, C. 2006. Lebensmitteldiscounter und Supermärkte: Anforderungen an ihre Gestaltung und ihr räumliches Umfeld. Stadt Dortmund / Universität Dortmund.

verkehrplus 2017. Radverkehrskonzept Pilotregion Wildon (Aktualisierung) – Radverkehrsstrategie Steiermark 2014+, im Auftrag des Landes Steiermark, Graz im Oktober 2017

Wirtschaftskammer Österreich (WKO) 2015. Der Österreichische Lebensmittelhandel auf einen Blick. Wien: Bundessparte Handel (Wirtschaftskammer Österreich).

Statistik Austria 2023. Baulandgrundstückspreise 2023. Online: <https://tinyurl.com/ytv8u9dd>

Statistik Austria 2024. Ein Blick auf die Gemeinde. "Wildon". Online: <https://tinyurl.com/5n6wv87h>



**Übersichtskarte Marktgemeinde Wildon**



## IMPRESSUM

MOURA. Mobilität und Raum e.U.

[hello@mobilitaetundraum.com](mailto:hello@mobilitaetundraum.com)

Autor: Mathias Mitteregger

Erarbeitet im Auftrag der

Marktgemeinde Wildon

August 2024