


# Zukunfts-feste Entwicklung von Raum und Mobilität in Wildon

---

Ergebnisbericht des  
Mitgestaltungsprozesses  
anlässlich des zweigleisigen  
Ausbaus der Südbahn.

Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union

 Bundesministerium  
Land- und Forstwirtschaft,  
Klima- und Umweltschutz,  
Regionen und Wasserwirtschaft

 **WIR leben Land**  
Gemeinsame Agrarpolitik Österreich

 Das Land  
Steiermark  
→ Regionen

 Kofinanziert von der  
Europäischen Union

November 2025

# Ein erster großer Schritt

Als die Marktgemeinde Wildon im Herbst 2024 an der Projekteinreichung für die LEADER-Förderung für einen großen Mitgestaltungsprozess gearbeitet hat, stand ein übergeordnetes Ziel im Fokus: „Wildon positioniert sich als konstruktiver Partner und will seine Potenziale nutzen, damit aus einer durchaus kontroversen Ausgangslage ein Vorzeigeprojekt entsteht.“ So stand es dann im Wortlaut der Einreichung.

Was damit gemeint war, ist vielen Wildonerinnen und Wildonern bestimmt klar. Der Ausbau der Südbahn zu einer zweigleisigen Strecke hat beträchtliche Kontroversen in der Gemeinde ausgelöst. Eine Bürgerinitiative wurde ins Leben gerufen, Medien haben die Diskussionen rund um das Bauvorhaben aufgegriffen und angesichts des nahen Wahlkampfs wurde auch politisch rege diskutiert.

Zunächst ist das bei Bauvorhaben dieser Größenordnung nicht verwunderlich. Hinzu kommt, dass der Streckenabschnitt im Gemeindegebiet aus vielerlei Sicht herausfordernd ist. Der Raum, in dem gebaut werden soll, ist begrenzt und mehrfach für die Menschen in der Gemeinde wertvoll – das ist die wesentliche Erkenntnis der entstandenen Diskussionen.

Die Einreichung für das LEADER-Projekt wurde im Gemeinderat einstimmig beschlossen, weil klar wurde, wie wichtig dieses Bauvorhaben für die Zukunft der Gemeinde sein wird.

Nach mehr als einem Jahr, über tausend Rückmeldungen und Ideen der Menschen in Wildon und zahlreichen Gesprächen war es dann soweit: Die Mitglieder der Projektgruppe, bestehend aus den Fraktionsführenden der Parteien im Gemeinderat und nicht-politischen Personen, luden die ÖBB und das Land Steiermark zu einem Termin im Kulturzentrum Wildon, um die Ergebnisse des Mitgestaltungsprozesses zu präsentieren. Der Termin verlief so erfolgreich, dass direkt im Nachgang gemeinsam über die Fortführung der nun gemeinsamen Arbeit gesprochen wurde.

Das Ziel, ein konstruktiver Partner zu werden, war damit erreicht. Fertig ist das Projekt aber damit lange noch nicht; vielmehr ist gerade erst der Anfang geschafft. Damit ein Vorzeigeprojekt entsteht, werden noch Jahre vergehen. Trotzdem war es Anlass genug, um am 18. Oktober 2025 am Gelände des Bahnhofs ein „Zukunftsfest“ zu veranstalten. Die Menschen im Ort greifen zusammen, wenn es um etwas geht. Also wurde das Fest, das aus budgetären Gründen sonst unmöglich gewesen wäre, ehrenamtlich von den Vereinen der Gemeinde und den Mitgliedern der Projektgruppe organisiert und die Ergebnisse des bisherigen Prozesses öffentlich präsentiert.

Alle, die dort waren, wissen bereits, was auf den folgenden Seiten zu lesen ist. Allen anderen wünschen wir viel Spaß bei der Lektüre und wünschen uns, dass auch sie sich einbringen, wenn wir in Zukunft weiter daran arbeiten, dass der zweigleisige Ausbau zu einem Erfolg für die Gemeinde wird.



Treffen der Mitglieder der Projektgruppe, der Landesabteilung A16 und den ÖBB am 20. Mai 2025

Der zweigleisige Ausbau

## ...und der Mehrwert dieses Projekts

Die Gleise, die einmal quer durch das Gemeindegebiet führen, sind Teil der Baltisch-Adriatischen Achse (siehe S. 9), einer der wichtigsten Verkehrswege der Europäischen Union. Ihr Verlauf wurde 2013 festgelegt. Was jetzt in Wildon passiert ist der Ausbau von „missing links“, also jenen Schwachstellen im Netz, die die gesamte Leistungsfähigkeit negativ beeinflussen.

### Aus 2036 wird 2039

Der Rahmenplan ist das zentrale Planungs- und Finanzierungsinstrument der Bundesregierung für die ÖBB. Dieser wurde zuletzt Mitte 2025 aktualisiert. Aufgrund der budgetären Situation mussten einige Projekte verschoben oder adaptiert werden. Auch die Inbetriebnahme des noch auszubauenden Abschnitts Werndorf-Spielfeld wird um drei Jahre von 2036 auf 2039 aufgeschoben.

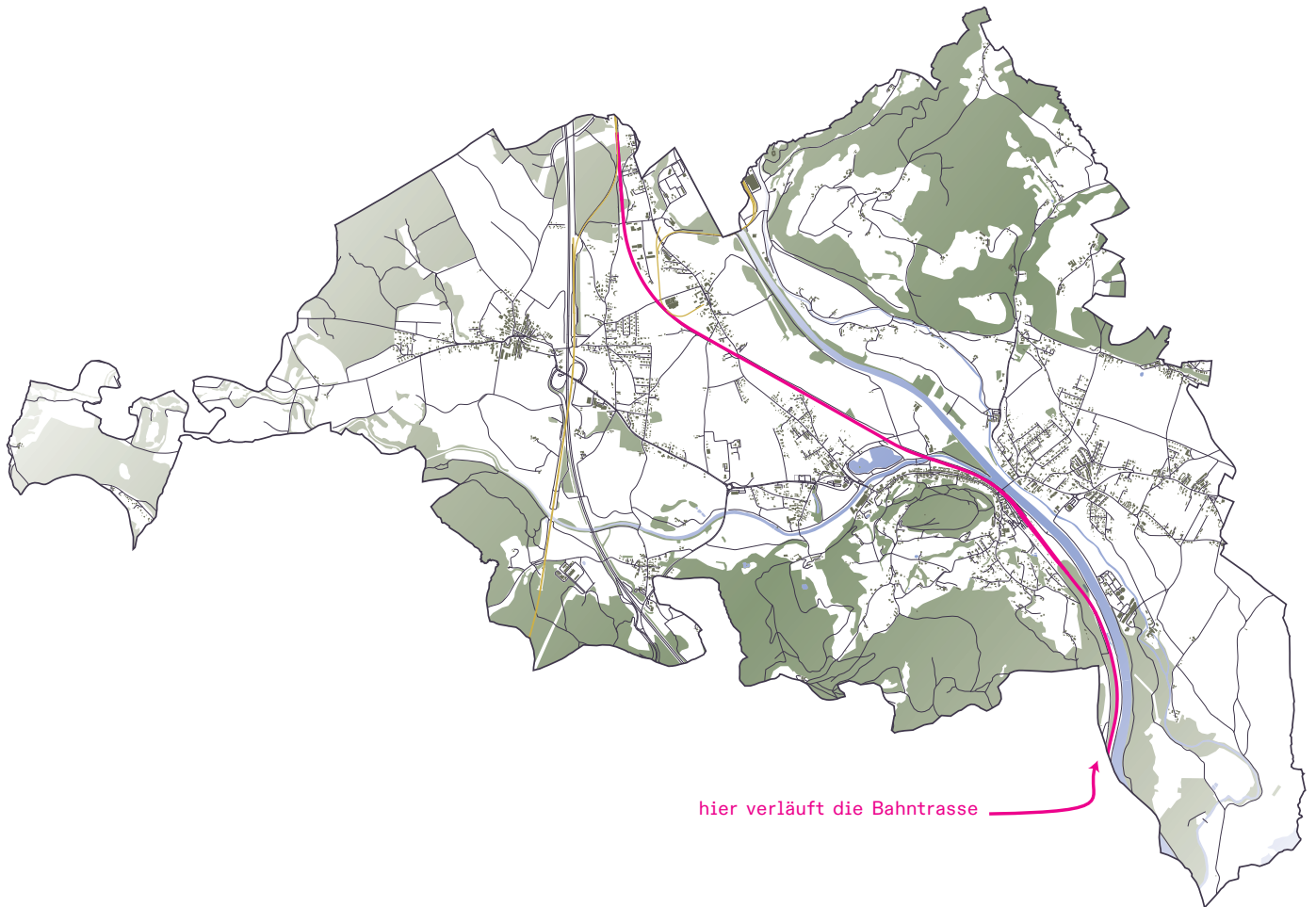
### Veränderungen auch im Straßennetz

Im Zuge des zweigleisigen Ausbaus müssen alle Querungen der Bahn auf gleichem Niveau aufgelassen werden. Das ist in der Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung so geregelt. Es wird also keine Bahnschranken oder Ampeln mehr zur Querung der Schienen geben. Um der Verordnung zu entsprechen, muss in Zukunft der eine oder andere Verkehrsweg nach oben oder unten ausweichen. Das wiederum löst eine Vielzahl von Folgen aus, die das Straßennetz, den Naturraum oder auch den Hochwasserschutz betreffen können.

### Prüfung der Umweltverträglichkeit

Große Infrastrukturprojekte müssen in Österreich eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchlaufen. Im Zuge dieses Verfahrens werden für alle relevanten Schutzgüter Fachbeiträge erstellt. Jeder dieser Beiträge erhebt den aktuellen Zustand (z.B. die biologische Vielfalt im Planungsgebiet), schätzt die erwarteten Veränderungen ab und bewertet die möglichen Auswirkungen des Projekts.

Auf Basis dieser Fachbeiträge prüft die UVP-Behörde das Gesamtvorhaben und entscheidet, ob es mit Auflagen genehmigt, angepasst oder nicht genehmigt werden darf. Das UVP-Vorverfahren wurde im Jänner 2025 begonnen und der Entwurf eines UVE-Konzepts (Umweltverträglichkeitserklärung) liegt vor.



Das Gemeindegebiet von Wildon und die Trasse der Bahn

# Warum die Menschen im Ort einbeziehen?

Angesichts der vielen bereits involvierten Personen und Institutionen ist die Frage berechtigt, welchen realistischen Mehrwert ein Projekt wie dieses leisten kann. Der Beitrag lässt sich in drei Punkten zusammenfassen:

1. Wir stellen die Frage: Wohin soll sich Wildon entwickeln? Um diese Fragen zu beantworten, stellen die Erfahrungen und Sichtweisen der Menschen in Wildon die wichtigste Quelle dar.
2. Wenn wir wissen, wie sich Wildon entwickeln soll, dann kann dieses Ziel im laufenden Planungsprozess überhaupt erst berücksichtigt werden. Die Ergebnisse fokussieren also auf die räumliche Entwicklung und die innere Erschließung der Marktgemeinde Wildon.
3. Durch die Erfahrungen und Sichtweisen der Menschen in Wildon wird ein weiterer, wesentlicher Mehrwert geschaffen: Für die Menschen vor Ort ist die Bahn mehr als ein technisches Bauwerk. Wie auch immer der Ausbau umgesetzt wird, er wird gestaltgebend und identitätsstiftend für das Zusammenleben innerhalb der Gemeinde sein.

Die Qualität, zu der wir mit diesem Projekt beitragen wollen, ist „nicht nur die Freiheit von Mängeln“, sondern ein „gut gestalteter Ort“. \* Das Ziel ist die nachhaltige Entwicklung von Wildon – für die Menschen vor Ort und ihre vielfältigen Ansprüche, den Naturraum und die Wirtschaft in der Gemeinde. Das Ziel ist, die gebaute Umwelt so zu entwickeln, dass sie funktional, ästhetisch, nachhaltig und kulturell wertvoll ist – im Dienst der Gesellschaft und künftiger Generationen.

Der internationale Forschungsstand ist hier ganz eindeutig: Gelingt eine gute Einbettung von Verkehrsinfrastrukturen in ihren räumlichen Kontext, steigt der wirtschaftliche Mehrwert, die Lebensqualität im Ort sowie der Nutzen bzw. die Auslastung des öffentlichen Verkehrssystems.

Weil, wie bereits erwähnt, bis zur Inbetriebnahme noch etwas Zeit vergehen wird, wurde besonderes Augenmerk darauf gelegt, dass die Ergebnisse „abwärtskompatibel“ sind. Damit ist gemeint, dass auf Basis dieses Berichts heute Entscheidungen in der Gemeinde getroffen werden können, die den Weg hin zu einer zukunftsfesten Entwicklung von Raum und Mobilität ermöglichen.

\* Das ist eine Formulierung aus der Davoser Deklaration für hohe Baukultur 2018, die auch Österreich unterzeichnet hat.



Die Auftaktveranstaltung des Projekts fand am 18. November 2024 im Kulturzentrum Schloß Wildon statt.

# Zukunftsfestes Wildon

Der Gemeinderat lädt ein, gemeinsam im Rahmen eines LEADER-Projektes die Zukunft von Wildon zu gestalten!

**Auftaktveranstaltung**  
 Montag, 18. November 18:00  
 im Kulturzentrum Wildon

**Alle sind willkommen - Deine Ideen sind wertvoll!**

*Keine Sorge! Ist mit dem Alltag vereinbar.*

**Personen für die Projektgruppe gesucht!**

- Jugendliche
- Familien
- Wirtschaftstreibende
- Vereinsmitglieder
- Zugezogene & Alteingesessene
- Pensionistinnen & Pensionisten
- und ... Du?

Mitmachen oder Fragen:  
[hello@mobilitaetundraum.com](mailto:hello@mobilitaetundraum.com)

Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischen Union  
 Bundesministerium für Landwirtschaft und Ernährung  
 Landwirtschaftliche Rentenbank  
 LEADER-Programm  
 WIRTSCHAFTSLEADER  
 LEADER-PROJEKTE  
 LEADER-PROJEKTE  
 LEADER-PROJEKTE

Die Einladung zur Auftaktveranstaltung

# Grundlagen

Österreich und Wildon teilen sich eine bedeutende Gemeinsamkeit: beide liegen geographisch gut und haben in der Vergangenheit von der ausgezeichneten Erreichbarkeit profitiert. Wer gut erreichbar ist, tut sich leichter – im Wirtschaften und durch den vielfältigen Austausch mit den Nachbarinnen und Nachbarn. Österreich wurde damit auch zu einem Transitland, was belastenden Durchzugsverkehr bedeutet. Auch diese Seite der guten Erreichbarkeit kennt Wildon schon seit den 1970er Jahren.

## Lage, Lage, Lage

Im größeren Maßstab zeigt sich das Ausmaß der regionalen Verflechtungen. An der nächstgelegenen Messstelle auf der A9 wurden 2024 im Schnitt 62.200 Kfz pro Tag gezählt. Auf dem Korridor der Bahn sind es 12.900 Fahrgäste täglich. In anderen Worten: Jeden Tag bewegen sich gleich viele Menschen durch das Wildoner Gemeindegebiet, wie der Bezirk Leibnitz Einwohnende hat.

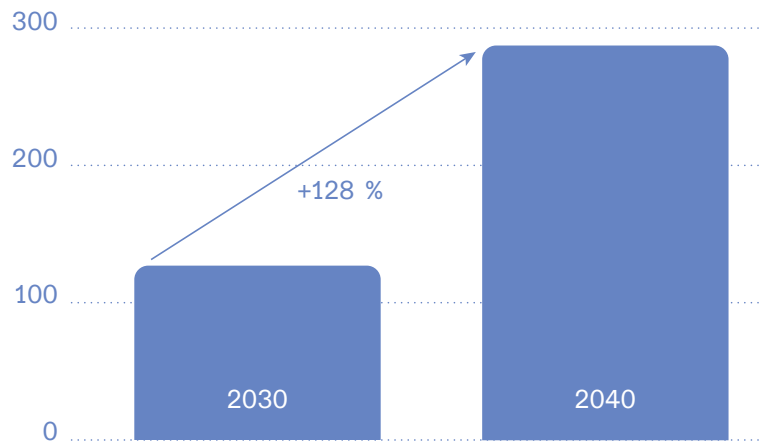
## Ausbau der Südbahn als weiterer Meilenstein

Das zweite Gleis der Südbahn wird einen großen Einfluss auf die Entwicklung von Wildon haben. Der Ausbau ist notwendig, weil diese Strecke Teil des Baltisch-Adriatischen Korridors ist, der Häfen und Städte im Norden und Süden Europas verbindet und an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. Auf dieser Achse wird mehr Verkehr entstehen – mit und ohne Ausbau. Mehr Güterverkehr, mehr Fernverkehr und auch ein verdichteter Takt der S-Bahn. Das neue Gleis soll dafür sorgen, dass der Personen- und Güterverkehr sicher und komfortabel geführt werden kann.

## Abschnitt Wildon als Herausforderung

In Wildon ist besonderes Fingerspitzengefühl gefordert. Die Bahntrasse verläuft von Norden nach Süden mitten durch das Gemeindegebiet. Das zweite Gleis soll parallel zum bereits bestehenden geführt werden. Der mit dem Ausbau erwartete Mehrverkehr entsteht in unmittelbarer Nähe von sensiblen Naturräumen und Orten, die für das soziale Leben in der Gemeinde wichtig sind: der Badensee, der Sportplatz, entlang des Kaiserwegs auf der Rückseite des Ortskerns und parallel zu Kainach und Mur. Dieser Umstand ist eine Herausforderung für die Fachleute der ÖBB, aber vor allem auch die Menschen der Gemeinde. Denn eines steht fest: Wie auch immer dieses Nadelöhr gelöst werden wird, die verbesserte Erreichbarkeit, die höhere Anzahl von Zügen und die dafür notwendige technische Infrastruktur werden Wildon verändern – wahrscheinlich deutlich!

Verkehrsprognose: Anzahl der Züge  
an einem typischen Werktag im  
Abschnitt Wildon



Der Verlauf der Baltisch-Adriatischen Achse in Europa

Wie gearbeitet wurde

## Veränderungen sorgen für Verunsicherung – vielleicht sogar für Angst

Jede und jeder kennt das. Wenn eine echte Veränderung ansteht, dann kommt sie selten ohne Unbehagen: ein Umzug, der Wechsel von der Schule in die Arbeitswelt oder von einem Job zum nächsten. Denn wir wissen: Egal was wir neu machen, es wird am Anfang aufwendiger sein, als weiterzumachen wie bisher.

Wildon steht vor so einer Veränderung. Wie im privaten Leben, macht es auch hier keinen Sinn, den Kopf in den Sand zu stecken. Es gilt, den Mut aufzubringen, um sich dem Neuen zu stellen. Nur wer dazu in der Lage ist, hat die Chance mitzugestalten.

Die Prämisse dieses Projekts war, dass angesichts der bevorstehenden Veränderung Wildons zwei Fragen gestellt werden sollten:

*Was wollen  
wir unbedingt  
beibehalten,  
weil es uns am  
Herzen liegt?*

*Was läuft nicht  
wie es sollte  
und muss  
verbessert  
werden?*

## Möglichst viele Stimmen hören

Wenn man die Menschen in Wildon fragt, was gleich bleiben soll und was sich ändern darf, bekommt man – naturgemäß – sehr unterschiedliche Antworten. Das ist auch der Grund, warum der Gemeinderat am 16. Mai 2024 einstimmig den Mitgestaltungsprozess beauftragt hat.

Um möglichst viele Menschen zu erreichen, wurden unterschiedliche Möglichkeiten angeboten, um Ideen und Meinungen einzubringen. Bei der großen Auftaktveranstaltung am 18. November 2024 im Kulturzentrum des Schloss Wildon konnten die Teilnehmenden in drei Räumen arbeiten. Anschließend wurde eine Online-Umfrage veröffentlicht und ergänzend dazu wurden für drei Wochen Ideenboxen in der Gemeinde aufgestellt.



# Aus 1.200 Antworten wurden 7 Kriterien

Die hier präsentierten Ergebnisse basieren auf den drei Quellen des Mitgestaltungsprozesses: Auftaktveranstaltung, Online-Umfrage und Ideenboxen. Sie wurden von einer eigens gebildeten Projektgruppe, die aus Bürgerinnen und Bürgern der Gemeinde und politischen Vertreterinnen und Vertretern besteht, gemeinsam mit der fachlichen Projektleitung Dr. Mathias Mitteregger und Dr. Elisabeth Leitner ausgewertet und weiterentwickelt.


Ergänzt durch lokale und regionale Expertisen, wissenschaftliche Studien und Zielsetzungen bzw. Erkenntnissen aus beschlossenen Strategien in den Bereichen Raum- und Verkehrspolitik des Bundes und des Landes Steiermark wurden sieben Kriterien formuliert. Zusammengenommen zeigen sie, was getan werden muss, damit der Bahnausbau auch aus Sicht der Menschen in Wildon zum Erfolg wird.


Wichtig ist: Mit den hier vorgestellten Ergebnissen möchte sich die Gemeinde als konstruktive Partnerin in einem jahrelangen Gestaltungsprozess positionieren. Das Ziel muss sein, dass möglichst alle Personen, die diesen Veränderungsprozess gestalten, bestmöglich Bescheid wissen, worauf die Menschen in diesem herausfordernden Streckenabschnitt Wert legen.

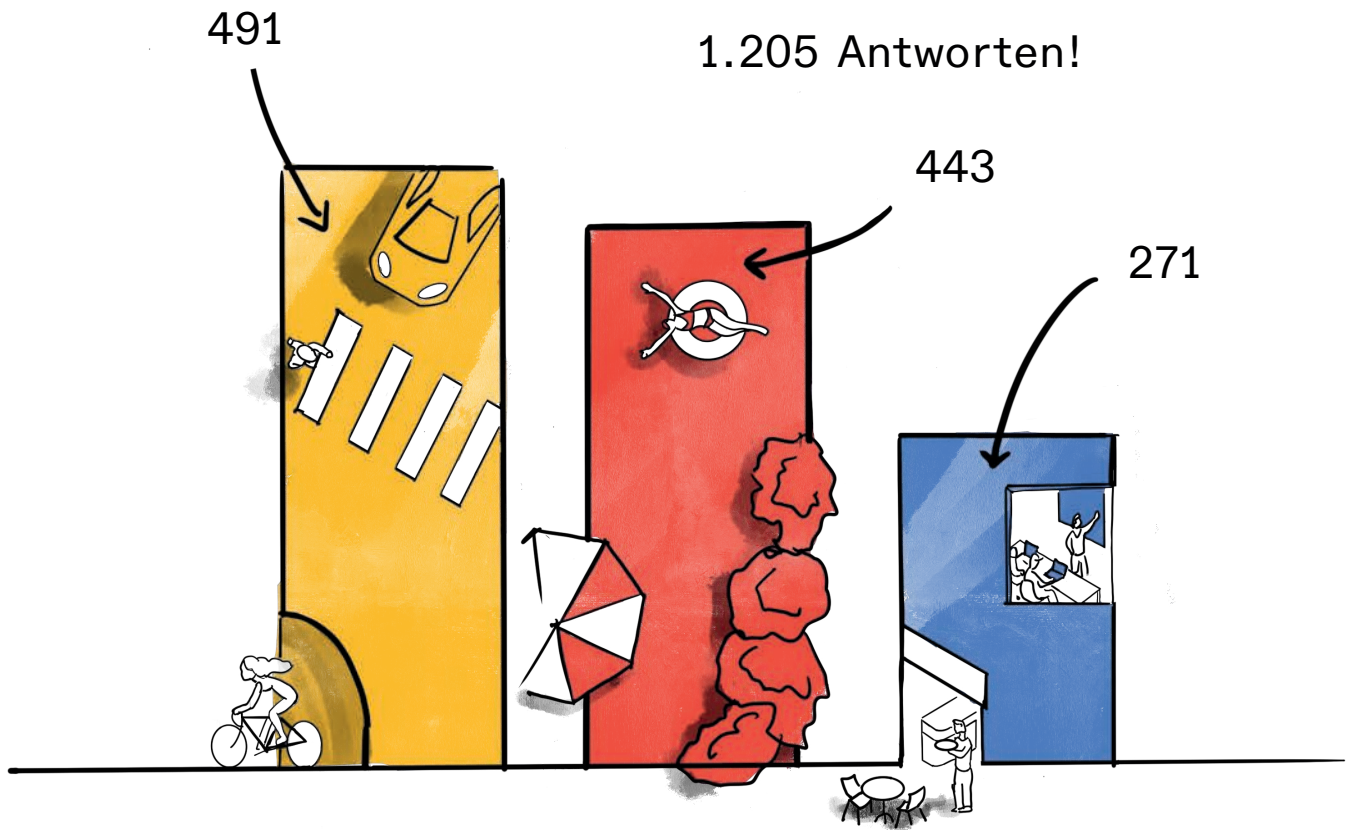
In den gesammelten Antworten zeigt sich der Mut und die Bereitschaft der Bevölkerung zur positiven Entwicklung von Wildon beizutragen. Die auf den nun folgenden Seiten ausgearbeiteten Kriterien sind bewusst „so allgemein wie möglich und so einschränkend wie nötig formuliert“, weil sie die mit der Planung beteiligten Fachleute nicht in ihrer Lösungskompetenz einschränken sollen. Sie helfen, den Planungshorizont abzugrenzen, weil nur gelöst werden kann, was sichtbar ist.

Wildon als...

 ...Verkehrsknoten

 ...Ort zum Leben

 ...Ort zum Lernen, Arbeiten und Wirtschaften



Antworten in den Fragegruppen von der Auftaktveranstaltung, der Online-Umfrage und aus den Ideenboxen.

Erstes Kriterium.

## Kooperation und Kommunikation: Integrierte Planung ist die Basis!

Die herausfordernde Topografie im Gemeindegebiet – die Bahn eingeklemmt zwischen Berg, Markt und den beiden Flüssen – sorgt dafür, dass der Mehrverkehr nahe an die Lebenswelt der Menschen der Gemeinde rückt. Das ist der Grund, warum eine „integrierte Planung“ notwendig ist. Dieser Fachbegriff bedeutet, dass unterschiedliche und jeweils berechnigte Interessen bestmöglich in Planung und Umsetzung berücksichtigt werden. Konkret geht es um das Interesse Europas, eine leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur aufzubauen und das Interesse der Gemeinde, ein lebenswerter und zukunftsfester Wohn- und Wirtschaftsstandort zu sein und zu bleiben.

Dass zwei oder sogar mehr berechnigte Interessen auf einen gemeinsamen Nenner gebracht werden müssen, ist keine Besonderheit in Wildon. Gerade in der Planung großer Verkehrsinfrastrukturen ist es sogar eher die Regel. Deswegen ist das Prinzip der integrierten Planung in zahlreichen Dokumenten des Landes Steiermark und des Bundes festgeschrieben. Schon im Steirischen Gesamtverkehrskonzept 2008+ und aktuell in der Mobilitätsstrategie 2024+ ist sie das grundlegende Handlungsprinzip.

### Wo es besonders wichtig sein wird

Die Ergebnisse aus dem Mitgestaltungsprozess haben belegt, welche Bereiche besonderes Augenmerk verlangen. Zwei Abschnitte stechen klar hervor, weil sie in den Themengruppen „Was macht den Ort besonders?“, „Was macht Wildon lebenswert?“ und „Was sind besondere Orte“ am häufigsten genannt wurden. Sie liegen entlang eines etwa 1,4 km langen Streckenabschnitts der Bahn.

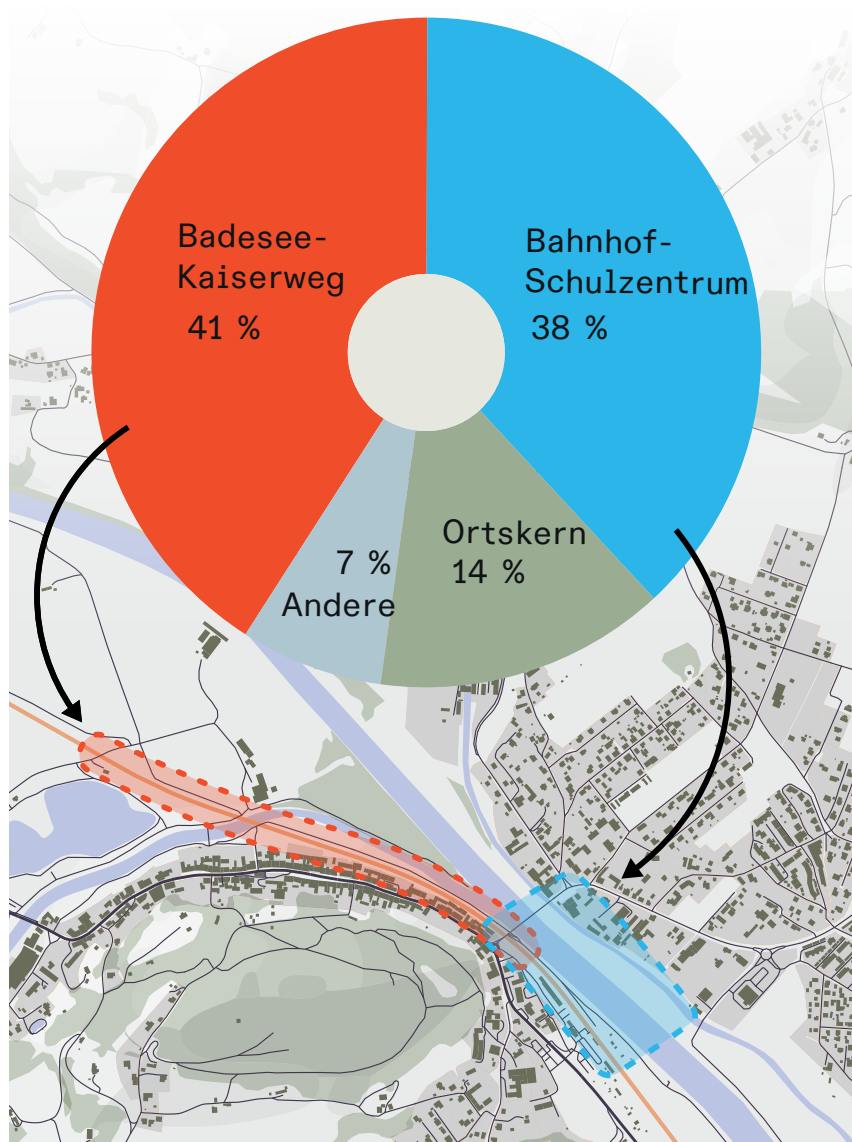
Während der Besprechungen der Projektgruppe wurde deutlich, dass dieser Streckenabschnitt tatsächlich zwei unterschiedliche Bereiche darstellt, die getrennt behandelt werden müssen. Sie zeigen ganz eigenständige und unterschiedliche Qualitäten. Dementsprechend wurde für jeden der beiden Bereiche ein eigenständiges Kriterium formuliert: (1) „Das grüne Band vom Badensee zum Bahnhof“ und (2) „Ein zentraler Ort kann entstehen“.

## Ergebnisse auf die Fragen:

Was macht den Ort besonders?

Was macht Wildon lebenswert?

Was sind besondere Orte?



Zweites Kriterium.

## Auf neuen Wegen: Alle! Sicher! Unterwegs!

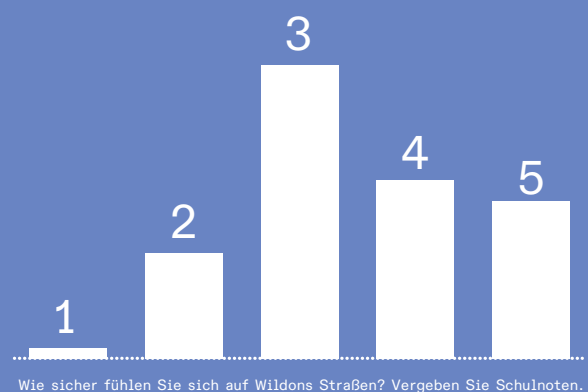
Mobilität zeigt sich im Raum als Bewegungen von Menschen – mit oder ohne Fahrzeug. Wir haben schon davon gesprochen, dass der Ausbau der Bahn auch das Straßen- und Wegenetz beeinflussen könnte. Ganz wichtig sind die Straßen innerorts, weil sie dort nicht allein ein Verkehrsweg sind (wie zum Beispiel eine Autobahn oder eine Landstraße außerhalb des Ortsgebietes), sondern auch ein Aufenthaltsraum, der wesentlich auf die Lebensqualität wirkt.

### Bewertung der Verkehrsmittel in Wildon

Bei der Auftaktveranstaltung, online und mit Ideenboxen, wurde nach der Zufriedenheit mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln gefragt. Mit Abstand die größte Unzufriedenheit herrscht im Fuß- und Radverkehr. Viele der Befragten fühlen sich zu Fuß und auf dem Rad nicht sicher. Das Ortszentrum und der Bahnübergang sind als Verkehrssituationen im Fuß- und Radverkehr das größte Ärgernis. Für Kritik sorgt, dass Geh- und Radwege unvermittelt enden. Sichere Querungsmöglichkeiten („Zebrastreifen“) fehlen an neuralgischen Punkten.

Der Autoverkehr wurde deutlich positiver bewertet. Wenig überraschend, ist die „Murbrücke“ das Ärgernis in der Gemeinde. (Dazu weiter unten mehr.) Weiters wurden zu kleine Parkplätze bemängelt. Das ist ein bekanntes Phänomen. Im Schnitt werden in Österreich die Autos alle zwei Jahre um einen Zentimeter breiter. Schließlich wurde häufig eine Verkehrsberuhigung im Ortszentrum gefordert. Diese Forderung hatte unterschiedliche Ausprägungen.

Die unterschiedlichen Vorschläge, die dafür eingebracht wurden, reichen von einer Fußgängerzone über eine Umfahrung für den Durchzugsverkehr bis hin zu ausgewiesenen „Zonen“ für Autos.



Völlig anders ist die Situation im öffentlichen Verkehr. Die Antworten zeigen eine hohe Zufriedenheit mit dem bestehenden Angebot. Das betrifft sowohl den Bus als auch den Bahnverkehr. Auch der Bahnhof wird positiv bewertet, wenngleich die P&R-Anlage manchmal als zu klein betrachtet wurde.

## Einschätzung der Verkehrssicherheit in Wildon

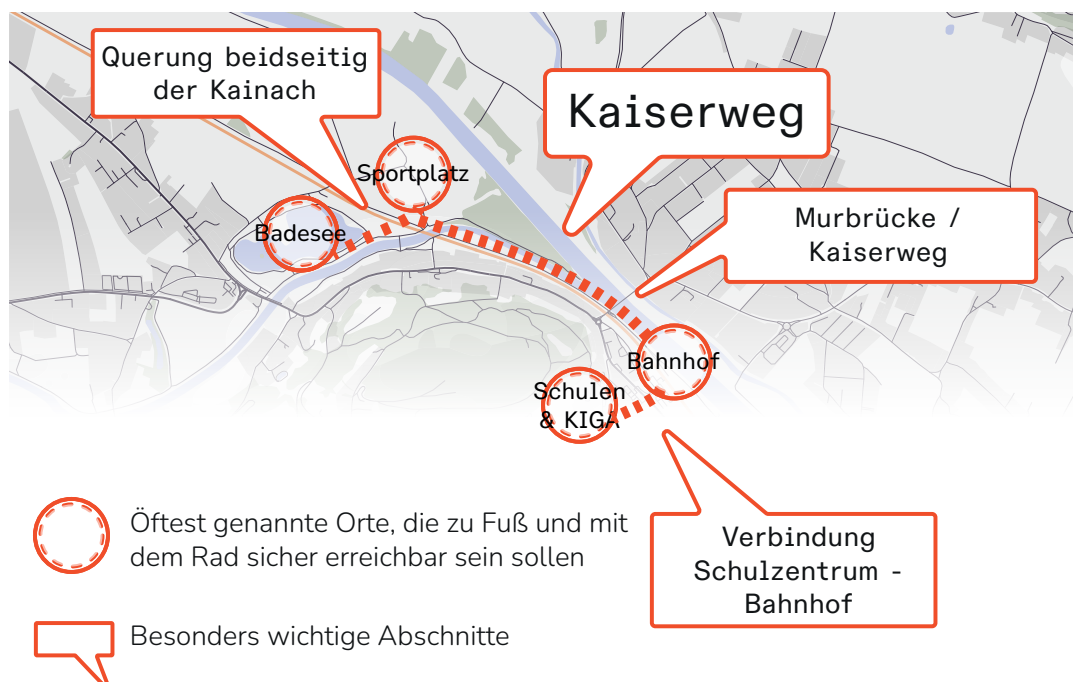
Die Verkehrssicherheit ist ein großes Thema. Es gab die Möglichkeit, die Verkehrssicherheit im Ortszentrum mit Schulnoten zu bewerten. Mit einem Durchschnitt von 3,5 (ein knapper Dreier oder schon ein Vierer?) war das Ergebnis alles andere als gut.

Bei der Auftaktveranstaltung konnten die Gäste für alle Ortsteile ihre subjektive Einschätzung der Sicherheit zu Fuß, mit dem Rad oder dem Auto abgeben. Auch hier stach das Ortszentrum deutlich heraus. Im Nachgang haben wir diese subjektive Einschätzung mit den „objektiven“ Unfalldaten abgeglichen. Es zeigt sich, dass die Einschätzung ziemlich genau den Ist-Zustand bildet.

## Besonders wichtige Wege

Zudem wollten wir wissen, welche Orte unbedingt sicher und hochqualitativ zu Fuß und mit dem Rad erreichbar sein sollten. Die Ergebnisse haben wir anschließend kartiert. Immer wieder kam die Rückmeldung, dass in der aktuellen Situation gerade die Nutzung der Schul- und Freizeitwege für Kinder und Jugendliche nicht selbstständig möglich ist. Ein Blick auf die Daten zeigt die Relevanz dieses Themas: Von den aktuell 5.749 Personen, die in Wildon gemeldet sind, sind 833 unter 15 Jahren und besitzen somit keinen Führerschein. Außerdem hat die Statistik Austria erhoben, dass in der Steiermark rund 27 % der Personen über 16 Jahren nie oder selten ein Auto lenken. In Summe sind es fast 40 % der Bürgerinnen und Bürger von Wildon.

Kartierte Ergebnisse auf die Frage: „Welche 3 Orte in Wildon müssen aus deiner Sicht in Zukunft für Kinder und Jugendliche sicher alleine erreichbar sein?“

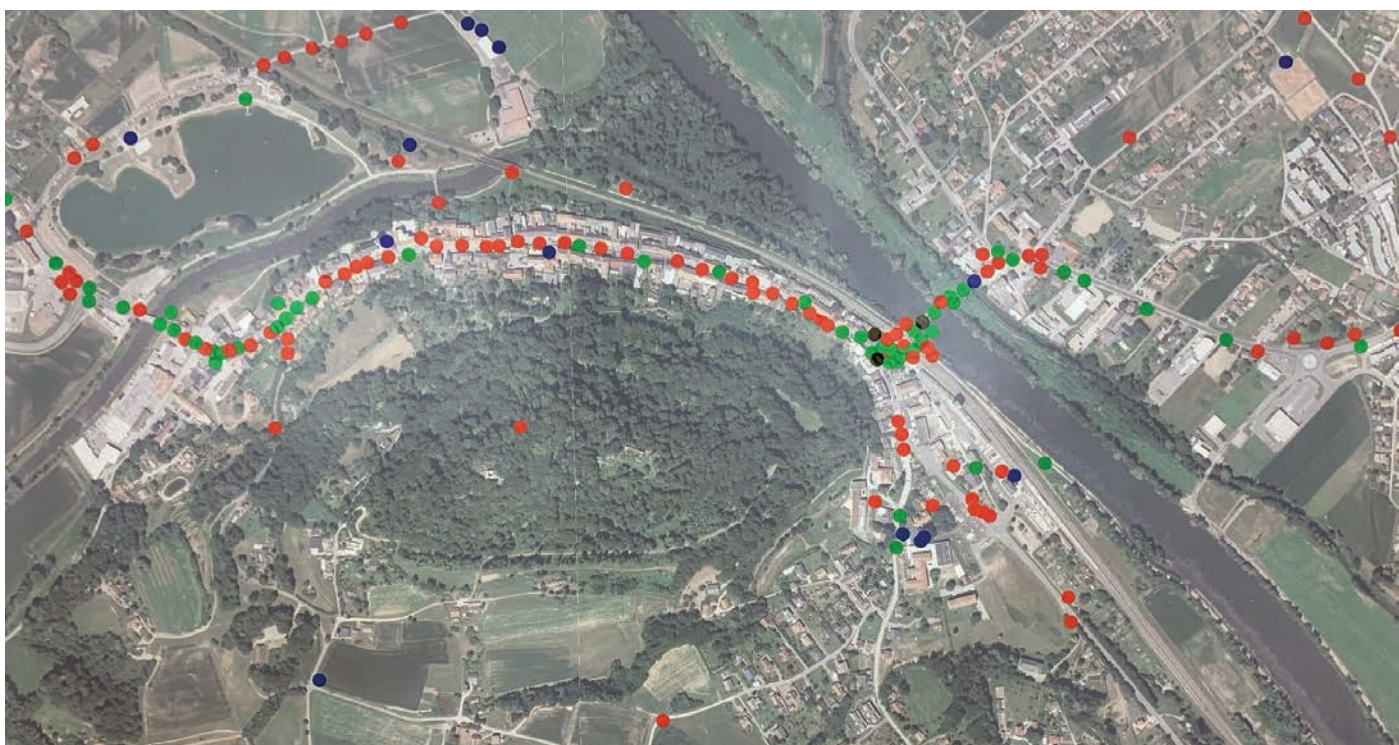


## Verbesserung der Verkehrssicherheit und eine hohe Qualität der Wege als Ziel

Die innere Erschließung eines Ortes oder eines Ortsteils ist so etwas wie der Kitt, der die Gemeinschaft zusammenhält. Wo kurze, sichere Wege zu Fuß oder mit dem Rad nicht möglich sind, leidet der soziale Zusammenhalt und Menschen identifizieren sich weniger mit ihrem Ort. Ganz einfach deswegen, weil man weniger Menschen trifft. Die bestehenden Strategien des Landes Steiermark und des Bundes zeigen wie es gelingen kann. In der Fußverkehrsstrategie Steiermark 2030+ wird hervorgehoben, dass „wer zu Fuß unterwegs ist, die Umgebung besonders intensiv wahr[nimmt]“ (S. 16) und dass „nur ausreichend direkte, attraktive und sichere Wege schlussendlich genutzt [werden]“.

Die aktuelle Situation fällt ganz eindeutig in die Gruppe von Dingen, die sich im Zuge des Ausbaus verändern sollen. Der Ausbau der Bahn muss also genutzt werden, den aktuellen Zustand grundlegend zu verbessern. Das Sicherheitsgefühl der Wege muss gestärkt und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden, damit Kinder- und Jugendliche selbstständig unterwegs sein können (und die Eltern nicht für jeden Weg ins Auto springen müssen).

Die Karte oben zeigt auch, dass für viele Alltagswege die Bahn gequert werden muss. Das bedeutet, dass die Querungsmöglichkeiten entsprechend hochqualitativ (keine „Angsträume“) ausgeführt werden sollten, weil die wissenschaftliche Literatur belegt, dass eine einzige unangenehme Stelle genügt, damit Menschen „zur Sicherheit“ doch ins Auto steigen (Koh et al. 2013). Das hat ganz konkrete und auch wirtschaftliche Wirkungen. Viele Nutzungen (Gasthäuser, Geschäfte usw.) profitieren stark davon, wenn die Laufkundschaft auch wirklich gerne „läuft“.



Wo empfinden Sie den Verkehr als unsicher? ● zu Fuß ● mit dem Rad ● mit dem Auto

Auswertung der Verkehrsunfalldaten (2013-2023)



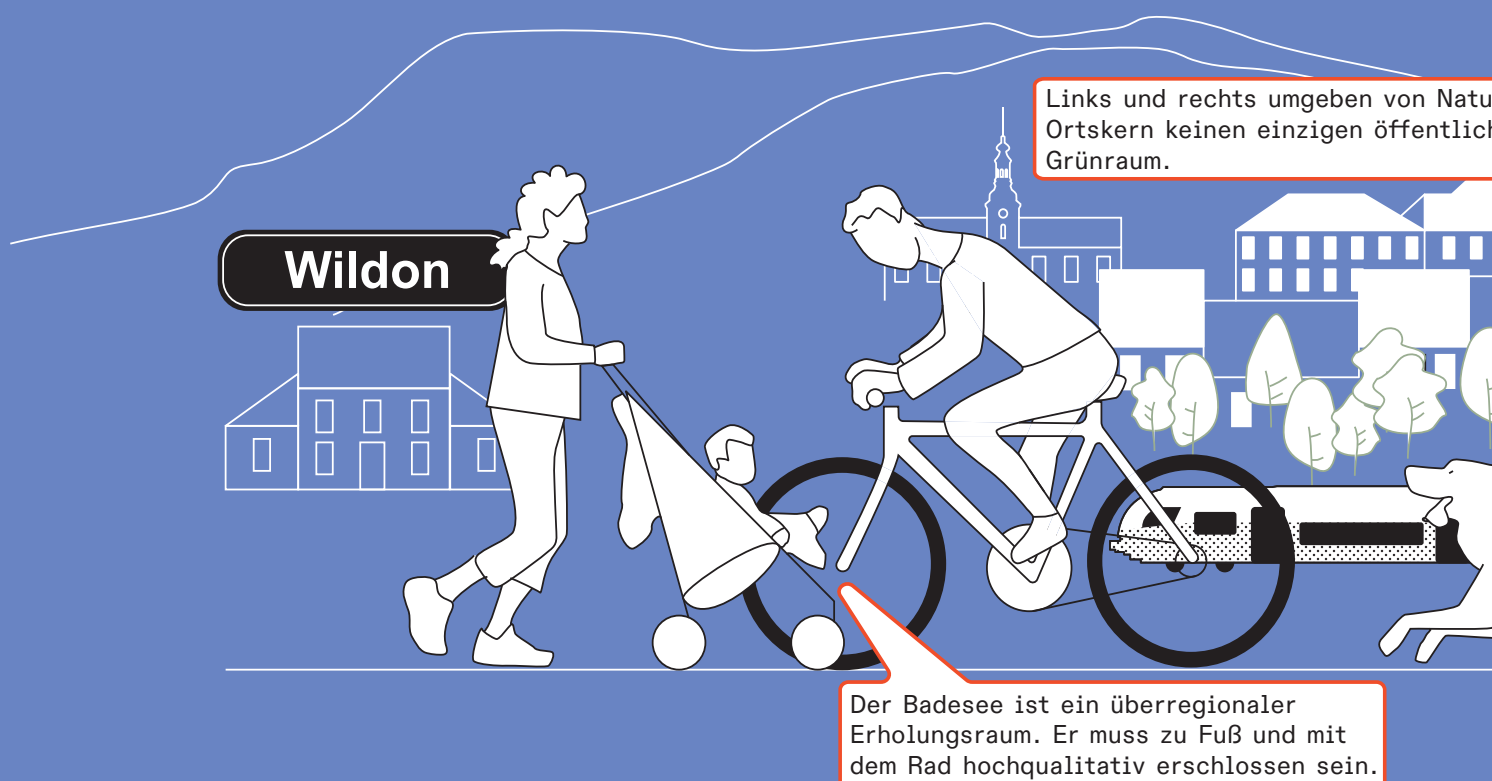
Drittes Kriterium.

## Das grüne Band vom Badesee zum Bahnhof

Entlang des etwa ein Kilometer langen Kaiserwegs befinden sich Orte, die nicht nur bei den Wildonerinnen und Wildonern beliebt sind, sondern auch von Tagesgästen als Freizeit- und Erholungsräume geschätzt werden. Vor allem in den Sommermonaten sind Badesee, Sportplatz und Kaiserweg lebendige Orte.

Die genannten Orte profitieren aktuell durch die Lage am R2 Murradweg und der guten Erreichbarkeit aus Graz. Wenn in Zukunft die Gäste des Badesees oder des Sportplatzes auch mit dem Zug anreisen sollen, dann ist die Gestaltung dieses Wegstücks, des Zugangs vom Bahnhof oder der Querung der Bahn besonders wichtig. Gleiches gilt für den Sportplatz.

Der Kaiserweg hat, das haben die Antworten gezeigt, auch eine wichtige Funktion in der Alltagsmobilität. Weil er weitestgehend steigungsfrei ist (anders als die Ortsdurchfahrt, die parallel verläuft), ist seine Nutzung sowohl zu Fuß als auch mit dem Rad beliebt. Bemängelt wurde, dass eine Beleuchtung fehlt. Viele der teilnehmenden Personen konnten sich vorstellen, dass zusätzliche Funktionen – von der Bootsanlegestelle bis hin zu Grillplätzen – diesem Ort gut täten.



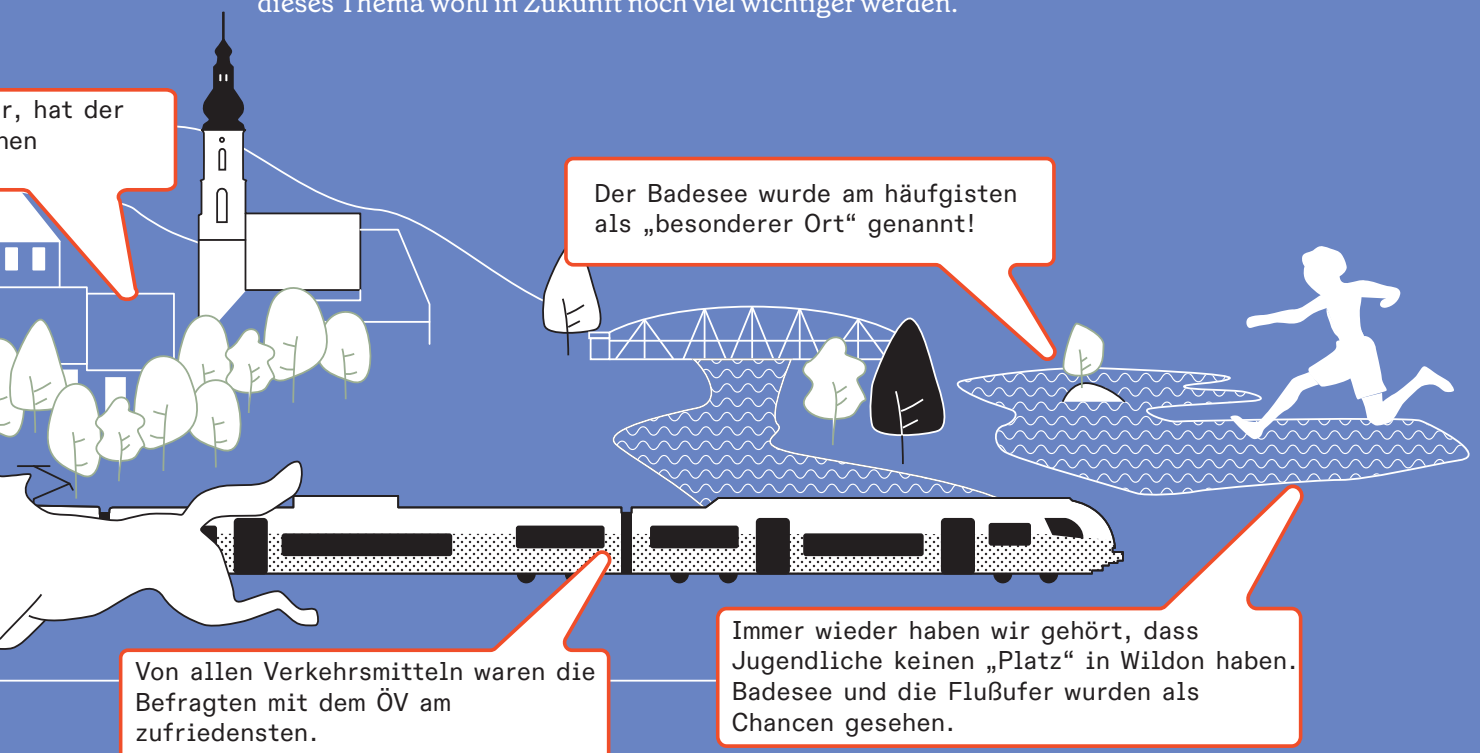
## Der Ortskern und sein „Rücken“

Der Markt in Wildon hat die Form einer Straßensiedlung – ein zu beiden Seiten geschlossen umbauter Weg. Die Geographie Wildons – südlich der Schlossberg und nördlich die Kainach – hat dafür gesorgt, dass die Form der Straßensiedlung in Wildon besonders „radikal“ ausfällt. Die Gebäude im Ortskern haben also hin zur Kainach eine Rückseite, die auch so aussieht. Diese Häuserreihe hat im Rücken auch die Bahn. Sie wäre vom Lärm und von den Erschütterungen des Mehrverkehrs auf der Strecke am stärksten betroffen und muss deswegen besonders geschützt werden.

Eine wiederkehrende Idee während des Beteiligungsprozesses war, Lärmschutz und eine behutsame Integration in den Naturraum gemeinsam zu denken. Zum einen ist dies die Unterflurtrasse, die auch bei der Auftaktveranstaltung genannt wurde. Häufiger wurde von möglichen Querverbindungen von Markt und Naturraum gesprochen, die eine (abschnittsweise) Einhausung der Bahn ermöglichen könnte.

Und tatsächlich: zwischen Kainach- und Murbrücke hat der Ortskern keinen öffentlich zugänglichen Grünraum. Zwar gibt es die Poststiege, aber die eigentlich nur einen Steinwurf entfernten Grünräume des Schlossbergs und entlang der Kainach konnten bislang nicht erfolgreich in das Leben im Markt integriert werden.

Zusammenfassend lässt sich festhalten: Die Lebens- und Erholungsräume in diesem Abschnitt liegen vielen befragten Personen am Herzen. Wenn es nach den Stimmen aus der Beteiligung geht, dann muss die Lösung des Bahnausbaus in diesem Abschnitt behutsam in den Naturraum integriert werden. Der Ausbau der Südbahn könnte aus Sicht einiger Personen auch eine echte Chance sein und ein für Wildon zentrales Problem lösen: Der Markt könnte durch Querverbindungen zur Kainach den Grünraum bekommen, der aktuell vermisst wird. Angesichts eines sich wandelnden Klimas wird dieses Thema wohl in Zukunft noch viel wichtiger werden.



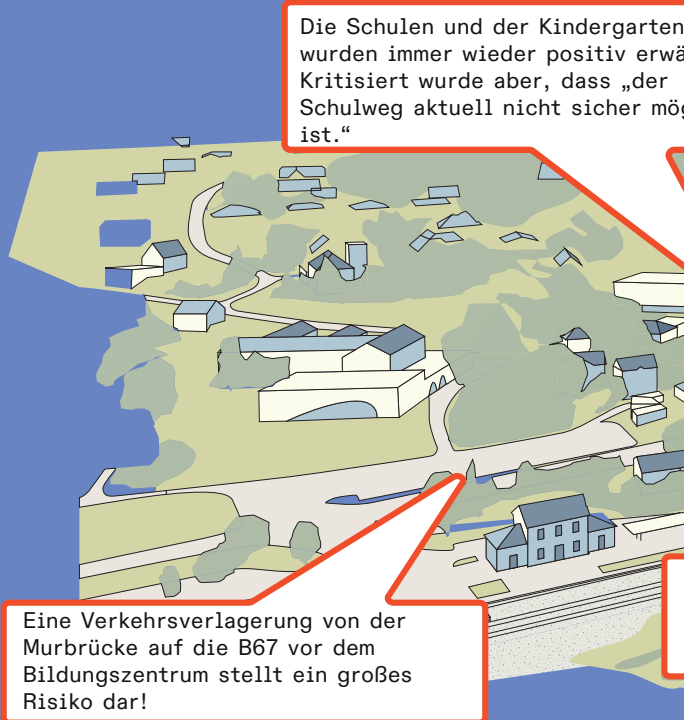
Viertes Kriterium.

## Ein zentraler Ort kann entstehen

Im Bereich, der vom Bahnübergang, Bahnhof und dem Schulzentrum aufgespannt wird, sind bereits heute viele zentrale Funktionen der Gemeinde versammelt. Auf einer Fläche von etwa 6 Hektar befinden sich zwei Schulen, der Kindergarten, die Musikschule, der Musikverein, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe, Rettung und Polizei, eine Bank, Einzelhandel und der Bahnhof. Es ist ein Bereich, der tatsächlich den ganzen Tag, an Werktagen und am Wochenende und von ganz unterschiedlichen Personengruppen genutzt wird.

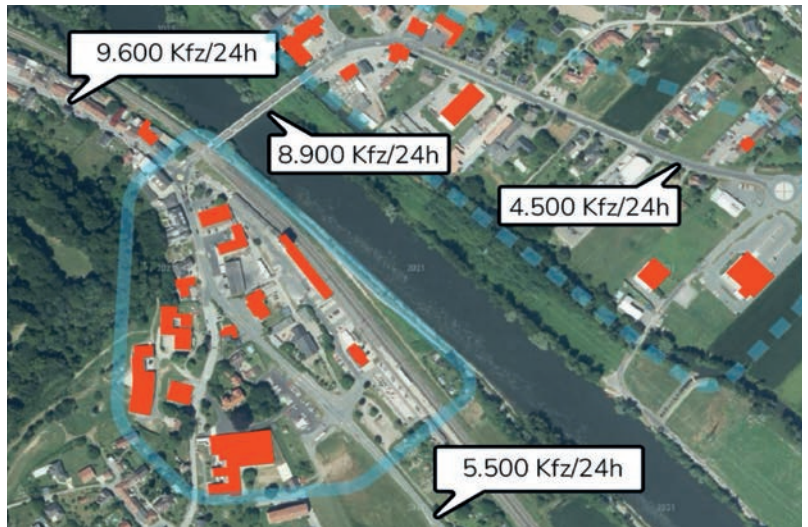
Wenn sich hier heute eine nicht ortskundige Person an diesem Ort umsieht, wird sie diese Bedeutung wohl kaum sofort erfassen. Der Straßenverkehr teilt den Bereich in zwei schlecht verbundene Hälften. Der Freiraum zwischen den Gebäuden wurde noch nicht gemeinsam gedacht, organisiert oder gestaltet. Das zeigt sich auch daran, dass die Verkehrssicherheit hier durch die Teilnehmenden besonders schlecht bewertet wurde. Eine Beobachtung, die auch dem statistisch erfassten Unfallgeschehen entspricht (siehe oben).

Die Schulen wurden am häufigsten als jene Orte genannt, die sicher zu Fuß und mit dem Rad erreichbar sein sollten. Laut Fußverkehrsstrategie Steiermark 2030+ müssen „Schulen (insbesondere Volksschulen), Kindergärten und -krippen, Musikschulen (...) Priorität beim Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur haben“ (S.22). Hier gilt es besonders auf kurze Wege und sichere Querungsmöglichkeiten zu achten. Damit Schülerinnen und Schüler eigenständig in die Schule radeln oder gehen können, ist auch in diesem Bereich eine massive Aufwertung des öffentlichen Raums und der Fuß- und Radfahrinfrastruktur anzustreben.



Die Schulen und der Kindergarten wurden immer wieder positiv erwähnt. Kritisiert wurde aber, dass „der Schulweg aktuell nicht sicher möglich ist.“

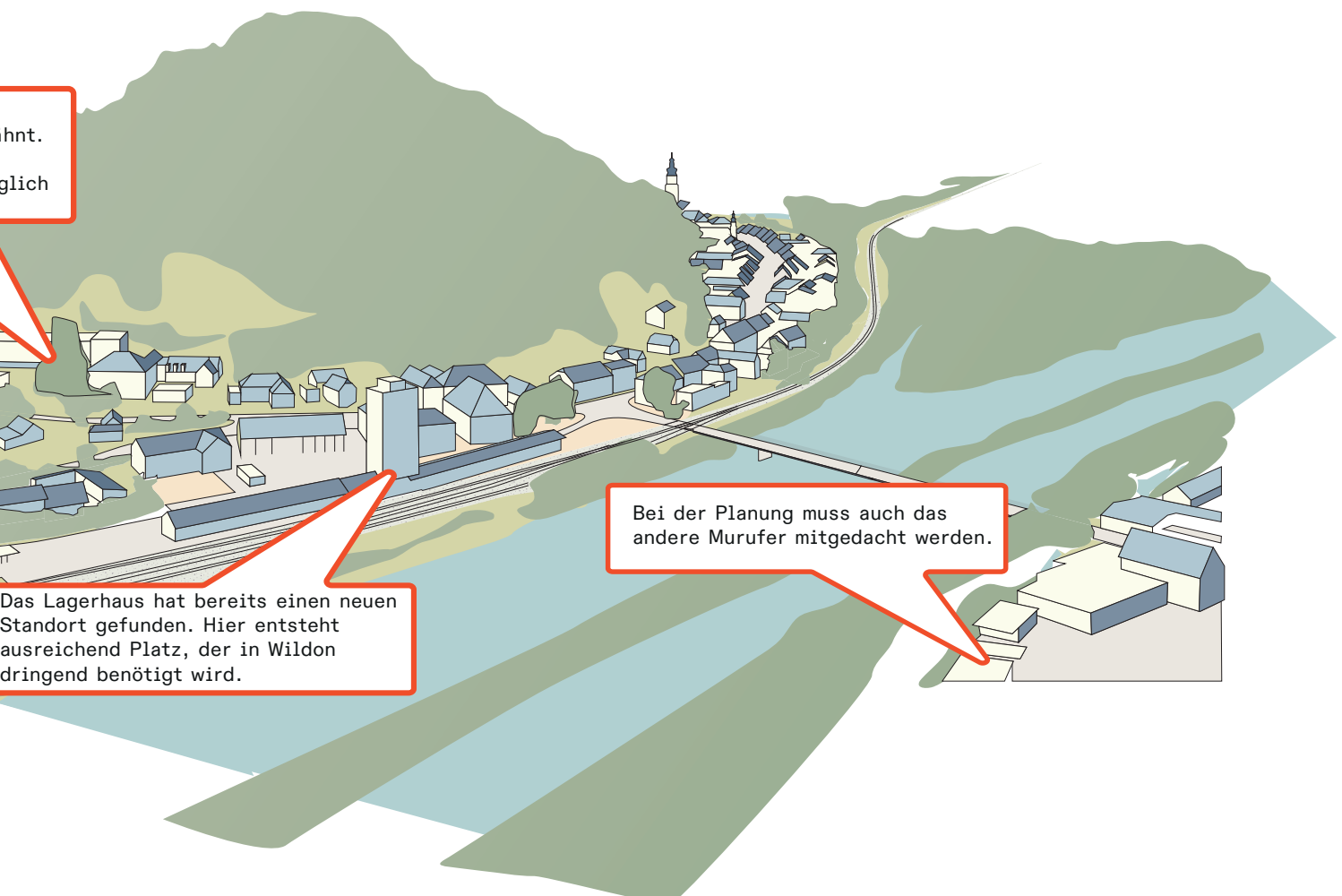
Eine Verkehrsverlagerung von der Murbrücke auf die B67 vor dem Bildungszentrum stellt ein großes Risiko dar!



Verkehrsmengen und wichtige Funktionen rund um Bahnhof, Murbrücke und Schulzentrum

Damit zeigt sich das große Problem des ansonsten vielfach positiv erwähnten Schulzentrums: Die Verkehrsbelastung rund um den Standort ist bereits heute groß. Aktuell queren etwa 8.900 Kfz täglich die Murbrücke. Der Abschnitt der B67 zwischen Schulen und Bahnhof, wird täglich von rund 5.500 Kfz befahren. Würde die Murbrücke für den Kfz-Verkehr geschlossen, besteht die große Gefahr, dass die Verkehrsbelastung zwischen Schulzentrum und Bahnhof deutlich steigt.

Die Teilnehmenden sahen eine Chance darin, das „Bahnhofsquartier“ als einen neuen zentralen Ort zu entwickeln. Schon heute ist bekannt, dass das Lagerhaus den Standort an der Bahn aufgeben wird. Dadurch entsteht viel Spielraum, diesen Ort neu zu denken. Eine Verkehrsberuhigung der B67 an dieser Stelle ist – aufgrund der Funktionen vor Ort – eine dafür eine notwendige Voraussetzung.



## Im Fokus: Der neue Bahnhof kann mehr!

„Ich wünsche mir einen weiträumigen offenen Platz mit Geschäften, wo die Pendler und Schüler Lebensmittel (Jause) kaufen können und auch Schulbedarf erhältlich ist.“ (aus der Online-Umfrage)

Egal ob bei der Mitgestaltungsveranstaltung, der Online-Umfrage oder auf den Karten der Ideenboxen: Die Teilnehmenden zeigten sich meist sehr zufrieden mit dem Bahnhof. An der bestehenden Situation hatten die Befragten nur zwei Dinge auszusetzen. Erstens wurde die mangelhafte Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr aus Neuwildon inklusive der Bahnübersetzung kritisiert und zweitens wurden mehr Parkplätze am Bahnhof gewünscht.

Den Bahnhof neu zu denken, machte den Teilnehmenden augenscheinlich Spaß. Es soll ein lebendiger Ort mit ansprechendem Grünraum entstehen, wo auch Dinge des Alltags besorgt werden können. Eine kleine Gastronomie, ein Café, Würstelstand oder Bäcker wären hier aus Sicht vieler Teilnehmenden perfekt. Auch ein Drogeriemarkt, der im Ort besonders schmerzlich vermisst wird, wird für diesen Standort gewünscht. In der Nähe des Bahnhofs hat bis vor einigen Jahren ein Bauernmarkt stattgefunden, den einige Befragte gerne wiedersehen würden.

## Bahnhöfe - neu gemacht

In jüngerer Zeit sind in Österreich einige großartige Bahnhöfe entstanden, die eine Inspiration für Wildon sein können. Diese Mobilitätszentren sind mehr als nur Verkehrsknoten. Sie bieten Parkplätze und andere Mobilitätsangebote, Aufenthaltsräume und Angebote des täglichen Bedarfs. Für alle, die Wildon mit dem Zug besuchen, ist der Bahnhof und das umgebende Quartier der erste Eindruck von der Gemeinde. Dementsprechend ist die Gestaltung des Bahnhofs entscheidend dafür, wie Wildon und seine Freizeitangebote von Ausflüglern wahrgenommen werden und auch für die Betriebe im Ort und deren Kundinnen und Kunden hoch relevant.



Fünftes Kriterium.

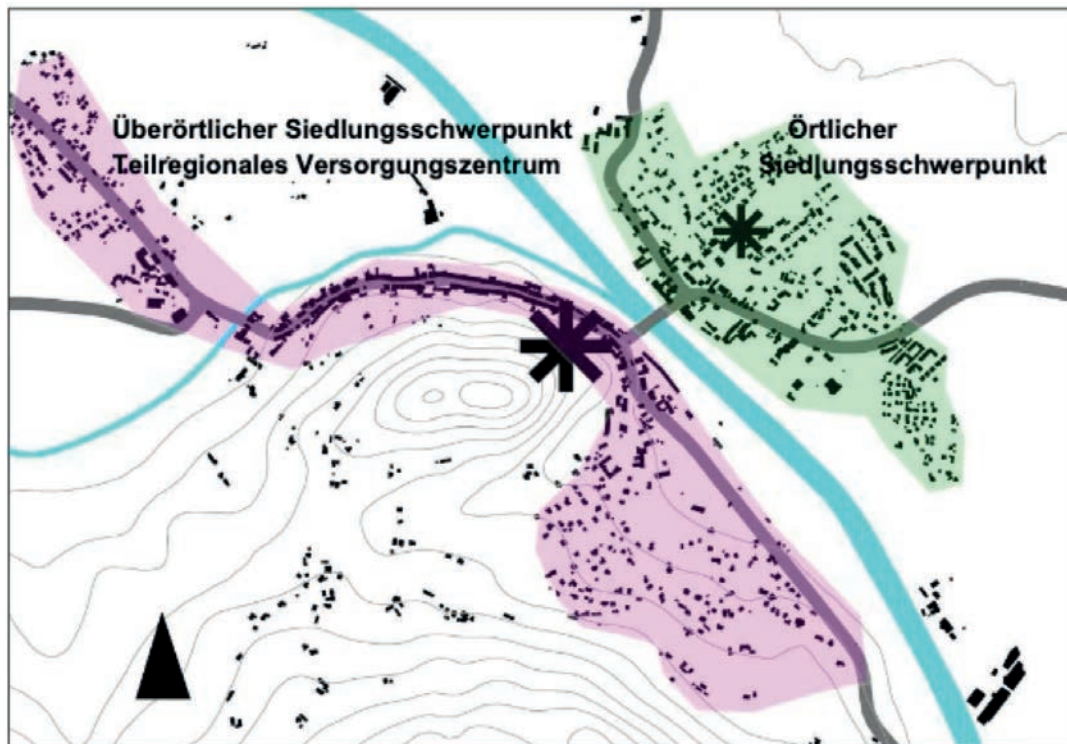
## Was zur Murbrücke zu sagen ist

Die Murbrücke ist seit Jahren DAS Ärgernis von Wildon: Der Stau am Bahnschranken ist legendär und der Durchzugsverkehr - von Osten und Süden kommend hin zu den Autobahnausfahrten – ist sowohl für den Markt selbst wie auch für die Pendlerinnen und Pendler belastend. An einem durchschnittlichen Tag queren 8.900 Kfz die Brücke und 9.600 befahren den Markt. Gleichzeitig verbindet die Murbrücke die Ortsteile und hat dafür gesorgt, dass an beiden Seiten der Mur eine bemerkenswert hohe Anzahl von Betrieben und sonstigen Funktionen zu finden ist.

Fest steht, dass die Querung der Bahn an dieser Stelle und in der bestehenden Form nicht weiter existieren wird. Wie bereits oben erwähnt, müssen mit dem zweigleisigen Ausbau alle bestehenden Eisenbahnkreuzungen, an denen sich die Bahn und der Straßenverkehr auf gleichem Niveau treffen, neu organisiert werden. Die Straße oder die Bahn müssen nach oben oder unten ausweichen oder verlegt werden.

Im vorliegenden UVE-Konzept wird davon gesprochen, dass im Zuge des Ausbaus zwei „Großbrücken“ hergestellt werden müssen. Eine ist die zweigleisige Kainachbrücke für die Südbahn und eine ist eine „neue Straßenbrücke der L215 bei Wildon über die Mur“. In der politischen Diskussion außerhalb des Projekts wurde die Idee der Unterflurtrasse vertreten. In diesem Bericht wird weder die eine noch die andere Lösung vertreten. Wie eingangs gesagt, ist das Ziel, Kriterien zu definieren, an denen der Erfolg einer Umsetzung gemessen werden kann. Im Konkreten sind dies für die Murbrücke:

- Die aktuelle Situation muss sich ändern. Sie wird nicht nur für den Autoverkehr, den Fuß- und Radverkehr, sondern auch für die Menschen im Ort als belastend empfunden.
- Die bestehende Anbindung zum Kaiserweg wurde als „gefährlich“ beschrieben.
- Viele wünschen sich, dass die Brücke neu gedacht wird. Die Befragten sehen darin ein großes Potenzial als Aufenthaltsort, als ein „Magnet“ für Wildon und als wertvolle Verbindung der Ortsteile für den Fuß- und Radverkehr.
- Eine Beruhigung des Verkehrs wird gefordert. Für die überwiegende Mehrheit der Befragten soll der Durchzugsverkehr reduziert werden und die Zufahrt zu den Betrieben und Einrichtungen im Markt erhalten bleiben.



Die Siedlungsschwerpunkte links und rechts der Mur im aktuellen Örtlichen Entwicklungskonzept

Das aktuelle örtliche Entwicklungskonzept (ÖEK) zeigt eine mögliche Entwicklungsperspektive auf. Der violette Bereich westlich der Mur funktioniert innerhalb der Region Südweststeiermark als teilregionales Versorgungszentrum. Das bedeutet, dass hier auf relativ kleinem Raum Funktionen zu finden sind, die man im alltäglichen Leben braucht – Arbeit, Bildung, Einkaufen, Freizeit, Behörden, Mobilität. Hier wird alles im Kleinen und am besten fußläufig erreichbar angeboten. Neuwildon östlich der Mur wird als örtlicher Siedlungsschwerpunkt ausgewiesen. Hier fand auch seit den 1980er-Jahren die überwiegende Bautätigkeit statt, sicher auch wegen der guten Erreichbarkeit des Bahnhofs bei gleichzeitig ausgezeichneter Wohnqualität. Klar wird auch, dass beide Siedlungsteile einander bedingen. Die Entwicklung der einen Seite ist ohne die jeweils andere nicht in der Form vorstellbar.

Die überregionale Erreichbarkeit wird durch die Verdichtung des Takts der S-Bahn deutlich steigen. Ein so deutliches Mehr an Erreichbarkeit löst unter diesen Voraussetzungen höchstwahrscheinlich eine zunehmende Siedlungsentwicklung aus. Aus diesem Grund sollte die Lösungsfindung in der Entwicklung des Raums ihren Anfang nehmen und erst dann nach den dafür notwendigen verkehrlichen Bedingungen fragen.

Sechstes Kriterium.

## Ausgleich und Entlastung für das Ortszentrum

Seit vielen Jahren wurden Versuche gestartet, die hohe Verkehrsbelastung durch den Durchzugsverkehr im Ortskern Wildons in den Griff zu bekommen. Die letzte Initiative war die Planung und der Bau einer Begegnungszone, die allerdings unvollständig geblieben ist.

Wie unzufriedenstellend die aktuelle Situation ist, zeigt sich in den Rückmeldungen. Die historischen Gebäude des Ortskerns werden zwar vielfach als erhaltenswert beschrieben, allerdings wurde an keiner Stelle die aktuelle Situation als positiv bewertet. Im Gegenteil: die Verkehrssicherheit wird stark kritisiert und es zeigt sich Unverständnis über den Rückbau von Ampeln und Zebrastreifen, der in den letzten Jahren stattgefunden hat. Die schlechte Aufenthaltsqualität ist vielen ein Dorn im Auge. Das führt dazu, dass „der gesamte Ortskern leider bei weitem nicht so freundlich und lebendig [wirkt], wie Wildon eigentlich ist“ – wie es in einer Rückmeldung formuliert wurde.

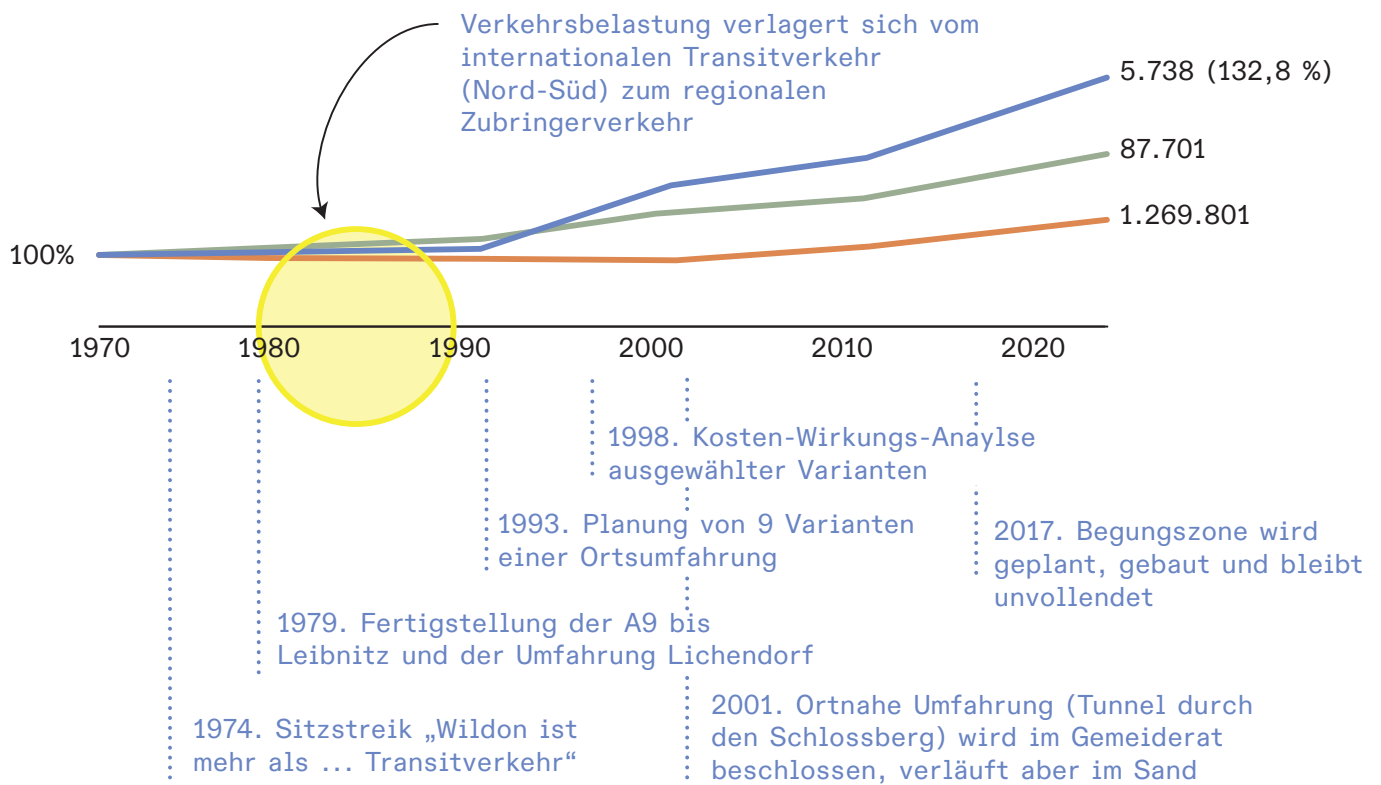
Aber auch hier ist es auf Basis der Rückmeldungen möglich, die Stellschrauben zu benennen, die zu einer Aufwertung beitragen könnten. Das primäre Ziel muss es sein, die Belastungen des Durchzugsverkehrs zu vermeiden und gleichzeitig die Zufahrt zu den Betrieben im Ortskern zu ermöglichen. Der Anspruch, dass (wieder) der „Mensch im Fokus“ stehen soll, wäre damit umgesetzt, auch wenn erwähnt werden sollte, dass in einigen Rückmeldungen ein ganz autofreies Zentrum oder eine „Fußgängerzone“ gewünscht wird. Wiederholt wurde darauf hingewiesen, dass viele Barrieren Wege – vor allem für ältere Menschen – schwer oder unmöglich machen. Konkrete Ansätze, die parallel zum Bahnausbau umgesetzt werden sollten, sind:

- Verkehrssicherheit verbessern und sicheres Queren ermöglichen
- Verkehr beruhigen
- Aufenthaltsqualität steigern (Sitzgelegenheiten, Schatten usw.)
- Verbindungen zum Kaiserweg öffnen (für Blick oder als Weg)
- Voraussetzungen für die Ansiedelung von Büros und Gastronomie bereitstellen

Die Verantwortung hierfür liegt primär bei Entscheidungstragenden im Land und der Gemeinde. Die ÖBB spielen hier nur eine untergeordnete Rolle, sollten aber jedenfalls im Sinne eines stimmigen Gesamtkonzeptes eingebunden werden.

Bevölkerungsentwicklung

■ Wildon ■ Bezirk Leibnitz ■ Steiermark



Bevölkerungsentwicklung in Wildon, dem Bezirk Leibnitz und der Steiermark (oben) und verkehrsplanerische Initiativen in der Vergangenheit.

Siebtes Kriterium.

## Ortsteile werden nicht vergessen

Während der Planungsphase, aber vor allem sobald der Bau beginnt, wird sich ein großer Teil der Aufmerksamkeit im Ort und im Besonderen jene von Politik und Verwaltung auf die Bahntrasse und ihrem Rundherum richten. Damit verbunden wurde die Sorge geäußert, dass die anderen Ortsteile auf keinen Fall vergessen werden dürfen.

Ein wichtiges Mittel dafür ist das „örtliche Entwicklungskonzept“ (ÖEK), das in der Steiermark jede Gemeinde vorlegen muss. In Wildon wurde dies zuletzt im Jahr 2014 erstellt und umfasst dementsprechend noch nicht die heutige „Großgemeinde“, die erst 2015 im Zuge der Gemeindestrukturereform entstand. Bei der Neuerstellung des ÖEK besteht die Chance, Erkenntnisse aus den Planungen rund um den zweigleisigen Ausbau und ggf. veränderte Bahnübergänge einfließen zu lassen.

Mit dem Ausbau der Bahn und der verbesserten Erreichbarkeit steht Wildon vor einer dynamischen Entwicklung. Ein verstärkter Zuzug ist zu erwarten. Daher ist es wichtig, Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten nicht nur im Zentrum, sondern auch in den anderen Ortsteilen auszubauen. Dort, wo Straßen neu angelegt oder umgebaut werden, sollten diese zeitgemäß gestaltet und dem jeweiligen örtlichen Kontext entsprechen. Für die Priorisierung von Bahnübergängen, sollten diese notwendig werden, müssen funktionale Zusammenhänge innerhalb der Gemeinde sowie in der gesamten Region stärker berücksichtigt werden. Eine lebensweltliche Perspektive sollte hierbei als Grundlage für Entscheidungen dienen.

## Eine Ergänzung: Industriegebiet “Liebherr”

Während der Arbeit im Projekt, aber nachdem die Möglichkeiten der Mitgestaltung bereits abgeschlossen waren, wurde die Betriebsansiedelung der Firma Liebherr auf einer etwa 200.000 m<sup>2</sup> großen als Industrie- und Gewerbegebiet gewidmeten Fläche an der Kainachtalstraße (L 601) fixiert. Sowohl von Seiten der Gemeinde, als auch von Land und ÖBB wurde angeregt, diese Entwicklung mitzudenken.

Es ist wichtig, die nachstehenden Punkte entsprechend einzuordnen. Im Gegensatz zu allen anderen Textteilen dieses Berichtes, spiegelt die nachstehende Passage nicht direkt die Meinung der teilnehmenden Personen aus Wildon wider. Vielmehr wurden andere Ergebnisse auf ihre Relevanz hinsichtlich des Liebherr-Areals diskutiert und anschließend übertragen.

Das Areal soll von Norden an die Bahn angeschlossen werden und es ist geplant, eine neue Straße nördlich an den Kreisverkehr „Billa“, L603 Kainachstraße und L601 Richtung Lichendorf anzuschließen. Genauere Informationen zu Planungen lagen nicht vor.

Die Diskussionen in der Projektgruppe wurden deswegen sehr abstrakt geführt. Auch hier wäre es wichtig, neue Straßen oder Wege, wo möglich, nicht “monofunktional” zu denken, sondern als Chancen wahrzunehmen, die innere Erschließung der Gemeinde zu verbessern. Wenn möglich und sinnvoll, muss vor allem der Radverkehr mitgedacht werden, um den zeitgemäßen Ansprüchen an die Verkehrsplanung zu genügen.

Die nächsten Schritte

## Abschluss und Ausblick

Dieser Ergebnisbericht des Mitgestaltungsprozesses ist so etwas wie die „Langversion“ einer Präsentation, die im Gemeinderat, Vertreterinnen und Vertretern der ÖBB und des Landes Steiermark vorgestellt wurde. Auf Basis dessen wurden die Grundzüge einer zweijährigen Zusammenarbeit vereinbart, die zum Erscheinen dieses Berichtes so gut wie fixiert ist.

### Wie es weitergeht

Die vereinbarte Zusammenarbeit folgt einer einfachen Überlegung. In den kommenden Jahren soll es gelingen, jedes der hier vorgestellten Kriterien ein größerer Tiefe auszuarbeiten und zu einem für alle Beteiligten wünschenswerten Konsens zu gelangen. Um die Arbeit zu erleichtern und weil die Bearbeitung des mancher Kriterien direkten Einfluss auf ein anderes hat, wurden diese gruppiert.

Die Projektgruppe wird weiter bestehen und wie in diesem Projekt zwei wesentliche Aufgaben übernehmen. Erstens „kontrolliert“ die Projektgruppe die Arbeit der Fachleute, vor allem dahingehend, ob die vorgeschlagenen Wege und Lösungen den ursprünglichen Intentionen der Kriterien und Rückmeldungen entsprechen. Die zweite wichtige Aufgabe ist für absolute Transparenz in der Gemeinde zu sorgen. Die Mitglieder verpflichten sich nicht zur Verschwiegenheit. Im Gegenteil: Sie sind eingeladen über die Diskussionen, die Zusammenarbeit und Zwischenstände mit Freunden, in der Familie und darüberhinaus zu berichten.

Das nun kommende Projekt startet mit Vorschusslorbeeren. Denn (vielleicht hat sich der eine oder die andere Leserin schon gedacht) das erste Kriterium „Kooperation und Kommunikation: Integrierte Planung ist die Basis!“ Ist mit dem Beginn der Zusammenarbeit der Gemeinde, des Landes Steiermark und der ÖBB bereits erfüllt. Die kommenden zwei Jahre werden trotzdem eine Herausforderung. Nun wird es konkret. Konkret, dass Wildon nicht so bleiben wird, wie es war und konkret, an welchen Stellen, der Wandel besonders intensiv wahrgenommen werden wird.

Wenn dann wiederum Jahre später, der Ausbau fertiggestellt und die begleitenden Maßnahmen umgesetzt sind, dann wird Wildon sich deutlich verändert haben. Wenn Sie jetzt die Chance ergreifen, dann können Sie mit uns gemeinsam, den Weg dahin gestalten.



Impressionen vom „Zukunftsfest“ am Ende des Projekts.



## Konzept und Umsetzung

Dr. Mathias Mitteregger (MOURA)  
und  
Dr. Elisabeth Leitner

Dieses Projekt wurde durch eine LEADER-Förderung erst ermöglicht. Wir danken den Kolleginnen und Kollegen des Regionalmanagements Südweststeiermark herzlich für Ihre kompetente und geduldige Unterstützung während der Projektlaufzeit.

Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union

 Bundesministerium  
Land- und Forstwirtschaft,  
Klima- und Umweltschutz,  
Regionen und Wasserwirtschaft

**WIR leben Land**  
Gemeinsame Agrarpolitik Österreich

 Das Land  
Steiermark  
→ Regionen

  
Kofinanziert von der  
Europäischen Union

Danke an alle Mitwirkenden (insbesondere den Mitgliedern der Projektgruppe und den Vereinen) für eure Energie und Unterstützung!