

Marcel Lainer

# **Zentralraum Graz-Klagenfurt als zukünftige österreichische Bildungsregion**

*Die Auswirkung der Koralmbahn auf zukünftige Student\*Innen bezüglich Wohn- und  
Studienstandortwahl in Graz und Klagenfurt*

## **Masterarbeit**

zur Erlangung des akademischen Grades

### **Master of Science**

in der Studienrichtung Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung

eingereicht an der

Universität Graz

Umwelt-, Regional- und Bildungswissenschaftliche Fakultät

Gutachter: Mag.phil. Dr.rer.nat. Wolfgang Fischer

Institut für Geographie und Raumforschung

**2023**

## Vorwort

Vor Ihnen liegt die Masterarbeit „Zentralraum Graz-Klagenfurt als zukünftige österreichische Bildungsregion - Die Auswirkung der Koralmbahn auf zukünftige Student\*Innen bezüglich Wohn- und Studienstandortwahl in Graz und Klagenfurt“. Diese Masterarbeit habe ich als Abschlussarbeit meines Studiums „Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung“ an der Karl-Franzens-Universität in Graz verfasst. Aufgrund meines starken Interesses am Bereich der nachhaltigen Entwicklung von Regionen und Städten und dessen Beeinflussung deren Bewohner\*Innen, habe ich mich dazu entschlossen dieses Thema zu wählen. Ziel meiner Arbeit war es, die Auswirkungen der Koralmbahn auf zukünftige Studierende bezüglich Wahl von Wohn- und Studienstandort im Untersuchungsbereich Graz-Klagenfurt zu erforschen. Dabei diente mir jener Aspekt, dass eine ähnliche Analyse an Teilen der Baltisch-Adriatischen Achse durchgeführt und weitere ähnliche Projekte in Österreich und Europa, wo eine schnelle Erreichbarkeit die Art des Studierens veränderte, ausgewertet wurden. Anhand dieser Analysen wurde mein Interesse an diesem Thema geweckt und mir wurde klar, dass es auch zu positiven Auswirkungen für Studierende und dem Grenzraum Graz-Klagenfurt, durch die neu gebaute Koralmbahn, kommen kann, also dort wo ich selbst lebe, und mein Studium absolviere. Genau deshalb wollte ich wissen, wie sich hinsichtlich der Inbetriebnahme der Schienenverkehrsachse die Frage nach der Wohnsituation und der Wahl des Studienstandortes der zukünftigen Studierenden verändern wird. Hinsichtlich dessen, dass die Koralmbahn erst im Jahr 2026 in Betrieb genommen wird, war es eine schwierige Aufgabe, meine Forschungsfrage bestmöglichst zu beantworten. Das Regionalmanagement Steirischer Zentralraum in Graz beschäftigte sich mit einer ähnlichen Frage: Welche Auswirkungen hat die Koralmbahn auf die Themenfelder Bildung und Wohnen im steirischen Zentralraum? Einen großen Dank gilt dem Regionalmanagement Steirischer Zentralraum, die mir ihre hilfreiche Studie für meine Arbeit zur Verfügung gestellt haben. Für die tatkräftige Unterstützung bei der Aufstellung der Forschungsfrage, der Gliederung dieser Arbeit und für die ständige Unterstützung während des Schreibprozesses möchte ich mich bei meinem Betreuer Mag.phil. Dr.rer.nat. Wolfgang Fischer herzlichst bedanken. Ohne die tägliche Unterstützung meiner Familie und Freunde während dieses Prozesses, wäre ich nicht in der Lage gewesen,

diese Arbeit zu verfassen und sie zu dieser gestalten, wie sie nun vor Ihnen liegt. Dankeschön, für Eure Unterstützung!

Genug der vielen Worte, ich wünsche Ihnen nun viel Spaß und Freude beim Lesen dieser Masterarbeit.

## Zusammenfassung

Die schnelle Erreichbarkeit von Städten und Regionen ist für den Menschen ein besonders wichtiges Anliegen. Meistens wird die Strecke mit dem Flugzeug oder mit dem Auto überwunden. Doch spätestens mit der Einführung des Klimatickets, der Inbetriebnahme der Koralmbahn im Jahr 2026 und die damit verbundene Vollendung der Baltisch Adriatischen Achse soll der Personenverkehr mit dem Zug in Europa und besonders in Österreich revolutioniert werden. Die Vollendung dieser Achse, welche die Ostsee mit der Adria verbindet und eine der wichtigsten Nord-Süd Transversale Europas ist, findet durch die Inbetriebnahme der Koralmbahn statt. Die Koralmbahn verbindet in Zukunft die südlich gelegenen Großstädte Graz und Klagenfurt und dadurch könnte anhand der verbesserten Erreichbarkeit der Süden Österreichs stark davon profitieren, vor allem im Bildungs- und Forschungsbereich. Daraus ergibt sich folgende Forschungsfrage dieser Arbeit: Welche Auswirkungen hat die Koralmbahn auf zukünftige Studierende bei der Wahl von Wohn- und Studienstandort? Untersucht wird dies aufgrund der Befragung mit Schülerinnen und Schüler der 9. Schulstufe im ausgewählten Untersuchungsgebiet (Graz-Klagenfurt), die bei der Eröffnung der Koralmbahn im Jahr 2026 in einem Alter sind, wo es möglich wäre ein Studium zu absolvieren. Besonders wurde das Untersuchungsgebiet zwischen Graz und Klagenfurt mit der an der Achse liegenden Bezirke Deutschlandsberg und Wolfsberg betrachtet. Das Ergebnis dieser Forschungsarbeit ist, dass aufgrund der besseren Erreichbarkeit durch die Koralmbahn, zukünftige Studierende im Raum Graz-Klagenfurt mehrere Formen des Studierens annehmen können. Durch die bessere Erreichbarkeit der beiden Städte kommt es zu einer Entwicklung einer Bildungsregion, wo die Studierenden nicht mehr zwingend in die jeweilige Stadt ziehen müssen und wo es zu einer abwechslungsreicheren Art des Studierens, aufgrund der

Kooperationen der Universitäten, kommen kann. Die schnelle und bessere Erreichbarkeit durch die Koralmbahn wird dazu führen, dass ein Umdenken bei den zukünftigen Studierenden stattfinden wird – die Koralmbahn wird ausschlaggebend dafür sein, dass zukünftige Studierende, die Verkehrsachse sowohl für Freizeitaktivitäten als auch für den Weg zu den Universitäten nutzen werden. Auf einen nicht zu kleinen Anteil der zukünftigen Studierenden wird die Koralmbahn diejenige Auswirkung haben, dass man zukünftig nicht mehr einen Neben- oder Hauptwohnsitz in Klagenfurt/Graz benötigen wird, um studieren zu können – aus finanziellen oder anderen Gründen kann das Pendeln zum Studienstandort zur Alltagsroutine werden. Auch die Wahl des Studienstandortes der zukünftigen Studierenden wird dadurch beeinflusst – durch die 45-minütige Fahrt zwischen den beiden Hauptstädten ist der Besuch beider Universitätsstandorte möglich. Um das Studieren in dieser Region noch attraktiver zu machen, wäre es aus Sicht der zukünftigen Studierenden wünschenswert, dass es zu einer generellen Kooperation der Universitäten beider Städte sowie eine einheitliche Überschneidung aller Lehrveranstaltung jedes Studiums, sodass ein Studieren an beiden Standorten ermöglicht wird.

## Abstract

The quick accessibility of cities and regions is a particularly important concern of people. Most of the time, the route is overcome by plane or by car. But at the latest with the introduction of the climate ticket and the commissioning of the Koralmbahn in 2026 and the associated completion of the Baltic-Adriatic axis, passenger transport by train in Europe and especially in Austria is to be revolutionized. The completion of this axis, which connects the Baltic Sea with the Adriatic Sea and is one of the most important north-south transversal in Europe, takes place with the commissioning of the Koralmbahn. In the future, the Koralmbahn will connect the southern Austrian cities of Graz and Klagenfurt, and as a result, the south of Austria could benefit greatly from the improved accessibility, especially in the area of education and

research. This result in the following research question of this work: What effects does the Koralmbahn have on future students when choosing a place to live and study?

This is being investigated on the basis of a survey of schoolchildren in the selected study area (Graz-Klagenfurt) who, when the Koralmbahn opens in 2026, are of an age where it would be possible to complete a degree. The study area between Graz and Klagenfurt with the district of Deutschlandsberg and Wolfsberg lying on this axis was considered in particular. The result of this research work is that due to the better accessibility by the Koralmbahn, future students in the Graz-Klagenfurt area could take on several forms of study. The better accessibility of the two cities is leading to the development of an educational region where students no longer necessarily have to move to the respective city and where there can be a more varied type of study due to the cooperation between the universities. The faster and better accessibility through the Koralmbahn will lead to a rethinking of the future students – the Koralmbahn will be decisive for the fact that future students will use the traffic axis for leisure activities as well as for the way to the universities. The Koralmbahn will have the effect on a not too small proportion of future students that in future you will no longer need a secondary or main residence in Klagenfurt or Graz in order to be able to study – for financial or other reasons, commuting to the study location can become part of everyday routine. This also influences the choice of study location for future students – the 45-minute drive between the two capitals makes it possible to visit both university locations. In order to make studying in this region even more attractive, it would be desirable from the point of view of future students for there to be general cooperation between the universities in both cities and for all courses of each course to overlap uniformly, so that studying at both locations is possible.

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	2
Zusammenfassung.....	3
Abstract .....	4
Abbildungsverzeichnis.....	7
Abkürzungsverzeichnis .....	8
1 Einleitung.....	9
1.1 Ausgangslage und Ziele .....	11
1.2 Vorgehensweise und Arbeitsgrundlage .....	11
2 Begriffsdefinitionen.....	12
2.1 Raum.....	12
2.2 Demographie.....	13
2.3 Nachhaltige Regionalentwicklung .....	14
2.4 Erreichbarkeit von Regionen .....	14
3 Von der Ostsee bis zur Adria (Baltisch-Adriatische Achse) .....	16
3.1 Rund um den Bau der Koralmbahn .....	20
3.2 Chancen auf Nachhaltigkeit auf ökonomischer, ökologischer und gesellschaftlicher Ebene für den Süden Österreichs.....	22
4 Untersuchungsgebiet Graz – Klagenfurt .....	29
4.1 Demographie des Raumes.....	30
4.2 Wohnraum.....	32
4.3 Bildungsstand der Bevölkerung.....	34
4.4 Mobilität und Erreichbarkeit .....	36
4.5 Schlussfolgerung der Strukturanalyse .....	40
5 Fallbeispiele für eine überregionale Entwicklung aufgrund öffentlicher Verkehrsanbindungen (Bahn) .....	42
5.1 Löschberg-Basistunnel.....	43
5.2 Westbahnstrecke Wien – St.Pölten.....	45
5.3 Öresund Region .....	47
5.4 Auswirkungen auf die Städte und Regionen im Untersuchungsgebiet.....	49
5.5 Analyse der Fallbeispiele .....	54
6 Umfrage mit zukünftigen Studierenden.....	56
6.1 Ergebnisse der Umfrage .....	57

6.2	Quantifizierung der Umfrage .....	63
6.3	Zusammenfassung, Interpretation und Diskussion der Ergebnisse .....	67
6.4	Handlungsempfehlungen für das Untersuchungsgebiet, den Studienstandorten und der ÖBB .....	71
7	Fazit und Ausblick.....	74
	Literaturverzeichnis.....	77
	Anhang .....	80

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Baltisch-Adriatische-Achse.....	29
Abbildung 2:	Bau des Koralmtunnels.....	21
Abbildung 3:	Güterverkehrsprognose mit/ohne BAA.....	25
Abbildung 4:	Personenverkehr mit/ohne BAA.....	26
Abbildung 5:	Untersuchungsgebiet Klagenfurt - Graz.....	29
Abbildung 6:	Anteil der über 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung im Untersuchungsgebiet.....	31
Abbildung 7:	Vergleich der Durchschnittspreise von Eigentumswohnungen in Graz und Klagenfurt...32	
Abbildung 8:	Bildungsstand im Untersuchungsgebiet - höchste abgeschlossene Ausbildung Matura.....	34
Abbildung 9:	Korrelation zwischen Wohnform und Entfernung zum Bildungsstandort.....	37
Abbildung 10:	Lage der Universitäten und Hochschulen in Graz .....	38
Abbildung 11:	Lage der Universitäten und Hochschulen in Klagenfurt .....	39
Abbildung 12:	Öresundbrücke.....	46
Abbildung 13:	Umfragestatistik Geschlecht.....	57
Abbildung 14:	Umfragestatistik Koralmbahn.....	57
Abbildung 15:	Umfragestatistik Nutzung der Bahn.....	58
Abbildung 16:	Umfragestatistik Pläne nach der Matura.....	58
Abbildung 17:	Umfragestatistik Studienstandort.....	59
Abbildung 18:	Umfragestatistik Wahl von Wohnort.....	59

Abbildung 19: Umfragestatistik Wahl von mehreren Möglichkeiten bei Inbetriebnahme der Bahn....	60
Abbildung 20: Umfragestatistik Pendeloption.....	61
Abbildung 21: Umfragestatistik Kooperation.....	61
Abbildung 22: Schüler*Innen der 9. Schulstufe im Untersuchungsgebiet Steiermark .....	62
Abbildung 23: Schüler*Innen der 9. Schulstufe AHS im Untersuchungsgebiet Kärnten .....	63
Abbildung 24: Schüler*Innen der 9. Schulstufe BMHS im Untersuchungsgebiet Kärnten .....	63
Abbildung 25: Next-Bike Station .....	71

## Abkürzungsverzeichnis

**BAA** - Baltisch-Adriatische Achse

**LKW** - Lastkraftwagen

**PKW** - Personenkraftwagen

**WG** – Wohngemeinschaft

**ÖBB** – Österreichische Bundesbahnen



## 1 Einleitung

Eine schnelle und sichere Erreichbarkeit gilt seit Jahren als positiver Indikator für das Wachstum von Städten, Region und Ländern. Die wirtschaftlichen Entwicklungen und die hinzukommende Entstehung neuer Arbeitsplätze stehen mit der Investierung in Infrastrukturen stark in Verbindung. In der aktuellen Zeit, wo der Klimawandel ein bedeutsames Thema ist, will man diese Erreichbarkeit in Europa durch die Baltisch-Adriatische Achse (BAA) über ein Schienenverkehrsnetz gewährleisten. Die Baltisch-Adriatische Achse soll nicht nur den Schienenverkehr, sondern auch die generelle Erreichbarkeit von Teilen Europas revolutionieren. Die Verkehrsachse soll von der Ostsee bis nach Süditalien reichen und somit mehrere Länder Europas verbinden.

Die Baltisch-Adriatische Achse verknüpft die aufstrebenden Wirtschaftsregionen im Norden mit den ökonomisch enorm hoch entwickelten Ländern im Zentrum als auch im Süden von Europa. Auch für Österreich hat diese Achse eine enorme Auswirkung – so befindet man sich nun wieder im Schnittpunkt wichtiger Verkehrskorridore. Durch die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Koralmbahn im Jahr 2026, kommt es zur Vollendung dieser Achse (WEHR & KOREN 2011, o.S.). Vor allem in den letzten Jahren wurden die fertigen Streckenteile der Baltisch-Adriatischen Achse auf ökonomischer, ökologischer und gesellschaftlicher Ebene beobachtet und analysiert. Das Ziel soll es sein, die Nachhaltigkeit durch diese drei Wirkungsebenen zu gewährleisten (OTT & DÖRINGER 2008, o.S.).

Die Koralmbahn wird sich mit ihrer Inbetriebnahme besonders auf den Süden Österreichs, sowie auf die Städte Graz und Klagenfurt positiv auswirken. Einerseits kommt es zu einer Revolutionierung der Bahnverbindung zwischen Graz und Klagenfurt. Andererseits wird sich der Süden Österreichs, sowie die anderen Streckenteile der Baltisch-Adriatischen Achse, auf ökonomischer, ökologischer und gesellschaftlicher Ebene verbessern können. Somit befindet sich Südösterreich, mit den Großstädten Graz und Klagenfurt, mitten in einem Projekt, das für nachhaltige Entwicklung sorgen kann. Neben den zahlreichen Vorteilen, welche die Koralmbahn mit sich bringen wird, wird vor allem die Thematik bezüglich der beiden Wissenschafts- und Studienstandorte Graz und Klagenfurt sowie für die aktuellen und

zukünftigen Student\*Innen interessant. Mit dem geplanten Mobilitätsprojekt könnte eine neue Art des Studierens in diesem Bereich entstehen. Aktuelle und zukünftige Student\*Innen könnten aufgrund der schnellen Zugverbindung flexibel an beiden Standorten studieren, ohne den Heimatort verlassen zu müssen. Nebenbei könnte auch ermöglicht werden, dass aufgrund einer Kooperation der beiden Universitäten ein Studieren an zwei Standorten entstehen könnte, wie es zum Beispiel in der Öresund Region zwischen den Städten Kopenhagen und Malmö seit Jahren stattfindet. Aufgrund der zukünftigen schnellen Zugverbindung, bei einer Fahrzeit von 45 Minuten, zwischen Graz und Klagenfurt könnte ein ähnliches Szenario entstehen wie in der Öresund-Region. Vor allem der urbane Raum zwischen den Großstädten wie zum Beispiel das Lavanttal und die Weststeiermark, welche in Zukunft an die Koralmbahn angebunden sind, können davon profitieren. Sowohl für die heutigen als auch zukünftigen Studierenden aus dem Lavanttal und aus der Weststeiermark würde sich aufgrund der Koralmbahn der Weg zur jeweiligen Universität erleichtern. Im Endeffekt wird der Radius, im Raum Graz-Klagenfurt, für das Tagespendeln stark erweitert. In dieser Arbeit sollen vor allem die Auswirkungen auf zukünftige Studierende im Bereich Wohnort und Studienstandortwahl analysiert werden. Die zentrale Fragestellung dieser Masterarbeit ist:

***Welche Auswirkungen hat die Inbetriebnahme der neuen Koralmbahn auf die Präferenzen der zukünftigen Student\*Innen bezüglich Wahl von Wohnort und Studienstandort?***

Die Beantwortung der Fragestellung soll mittels Online-Fragebogen mit jeweils 150 Schüler\*Innen (Schüler\*Innen der 1.Klasse Oberstufe/9. Schulstufe) im Untersuchungsgebiet Graz - Klagenfurt ermittelt werden.

## 1.1 Ausgangslage und Ziele

Durch die Eröffnung der Koralmbahn im Jahr 2026 werden sich die Erreichbarkeitsverhältnisse im Süden Österreichs grundlegend verändern. Aufgrund der zukünftigen verkürzten Fahrzeit mit der Bahn zwischen Klagenfurt und Graz wird der Radius für Tagespendler stark erweitert. Daher wird sowohl im steirischen als auch im kärntnerischen Zentralraum mit Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung, den Wohnbedarf und die Bildung zu rechnen sein. Das Ziel dieser Arbeit ist es herauszufinden, ob die verkürzte Fahrzeit mit der Bahn zwischen Klagenfurt und Graz einen Einfluss auf zukünftige Studierende in Bezug auf Wahl von Wohnort und Studienstandort hat oder nicht.

## 1.2 Vorgehensweise und Arbeitsgrundlage

Die Vorgehensweise dieser Masterarbeit wurde in folgenden 3 Schritten abgearbeitet. Der erste Schritt basierte auf der Grundlage der Informations- und Datensammlung. Mithilfe von Literatur, Berichten und Umfragen wurden die nötigen Informationen zur Behandlung dieser Thematik eingeholt. Der zweite Schritt beinhaltete die Eingrenzung des Untersuchungsgebietes sowie die Erstellung einer Umfrage für zukünftige Studierende in diesem Untersuchungsgebiet. Im dritten und letzten Schritt wurden die Ergebnisse der Umfrage analysiert, um anschließend eine Schlussfolgerung und Beantwortung der Forschungsfrage zu generieren. Die Ergebnisse dieser Umfrage fließen in die Bearbeitung im Rahmen qualitativer Faktoren und grundsätzlicher Trends ein. Es wurde nur eine Stichprobe von eventuellen zukünftigen Studierenden in diesem Untersuchungsgebiet erhoben und deshalb sind die quantitativen Aussagen nicht auf die gesamte Gruppe der zukünftigen Studierenden ableitbar.

## 2 Begriffsdefinitionen

Die kommenden Kapitel dienen zur Auflistung der wichtigsten Begriffe, die hier erläutert und erklärt werden. Diese Begriffe sind für die inhaltlichen Schwerpunkte und für die Zielsetzung von großer Relevanz. Dabei ist zu erwähnen, dass sich der Umfang der Definitionen nicht nach deren Anzahl an Ausdrücken in der Arbeit richtet, sondern nach deren inhaltlichen Relevanz.

### 2.1 Raum

Die Vorstellung eines Raumes ist für uns Menschen im Alltagsleben meistens immer eine dreidimensionale Abstraktion von etwas, das einen Bereich ausfüllt. Der Raum ist vor allem ein Grundelement für das Forschen und Arbeiten im geographischen Sinne. Die genaue Definition des Raumes kann sehr vielfältig sein – vor allem in der heutigen Alltagssprache. Begriffe wie Weltraum, Lebensraum, der hintere Raum oder der österreichische Raum kommen täglich im sprachlichen Gebrauch vor (GEBHARDT et al. 2011, S.37). Im geographischen Sinne hat der Raumbegriff in den letzten Jahren zahlreiche Wendungen erlebt. Der Raumbegriff erfuhr eine umfassende Bedeutung im Zusammenhang mit der Gesellschaft, Ökonomie, Soziologie sowie auch der Politikwissenschaft. Dadurch entstanden neue Raumkonzepte und Raumdefinitionen, die in vier Raumkonzeptionen unterschieden werden (WARDENGA 2002, S.8):

- Räume als Container
- Räume als Systeme von Lagerbeziehungen
- Räume als Kategorie der Sinneswahrnehmung
- Räume als Perspektive ihrer sozialen, technischen und gesellschaftlichen Konstruiertheit

Unter Räume als Container wird verstanden, dass Räume als Behälter beschrieben werden, in denen verschiedene Bestandsformen der materiellen Welt wie zum Beispiel Klima, Vegetation, Gewässer oder Bauten von Menschen vorkommen. Der Fokus bei den Räumen als Systeme von Lagerbeziehungen liegt auf den Raum als Geltung von Standorten,

Lagerverhältnisse und Entfernungen (WARDENGA 2002, S.8). Räume als Kategorie der Sinneswahrnehmung beschreiben Räume, die erst anhand von Sinneseindrücken entstehen und dabei vom Individuum oder von der Gesellschaft ausgehen. Bei der letzten Raumkonzeption entstehen Räume durch das Zusammentreffen, Handeln und Bewegen von Menschen oder der Gesellschaft. Aufgrund der Sprache als raumbezogenes Kommunikationsmittel werden räumliche Verhältnisse und Entitäten geschaffen und durch das weitere Kommunizieren und Handeln weiter reproduziert. Dadurch entsteht ein stetiger Prozess der Re- und Produktion von Raum und Räume im Kollektiv (WARDENGA 2002, S.9).

## 2.2 Demographie

Die Demographie beschreibt die Wissenschaft der Population und die wissenschaftliche Disziplin der Bevölkerungsforschung. Hierbei kommt es zur Beschreibung und Analyse der verschiedenen Vorgänge in der Bevölkerung wie zum Beispiel Alterung der Bevölkerung, Geburtenentwicklung oder auch Migration (MAX-PLANCK-INSTITUT 2022, o.S.). Ein weiterer wichtiger Prozess der Demographie, der besonders in dieser Arbeit eine bedeutende Rolle hat, ist die Bevölkerungsentwicklung oder die Bevölkerungsbewegung anhand von horizontaler und vertikaler Mobilität sowie der sozioökonomischen Zusammensetzung der Bevölkerung. Durch verschiedene Parameter und Kriterien wie zum Beispiel sozialgeographische Indikatoren (Bevölkerungsdichte und Bevölkerungsstruktur) und ökonomische Indikatoren (Wirtschaftswachstum oder Pendelrate) werden die sozialökonomischen Zusammensetzungen erläutert (FRICKE & MALCHAU 1994, S.76).

## 2.3 Nachhaltige Regionalentwicklung

Zum Verständnis der Auswirkungen der Koralmbahn ist die Definition der nachhaltigen Regionalentwicklung besonders wichtig. Unter der nachhaltigen Regionalentwicklung versteht man die institutionelle Gestaltung der wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Entwicklung einer Region, die den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht. Besonders wichtig hierbei ist, dass durch das Handeln in der nachhaltigen Regionalentwicklung künftige Generationen oder andere Region nicht gefährdet werden. Zu beachten ist, dass es keine allgemein gültigen Regionalentwicklungsstrategien gibt. Jede einzelne Region hat eine eigene Charakterisierung und daher muss für jede Region eine individuelle Lösung gefunden werden. Allerdings kann sich an den regionalen Rahmenbedingungen angepasst werden und somit identische Ideen oder Instrumente der nachhaltigen Regionalentwicklung nutzen (FRANZ 2007, S.31).

## 2.4 Erreichbarkeit von Regionen

Die Definition der Erreichbarkeit ist besonders in dieser Arbeit essenziell und soll daher in diesem Kapitel näher beschrieben werden. Die Betrachtungsweise der Erreichbarkeit definieren sich durch die geographische Lage von Orten, die Verkehrsinfrastruktur einer Region und die individuellen Voraussetzungen einer Person. Die Erreichbarkeit ist nicht nur die einfache Bewältigung von Distanzen, sondern verlangt nach einer Überwindung von Barrieren, die sich aus bestimmten sozialen Erlebnissen wie zum Beispiel Zeitzwängen, Unwissen oder Diskriminierung ergeben. Es gibt Konzepte, welche den Versuch anwenden, die Erreichbarkeit zu messen. Diese befassen sich normalerweise mit der Intention eines entsprechenden Ausschnittes. Beispiele für solche Konzepte wären die Perspektive von standortbezogenen Betrachtungen, die Analyse individueller Gegebenheiten von Personengruppen oder die Berechnung von wirtschaftlichen Vorteilen einer hohen Erreichbarkeit (SCHWEDES et al. 2016, S. 759f.).

Geurs und van Wee verwenden vier Dimensionen, die den Grad der Erreichbarkeit bestimmen sollen (SCHWEDES et al. 2016, S. 759f.):

- Siedlungsstruktur
- Verkehrssystem
- Individuelle Charakteristiken
- Zeitliche Gegebenheiten

Die Siedlungsstruktur ist ein zentraler Faktor bei der Erreichbarkeit. Die Verkehrsnachfrage wird nämlich von der Siedlungsstruktur vorgegeben. Dadurch ergeben sich zeitliche Engpässe und dies entscheidet welche Chancen eine Person vorfinden kann. Die Beschaffenheit des Verkehrssystems bestimmt wiederum, wie die diversen Chancen erreicht werden können. Neben den verfügbaren Verkehrsmitteln gehören auch noch Qualitätsmerkmale wie Geschwindigkeit, Kosten oder auch Komfort dazu. Hinzu kommt noch der Faktor der zeitlichen Zwänge, die Aktivitäten erlauben oder auch verhindern. Öffnungs-, Arbeits- und Reisezeiten können den Besuch mancher Gelegenheitsorte einschränken oder auch Schwierigkeiten verursachen, wenn mehrere Tätigkeiten miteinander kombiniert werden müssen. Die Siedlungsstruktur und das Verkehrssystem bilden sich zu einem Raumbild, welches als Verständnis der Erreichbarkeit angesehen werden kann. Dieses Raumbild besteht im Grunde aus Distanzen, Lagerrelationen und den Möglichkeiten der Raumüberwindung. Der Raum an sich ist als ein System von Lagebeziehungen und deren materiellen Objekte definiert. Je nach individuellen Faktoren der situationsbedingten Personen werden die Konzepte unterschiedlich bestimmt. Diese kennzeichnen sich durch soziodemographische Anhaltspunkte wie die Bestimmung von Bedürfnissen, finanziellen Ressourcen oder auch dem Gesundheitszustand. Alle vier Dimensionen, welche die Erreichbarkeit bestimmen, sind auch Faktoren bei den Auswirkungen der Koralmbahn auf die zukünftigen Studierenden bezüglich Wahl von Wohnort und Studienstandort im Bereich Graz-Klagenfurt. Bevor allerdings diese Auswirkungen und der Einfluss der Dimensionen auf die Erreichbarkeit beschrieben werden, gibt es einen generellen Überblick über die Baltisch-Adriatische Achse und den Bau der Koralmbahn (SCHWEDES et al. 2016, S. 759f.).

### 3 Von der Ostsee bis zur Adria (Baltisch-Adriatische Achse)

Von der Ostsee bis zur Adria. Auch ohne geographisches Wissen kann man sich darunter eine große Distanz vorstellen. Für gewöhnlich bewältigt man solch eine Distanz mit dem Flugzeug oder in seltenen Fällen mit dem Auto. Doch was ist, wenn es eine umweltfreundlichere Lösung gibt, die Strecke von der Ostsee bis zur Adria zu überwältigen und dabei noch wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen vorantreibt. Die Baltisch-Adriatische Achse ist als östlichster Alpenübergang eine Zugverbindung zwischen der Ostsee und der Adria und daher einer der wichtigsten Nord-Süd-Transversalen Europas (JENSEN 2018, o.S.). Sie durchläuft Polen, Tschechien, Slowakei, Österreich sowie Italien und verbindet somit die aufstrebenden Wirtschaftsländer im Norden mit den ökonomisch enorm hoch entwickelten Ländern im Zentrum als auch im Süden von Europa. Auch für Österreich hat diese Achse eine enorme Auswirkung, denn dadurch befindet man sich nun wieder im Schnittpunkt wichtiger Verkehrskorridore (ADELSBERGER 2007, S.271).

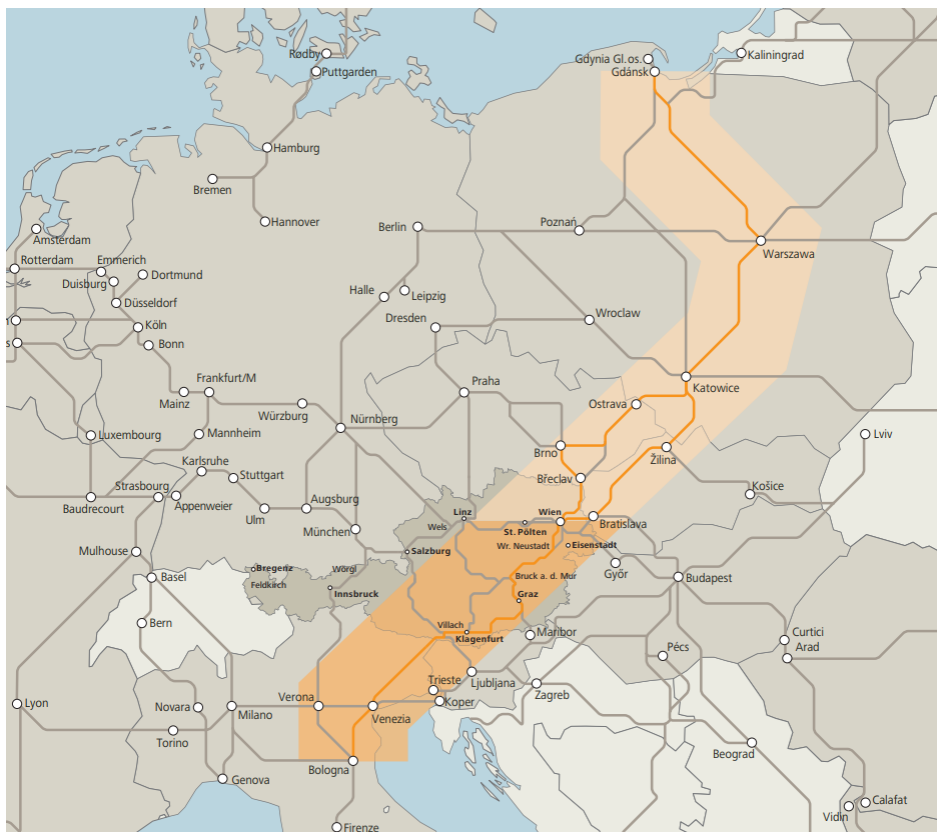


Abbildung 1: Baltisch-Adriatische-Achse (Quelle: WEHR & KOREN 2011)



In den mitteleuropäischen Ländern steckt enormes und unterschiedliches Potenzial. Im östlichen Norden befinden sich die Länder in einem wirtschaftlichen Aufschwung und die Länder im Zentrum und Süden Europas sind ökonomisch hoch entwickelt. Deshalb kam es zu einer Erweiterung der Strecke TENT-T PP23 zu einem Schienenverkehrs-Korridor zwischen dem Baltikum und dem Adriaum. In diesem Korridor sind die Länder Polen, Tschechien, Slowakei, Österreich und Italien beinhaltet. Der Grund für die Verbindung zu einem Korridor liegt klar auf der Hand – einerseits soll es zu einer Zusammenarbeit der Länder kommen, um das ökonomische Potenzial gegenseitig zu fördern. Andererseits sollen auch gesellschaftliche und ökologische Probleme verbessert und gelöst werden. Um die Bahnstrecken der verschiedenen Länder zu verbinden wurde 2008 mit der Errichtung von Neubaustrecken begonnen. Zuerst wurde mit dem Bau der Koralmbahn begonnen - dies war auch der Startschuss für das große Projekt der Baltisch-Adriatischen Achse. In den darauffolgenden Jahren wurden weitere Verknüpfungen erstellt, so wurde 2011 beschlossen, die Baltisch-Adriatische Achse mit der Rail Baltica in Warschau zu verbinden, wodurch auch Kaunas, Riga, Tallinn sowie Helsinki in Zukunft erreichbar sind. Weitere wichtige Maßnahmen waren die Baubeginne des Semmering-Basistunnels und der Verbindung von Bologna nach Ancona, dessen Grund vor allem die Güterzugsverbindungen zwischen dem wichtigen Ostseehafen Rostock und dem Knotenpunkt und Tiefwasserhafen Triest vorliegen. Vor allem aufgrund des Baus des Semmering-Basistunnels und der Koralmbahn wird aus österreichischer Sicht ein großer Beitrag geleistet. Durch die Beseitigung der einzigen infrastrukturellen Engpässe, Semmering und Koralm, wird zwischen Danzig und der Adria eine durchgehende Verbindung ermöglicht. Durch diesen Durchbruch und der neuen Raum- und Erreichbarkeitsstruktur ergibt sich zusätzliches wirtschaftliches Potenzial (ADELSBERGER 2007, 272).

Wie schon zuvor erwähnt wurde, verbindet die Baltisch-Adriatische Achse die Ostsee mit der Adria. Sie erstreckt sich von Danzig und verläuft weiter über Warschau - Katowice – Ostrava – Brno bzw. Zilina – Bratislava – Wien – Graz – Villach – Udine – Venedig sowie Bologna/Ravenna und bindet somit auch die nordadriatischen Häfen ein. Auf einer solch langen Distanz gibt es viele größere Regionen, die unheimliches Potenzial besitzen (WEHR & KOREN 2011, S.6). Den Anfang soll die Region Danzig machen. Diese liegt an der Ostsee und hat für die polnische Wirtschaft eine große Bedeutung. Dadurch, dass Danzig an der Ostsee liegt und einen Hafen

besitzt, ist die Wirtschaft vor allem durch die Industrie, wie Schiffsbau, petrochemische Industrie sowie Elektronik, Telekommunikations- und Informationstechnologien, geprägt. Nebenbei wohnen im Ballungsraum von Danzig 1,2 Millionen Menschen. Die nächste größere Region am Streckenverlauf der BAA ist die Region Warschau. Warschau ist die Hauptstadt und nebenbei größte Stadt Polens. Die Stadt zeichnet sich vor allem dadurch aus, dass sie zu einer der schnellst entwickelten Städte Europas zählt. Die Stärke der Region Warschau findet sich in der Industrie wieder – zweitgrößtes Industriegebiet Polens mit starker Entwicklung im Handel, bei Dienstleistungen und im Tourismus und dazu leben noch circa 3,5 Millionen Menschen im Agglomerationsraum von Warschau. Danach kommt die Region Kattowitz, die das größte Industriegebiet von Polen ist und im Ballungsraum um die 3,5 Millionen lebenden Menschen verzeichnet. In dieser Region sind vor allem der Bergbau, die Hüttenindustrie sowie der Maschinenbau traditionell und stark vertreten. Im Wandel der Zeit haben sich die Elektronikindustrie sowie die Informationstechnik etabliert und vor allem die Hochschulen bzw. Universitäten wurden wichtiger und verstärkt wahrgenommen. Die Region Brunn legt großen Wert auf die Bildung und ist daher ein wichtiger Forschungs-, Universitäts- und Messestandort. Wie schon in den anderen Regionen zuvor, ist die Wirtschaft von der Industrie geprägt, insbesondere durch den Maschinenbau. Brunn ist die zweitgrößte Stadt Tschechiens und im gesamten Ballungsraum leben rund 0,5 Millionen Menschen. Im Nordwesten der Slowakei gibt es auch ein wichtiges Zentrum Namens Zilina. Die Region Zilina umfasst zwar nur 100.000 Einwohner, kennzeichnet sich aber wirtschaftlich durch Industriegebiete und neu angesiedelten automotive Sektoren. Mittlerweile wird die nächste beschriebene Region als Twin-City Region bezeichnet und dabei handelt es sich um Wien und Bratislava. Hier bilden die Hauptstädte zweier Länder eine hoch angesehene, wirtschaftliche und lebenswerte Region. Bratislava ist das wirtschaftliche Zentrum der Slowakei und konzentriert sich wirtschaftlich sowohl auf die Industrie als auch auf den Handel, die Dienstleistungssektoren und den Tourismus. Vor allem in den letzten Jahren siedelten sich, im Ballungsraum von Bratislava, zahlreiche Unternehmen aus dem Bereich Automotive an. Wien als Millionenstadt bringt jede Menge positive Eigenschaften mit sich, denn sie ist durch den Handel, den Dienstleistungen und den Tourismus wirtschaftlich gut aufgestellt. Vor allem präsentiert sich Wien bezüglich der hohen Bildungs- und Ausbildungskompetenz sowie der Konzentration von

Forschungsinstitutionen von seiner besten wissenschaftlichen Seite. Hinzu kommt noch, dass Wien die lebenswerteste Stadt der Welt ist und daher natürlich ein Ausrufezeichen für nachhaltiges Leben- und Lebensfreude setzt (WEHR & KOREN 2011, S.7). Die nächste größere Region, die durch den Bau der Koralmbahn zustande kommen könnte, wäre die Region Süd-Österreich mit den Städten Graz und Klagenfurt. Dabei könnte sich auch eine Art Twin-City bilden, nur im kleineren Bereich. Graz ist mit circa 300.000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt Österreichs und hat eine wichtige Standort-Funktion für internationale und nationale Unternehmen. Vor allem im Bereich Innovationszentrum und Technologiefabrik ist die ehemalige Kulturhauptstadt sehr gut aufgestellt. Sehr viele High-Tech-Innovation in Österreich stammen aus den Regionen rund um Graz. Die steirische Landeshauptstadt prägt mit vier Universitäten und zwei Fachhochschulen zur wirtschaftlichen Entwicklung des Forschungs- und Universitätsstandort bei und ist hierbei österreichweit Spitzenreiter. Darüber hinaus präsentiert sich Graz als Tourismusstadt mit den vielen Sehenswürdigkeit und der ausgezeichneten Kulinarik (GRAZ WIRTSCHAFT 2018, o.S.). Klagenfurt mit knapp 100.000 Einwohner „ernährt“ sich hingegen wirtschaftlich durch die Leichtindustrie, Handels- und Gewerbebetriebe. Vor allem der Tourismus zählt zu den wichtigsten wirtschaftlichen Faktoren, da die Stadt am Fuße des beliebten Urlaubs- und Ausflugsziel Wörthersee liegt. Ein weiterer Faktor für den wirtschaftlichen Erfolg sind die Forschungs- und Universitätseinrichtungen mit dem Lakeside Science & Technology Park und der Alpen-Adria Universität (KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE WIRTSCHAFTSSERVICE 2018, o.S.). Die vorerst letzte Region, welche die Baltisch-Adriatische Achse durchkreuzt, ist die Küstenregion der oberen Adria. Es dürfte nicht schwer zu erraten sein, dass sich diese Region hauptsächlich vom Massentourismus „ernährt“. Neben dem Tourismus bilden Kleinunternehmen, in Branchen wie Fischerei, Landwirtschaft und Schwer- und Textilindustrie, wichtige Stützen für die Wirtschaft in Venetien/Friaul. Auch zu erwähnen ist die Hafenstadt Triest, die den einzigen Tiefwasserhafen im zentralen Mittelmeer besitzt und daher besonders wichtig für Öltanker ist. Triest an der Adria bringt daher ähnliche Eigenschaften mit wie Danzig an der Ostsee. Wie man schon erkennen kann, grenzt die Baltisch-Adriatische Achse einen großen Bereich ein, wo vor allem wirtschaftlicher Erfolg vorhanden ist, aber auch viele positive gesellschaftliche Bereiche sich entfalten können (WEHR & KOREN 2011, S.8).

### 3.1 Rund um den Bau der Koralmbahn

Die Koralm befindet sich zwischen den Bundesländern Steiermark und Kärnten und dient als symbolische Grenze zwischen den beiden Bundesländern. Durch die Koralm soll ein gigantischer Tunnel entstehen, der diese zwei Bundesländer auf schnelle Weise verbinden und damit ein Milliarden schweres Projekt realisieren soll. Der Tunnel durchquert das Gebirgsmassiv der Koralm und misst dabei eine Länge von 33 km und verbindet somit das steirische Deutschlandsberg mit dem kärntnerischen Lavanttal. Die Tunnelröhren sind auf den aktuellsten technischen und aerodynamischen Stand der Tunnelbauanforderungen. Der Außendurchmesser der Tunnelröhren liegt bei circa 10 Metern und die Röhren verlaufen parallel zueinander. Alle 500 Meter sind die beiden Tunnelröhren durch Querschläge, die als Fluchtweg und für notwendige bahntechnische Ausrüstungen dienen, verbunden. Als weitere Sicherheitsmaßnahme befindet sich in der Mitte des Tunnels eine Nothaltestelle. Die Entstehung des Tunnels wird dadurch realisiert, dass beim Koralmtunnel zwei Vortriebsmethoden zum Einsatz kommen. Diese Methoden wäre zum einen der zyklische Vortrieb und zum Anderen der kontinuierliche Vortrieb. Bei der ersten Methode, beim zyklischen Vortrieb, wird das jeweilige Erdmaterial durch Sprengen oder Baggern ausgebrochen. Der entstehende Hohlraum wird mit Spritzbeton, Stahlbewehrung und Ankern gesichert. Aufgrund des zyklischen Vortriebs kann auf flexible und unterschiedliche geologische Verhältnisse reagiert werden. Bei der zweiten Methode, dem kontinuierlichen Tunnelvortrieb, gräbt sich ein Bohrkopf einer Tunnelbohrmaschine (bis zu 200 Meter lang) durch das massive Gestein. Die Tunnellaubung wird durch vorgefertigte Betonteile (Tübbing) sichergestellt und insgesamt werden drei von diesen Tunnelbohrmaschinen beim Bau des Koralmtunnels eingesetzt. Der Bau des Tunnels und der restlichen Bahn hat auch einen hohen ökologischen Anspruch, denn auch dieses Bauvorhaben bringt Eingriffe in der Natur mit sich (ÖBB INFRASTRUKTUR AG 2012, o.S.).



*Abbildung 2: Bau des Koralmtunnels (Quelle: ÖBB INFRASTRUKTUR 2012)*

Der Umweltaspekt bei der Österreichischen Bundesbahn steht hoch im Kurs, sodass die Koralmbahn österreichweit zu den größten Bauvorhaben, die zur Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-Gesetz eingerichtet und genehmigt wurden. Dies bedeutet, dass vor und während des Baues eine Vielzahl von Begleitmaßnahmen getroffen wurden, um schützenswerte Gebiete zu wahren, oder andere Lebensräume wieder zu rekultivieren. Darüber hinaus werden bei allen Arbeiten rund um den Bau der Bahn ein umfangreiches Beweissicherungsprogramm durchgeführt, um mögliche Beeinträchtigungen so schnell wie möglich festzustellen. Neben dem Tunnel gibt es auch außerhalb des Tunnels große Aufgaben zu bewältigen. So müssen neue Streckenteile sowie neue Brücken, für die Überquerung der Flüsse (zum Beispiel die neue Draubrücke), zwischen Graz und Klagenfurt erbaut werden. Das große Ganze der Koralmbahn besteht nun aus 130 Kilometer Bahnstrecke, davon 47 Tunnelkilometer inkludiert, über 100 Brücken sowie zwölf neue Bahnhöfe und Haltestellen. Diese ganzen Faktoren garantieren ab der Fertigstellung eine Verbindung zwischen Graz und Klagenfurt in 45 Minuten, anstatt der knapp jetzigen 3 Stunden (ÖBB INFRASTRUKTUR AG 2012, o.S.).

### 3.2 Chancen auf Nachhaltigkeit auf ökonomischer, ökologischer und gesellschaftlicher Ebene für den Süden Österreichs

Dieses Kapitel dient ausschließlich für die Region Süd-Österreich, die durch den Bau der Korlambahn und der zukünftigen Inbetriebnahme eine Chance auf mehreren Ebenen wittert. Die Ausgangslage für dieses Szenario war die Vollendung der Bahnstrecke über den Semmering von Carl Ritter von Gehga im Juli 1854. Dies bedeutete damals die erste direkte Bahnverbindung zwischen Graz und Wien. Die Steiermark erlebte dadurch eine Industrialisierung und der Semmering wurde touristisch erschlossen – man ist der Idee der „Sommerfrische“ nachgegangen. Graz wurde in dieser Zeit zur Pensionopolis, was nichts anderes bedeutete, dass hohe Beamten, Adelige, Künstler oder reiche Witwen in Graz bei hohem Komfort gut und vor allem billig leben konnten. Vor allem kam es durch die Bahnverbindung dazu, dass durch die Anbindung an Graz, der Agglomerationsdruck aus Wien genommen wurde (KIRSCHNER et al. 2018, S.2). Schon in früheren Jahren war die Erreichbarkeit von Regionen, Orten oder Städten etwas Besonderes. Die Erreichbarkeit hat eine besondere Wirkung, denn sie ist eine Determinante der Wettbewerbsfähigkeit. Das bedeutet, dass die Wirkung der Erreichbarkeit sowohl positiv als auch negativ sein kann. Die Bundesländer Steiermark und Kärnten sind hochentwickelte, europäische Industrieregionen und stehen mit anderen Regionen im Wettbewerb der Standorte. Die zentralen Determinanten dieser Regionen sind Humankapital, Forschung und Entwicklung – somit werden eine technologieintensive Produktion und die wissensintensiven Dienstleister forciert (KIRSCHNER et al. 2018, S.3). Ein Problem könnte sein, dass die geringe Größe der zentralen Agglomerationen Klagenfurt- Graz im internationalen Vergleich ein Wettbewerbsnachteil mit sich bringt. Jedoch ist Graz nach Wien der am schnellsten wachsenden Ballungsraum in Österreich, die Steiermark ist eines der leistungsfähigsten Innovationslandschaften der Europäischen Union und besitzt eine der höchsten regionalen Forschungs- und Entwicklungsaufwandquoten. Auf die Region Süd-Österreich bezogen gibt es Konkurrenzregionen wie Braunschweig, Stuttgart, Brabant oder Helsinki – diese besitzen ähnlichen Anforderungen des Profils. Entscheidend ist, dass das Eco-System sich immer rasant verändert und sich dementsprechend auch die Determinanten der Wettbewerbsfähigkeit

verschieben. Die essenzielle Frage, die sich stellt, ist jene, wo in Zukunft junge, dynamische Unternehmen gegründet werden? Denn eines ist klar, ab 2026 werden sich die regionalen und interregionalen Erreichbarkeiten grundlegend verändern (KIRSCHNER et al. 2018, S.4).

Durch die Koralmbahn wird die Region Süd-Österreich zu einem transeuropäischen Eisenbahnknoten und dient als Verzweigungspunkt des Baltisch-Adriatischen Korridors. Weiters liegt die Koralmbahn im Schnittpunkt der Pyhrnachse, welche die Städte Nürnberg/Prag – Linz – Graz – Maribor und Laibach/Zagreb verbindet. Der Süden Österreichs, in erster Linie Steiermark und Kärnten, ist nun mit den großen europäischen Schienenverkehrsnetzwerken verbunden und können davon dementsprechend profitieren – die Wirtschaft, die Ökonomie und die Gesellschaft.

Zuerst wird in diesem Kapitel die Wirtschaft und dessen Veränderung durch die Koralmbahn analysiert. Zuallererst ist zu erwähnen, dass durch den generellen Bau und die spätere Inbetriebnahme von Bahnschienen viele Arbeitsplätze entstehen. In der Bauphase bedeutet dies an sämtlichen Projekten Österreichs, unter anderem die Koralmbahn, dass mehr als 4.000 Personen beschäftigt sind und in der Betriebsphase bis zu 15.000 zusätzliche nachhaltig gesicherte Arbeitsplätze erwartet werden (WEHR & KOREN 2011, S.1). Es wird sich ein jährlicher regionaler Wertschöpfungseffekt von 170 Mio. Euro ergeben, der sich durch die massive Erreichbarkeitsverbesserung ergibt. Im Grunde bedeutet dies, dass ein verbesserter Marktzugang der südlichen und südöstlichen Regionen Österreichs entsteht. Der Hauptgrund dafür ist jener, dass die südlichen Regionen Österreichs besser und schneller erreichbar sind und dass durch die Verbindung mit der Baltisch-Adriatischen Achse und zu anderen Schienenverkehrskorridoren ein besserer Zugang ermöglicht wird (SCHNEIDER 2006, S.10). Besonders der Großraum Graz, mit circa 800.000 Einwohnern, könnte davon Profit schlagen. Zurzeit ist dieser Raum, durch seine räumlich isolierte Lage, eher benachteiligt, vor allem durch das Verkehrsnetz der Österreichischen Bundesbahnen in dieser Region. Aufgrund der Koralmbahn ergibt sich eine neue vielversprechende Art der Erreichbarkeit im Süden und Südosten Österreichs und zu weiteren europäischen Ländern.

Von Graz aus kann man über Kärnten zukünftig Italien schnell und direkt erreichen. Umgekehrt kann man von Kärnten aus, über Graz das österreichische Nachbarland Ungarn erreichen. Hinsichtlich dessen, dass Graz ein transeuropäischen Eisenbahnknoten und als essenzieller Schnittpunkt des Baltisch-Adriatischen Korridors dienen wird sind weitere europäische Länder schneller und direkter erreichbar (ÖBB INFRASTRUKTUR AG 2012, o.S.).

Nur durch die Errichtung der Koralmbahn kommt es zu schnellen Verbindungen, Verzweigungen und Erreichbarkeiten in dieser Region. Allein durch die bessere Erreichbarkeit könnten im Südosten Österreichs potenzielle Wachstumsschübe von 3% erreicht werden. Die Koralmbahn zeigt auch in staatlicher Hinsicht einen Nutzen – aufgrund der wirtschaftlichen Belebung der Region entstehen Staatseinnahmen, die sieben- bis achtmal so groß wie die Investitionssummen für die Koralmbahn sind. Aus ökonomischer Sicht betrachtet spielt vor allem die Abweichung von der Straße auf die Schiene eine bedeutende Rolle. Generell sollten durch die verbesserte Erreichbarkeit der verschiedenen Regionen und Städte der Personenverkehr auf der Schiene ansteigen. Hervorzuheben ist aber besonders der Güterverkehr, denn nach der Fertigstellung des Semmering-Basistunnels können Güterzüge mit einem Gewicht von maximal 2.000 Tonnen verkehrt werden. Dies bedeutet, dass tausende Lkw Transporte auf den Güterverkehr verlagert werden können, und damit könnte man sich einige umweltunfreundliche Emissionsausstöße einsparen. Durch die Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene kommt es zu einer Verringerung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen. Als Vergleich könnte in diesem Bezug die Westachse von Österreich dienen. Die Bahnreisenden zwischen Wien und Linz betragen 2015 circa 20.500 und zwischen Linz und Salzburg 15.400. Im Jahr 2015 betrug die Zahl der Bahnreisenden zwischen Wien und Graz 5.100 und zwischen Graz bzw. Bruck an der Mur und Klagenfurt 3.000. Allein anhand dieser Daten ist zu erkennen, dass eine gutes und schnelles Schienenverkehrsnetz die Menschen anspricht und zum Umdenken bringt. Aus ökonomischer Sicht ist die Verkehrsprognose für das Jahr 2055 mit dem Vergleich der Baltisch-Adriatischen Achse über die West- und Südachse entscheidend. Im Bereich Güterverkehr ändert sich auf der Westachse eher wenig. Von Wien nach Linz würden „ohne“ BAA die Nettotonnen des Güterverkehrs pro Jahr 24,7 Millionen betragen und „mit“ der BAA 27,8 Millionen. Überraschend sind die Zahlen zwischen Linz und Salzburg – hier würde die Nettotonnen pro



Jahr „ohne“ der BAA bei 30,5 Millionen liegen und „mit“ der BAA bei nur 24,4 Millionen. Ganz anders sieht es hierbei auf der Südachse aus – hier gibt es einen enormen Anstieg des Güterverkehrs. Von Wien nach Graz würden „ohne“ BAA 20,5 Millionen Nettotonnen pro Jahr über die Schienen verkehren und „mit“ der BAA 28 Millionen Nettotonnen pro Jahr. Einen enormen Anstieg wird hingegen zwischen Graz und Klagenfurt/Villach erwartet, denn so würde der Millionen Betrag der Nettotonnen pro Jahr „ohne“ der BAA bei 12,9 liegen und „mit“ der BAA bei 23,7 (KOREN 2012, S.8).

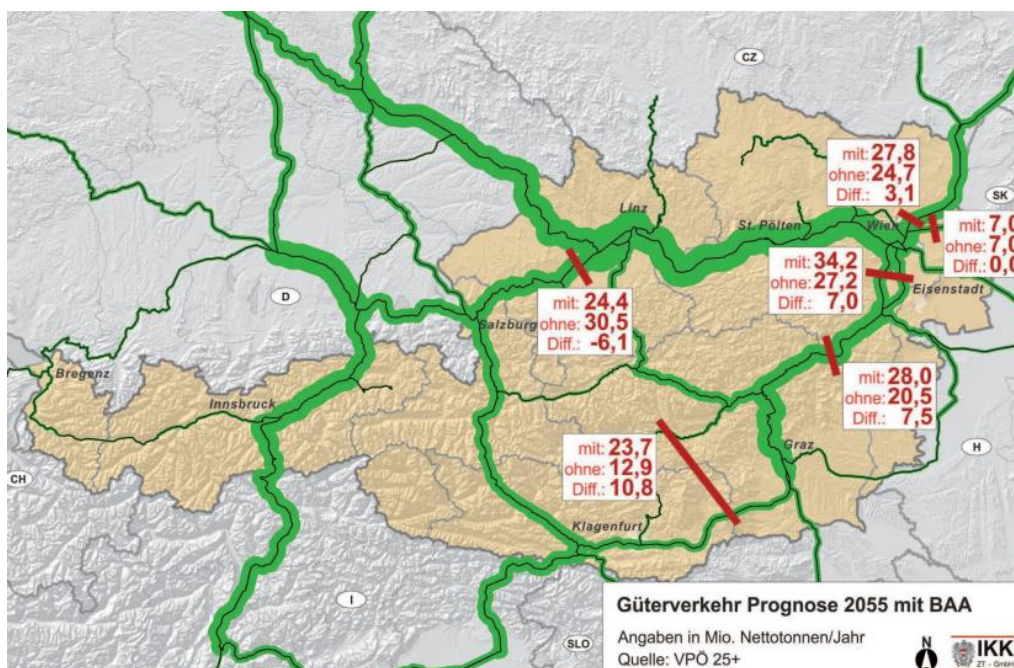


Abbildung 3: Güterverkehrsprognose mit/ohne der BAA (Quelle: WEHR & KOREN 2011)

Man sieht deutlich, dass aufgrund der BAA, besonders auf der Südachse, der Güterverkehr zunehmen und eine deutliche Verlagerung der Lkw-Transporte auf den Güterverkehr in Zukunft stattfinden wird.

Hinsichtlich des Personenverkehrs gibt es ähnliche Aufschlüsse. Auf der gesamten Westachse würden im Jahr 2055 „ohne“ der BAA 37.700 Personen die Schienenverkehrsachse benutzen. „Mit“ dem Ausbau der BAA kommt es zu einer minimalen Steigerung - es würden 39.600 Personen pro Tag die Verkehrsachse nutzen. Ganz anders sieht die Situation des Personenverkehrs auf der Südachse aus. „Ohne“ dem Ausbau der BAA würden im Jahr 2055 auf der gesamte Südachse 18.000 Personen pro Tag den Zug benutzen. Hingegen würden „mit“ der BAA 28.000 Personen pro Tag die Zugverbindung der Südachse nutzen (KOREN 2012, S.9).

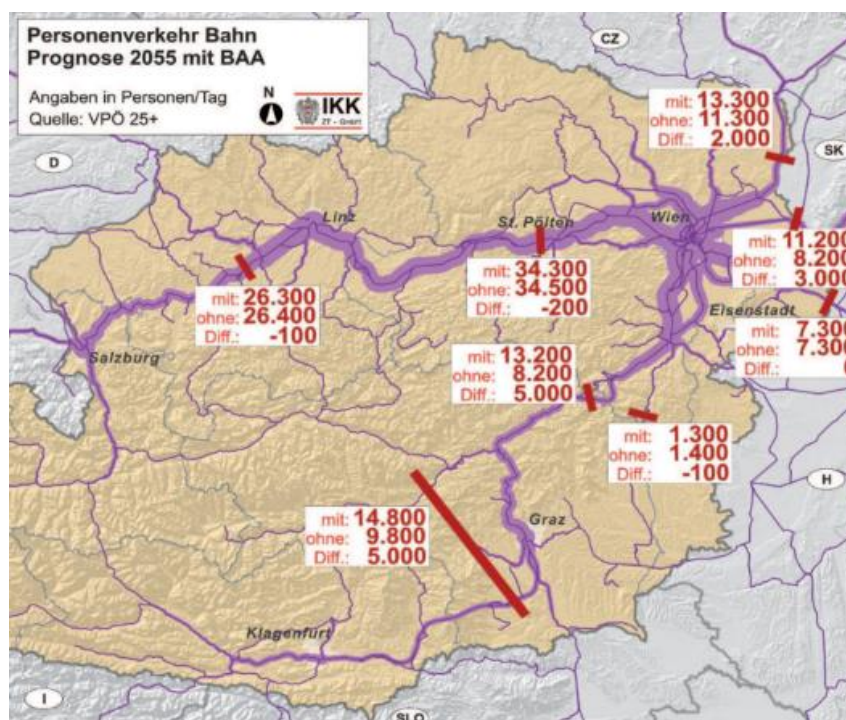


Abbildung 4: Personenverkehr mit/ohne BAA (Quelle: WEHR & KOREN 2011)

Zusammenfassend bedeutet dies, dass aufgrund des Ausbaus der BAA durch die Koralmbahn die Westachse sowohl beim Güterverkehr als auch beim Personenverkehr stabil bleibt. Die Südachse hingegen profitiert stark vom Ausbau der BAA und nimmt sowohl bei den Zahlen des Güterverkehrs als auch beim Personenverkehr stark zu. Aus ökonomischer Sicht ist dies Balsam für die Seele, da mehr Gütertransporte über die Schiene verlaufen und mehr

Personen, besonders Pendler\*Innen die sonst mit dem Auto die Distanzen überbrücken würden, durch die schnellen und guten Anbindungen bzw. Erreichbarkeiten den Zug anstatt des Autos benutzen werden.

Die gesellschaftliche Ebene des Süden Österreichs profitiert auch von der besseren Erreichbarkeit in den unterschiedlichen Städten und Regionen. Aufgrund der Schließung der Schienenverkehrestrecke zwischen Graz – Klagenfurt entfällt der lange Weg über Bruck an der Mur. Dadurch verkürzt sich die Fahrzeit zwischen den beiden Landeshauptstädten von knapp 3 Stunden auf 45 Minuten. Mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn können auch Züge von Wien nach Klagenfurt und erstmalig über Graz geleitet werden. Dies ist zurzeit nicht möglich, da Züge von Wien entweder nach Klagenfurt oder nach Graz eine direkte Verbindung aufweisen. Auch die regionale Erreichbarkeit zwischen Klagenfurt - Wien und Graz – Wien wird dadurch verbessert. Die Dauer der Erreichbarkeit von Klagenfurt nach Wien beträgt nur mehr 2 Stunden und 40 Minuten und von Graz nach Wien 1 Stunde 50 Minuten (KIRSCHNER et al. 2018, S.9). Ein Vergleich bezüglich der Erreichbarkeit erschließt sich durch die Westachse. Durch den Endausbau, also inklusive Semmering-Basistunnel und Koralmbahn, werden auf der Strecke Wien-Graz-Klagenfurt-Villach identische Fahrzeiten wie auf der Westbahn, wo die Verbindung Wien-Linz-Salzburg inkludiert, erwartet. Aufgrund der ähnlichen Fahrzeiten und Bevölkerungsverteilung wird von einem ähnlichen Anstieg und Auslastung im Personenverkehr gerechnet. Dies bedeutet auch, dass die Städte Wolfsberg, Völkermarkt, Klagenfurt, Graz und Deutschlandsberg im Tagespendlerbereich liegen. Deshalb können die Pendler\*Innen und auch die Unternehmen mit Humankapitalengpässen von diesem Infrastrukturprojekt profitieren. Aufgrund dessen, dass Kärnten als auch Steiermark hochentwickelte europäische Industrieregionen sind und im Bereich Wissenschaft und Ausbildung hoch angesehen sind, könnten durch die bessere Erreichbarkeit einige Kooperationen stattfinden. Vor allem die Standorte Klagenfurt-Graz könnten auf den Ebenen Wirtschaft und Universitäts- und Forschungseinrichtungen zusammenarbeiten (KIRSCHNER et al. 2018, S.9). Im Bereich Wirtschaft ist der status quo, dass der Grund für die hohe Abwanderung der jungen Menschen zwischen 20 und 35 Jahren in Kärnten, die besseren Ausbildungschancen und die aufstrebenden Industrien in den anderen Bundesländern sind (KARNER & MORITSCH 2005, S.208). Aufgrund einer Kooperation im Bereich Wirtschaft der

Städte Klagenfurt-Graz könnte sich eine hochentwickelte Industrie- und Wirtschaftsregion bilden. Einerseits würden sich mehrere Unternehmen in dieser Region ansiedeln und andererseits würde dadurch die Region belebt werden beziehungsweise würden mehrere Menschen in dieser Region nicht den Drang verspüren auswandern zu müssen, sondern vor Ort großartige und hochangesehene Berufe in Betracht ziehen. In die gleiche Richtung würde dies bei den Universitäts- und Forschungseinrichtungen gehen. Durch die bessere Erreichbarkeit könnte es eine Kooperation der Universitäten und Hochschulen der Städte Klagenfurt-Graz geben. Aufgrund der Kooperation würde die Auswahl an Studienrichtungen vergrößert werden und das Attraktivitätsniveau der Region bezüglich der Aus- und Weiterbildung mit zwei attraktiven Standorten steigen. Man könnte also an zwei Standorten gleichzeitig studieren und Lehrveranstaltungen besuchen, ohne in der jeweiligen Stadt zu leben, da die Erreichbarkeit durch die Koralmbahn dies ermöglichen könnte – sprich am Vormittag besucht man Lehrveranstaltungen in Klagenfurt und am Nachmittag in Graz, da die Dauer der Reisezeit nur 45 Minuten beträgt. Das beste Beispiel dahingehend ist die „Öresund Region“, wo die Kooperation zwischen Kopenhagen (Dänemark) und Malmö (Schweden) stattfindet. Aufgrund der guten Erreichbarkeit findet eine Kooperation auf den Ebenen Wissenschaft, Universitäten, Wirtschaft und öffentliches Leben statt (HANSEN 2013, S.9ff.). Es ist anzunehmen, dass dies eine wirklich gute und realistische Chance für die Region Süd-Österreich, sowohl auf der Wirtschaftsebene als auch auf der Universitäts- und Forschungsebene, sein kann.

## 4 Untersuchungsgebiet Graz – Klagenfurt

Um einen guten Überblick bezüglich der Auswirkungen der Koralmbahn auf zukünftige Studierenden und die generellen Bildungsstandorte in Klagenfurt und Graz zu bekommen, wird das Untersuchungsgebiet nur zwischen Klagenfurt und Graz beobachtet. Hinzu kommen wichtige Regionen wie zum Beispiel das Lavanttal und die Weststeiermark, die ab 2026 ebenfalls an der Koralmbahn angeschlossen sind und eine bessere und schnellere Erreichbarkeit in beiden Großstädten haben werden. In der Steiermark werden daher folgende Bezirke definiert: Deutschlandsberg, Graz, Graz-Umgebung und Leibnitz – hinzu kommen noch alle Gemeinden, die sich in einem Radius von 20km um den Bahnhof Weststeiermark befinden. In Kärnten werden daher folgende Bezirke definiert: Klagenfurt, Klagenfurt Land, Völkermarkt und alle Gemeinden, die sich in einem Radius von 20km um den Bahnhof Lavanttal befinden. Die Sinnhaftigkeit dieser Eingrenzung ist jener, dass aus allen angegebenen Bezirken und Gemeinden in Zukunft die Städte Graz und Klagenfurt in einer Stunde erreichbar sind – inklusive Anreise zum jeweiligen Bahnhof. Genau dieser Aspekt ist für aktuelle und vor allem zukünftige Studierende in diesem Untersuchungsgebiet entscheidend. Hinzu kommt, dass in Zukunft in diesem Bereich keine Umstiege mehr nötig sind. In den anschließenden Kapiteln wird eine Strukturanalyse des Untersuchungsgebiets in den Bereichen Demographie, Wohnen, Bildung und Erreichbarkeit/Mobilität durchgeführt und analysiert.



Abbildung 5: Untersuchungsgebiet Klagenfurt-Graz (Quelle: KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021)

Folgende Verbindungen wurden daher betrachtet und in die Strukturanalyse miteinbezogen:

- **Graz <-> Klagenfurt (45 Minuten Fahrzeit)**
- **Lavanttal <-> Graz (35 Minuten Fahrzeit)**
- **Lavanttal <-> Klagenfurt (22 Minuten Fahrzeit)**
- **Weststeiermark <-> Graz (19 Minuten)**
- **Weststeiermark <-> Klagenfurt (37 Minuten Fahrzeit)**

#### 4.1 Demographie des Raumes

Um die Forschungsfrage dieser Arbeit beantworten zu können, ist es notwendig die Demographie dieses Raumes zu analysieren. Das Einzugsgebiet rund um Graz erstreckt sich über 45 Gemeinden, wo circa 470.000 Menschen leben. Das größte Einzugsgebiet weist Graz mit circa 290.000 EinwohnerInnen auf. Der Anteil der über 65-Jährigen an der gesamten Bevölkerung in diesem Gebiet liegt bei circa 20%. Deshalb ist in Graz und in den umliegenden Gemeinden in Graz-Umgebung gut zu erkennen, dass hier vor allem die jüngere Bevölkerung lebt. Besonders hervorzuheben ist, dass der Bezirk Deutschlandsberg mit seinen Gemeinden den höchsten Anteil an über 65-Jährigen aufweist (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.16ff.).

In Kärnten zählen 18 Gemeinden mit circa 250.000 EinwohnerInnen zum Untersuchungsgebiet. Klagenfurt mit circa 101.000 Einwohner\*Innen, sowie Wolfsberg mit 25.000 Einwohner\*Innen gehören zu den bevölkerungsreichsten Gemeinden. Im Raum Klagenfurt ist der Anteil der über 65-Jährigen zwischen 20-22%. Im Bereich Lavanttal ist es teilweise ähnlich wie in der Weststeiermark – etwas höherer ist Anteil der über 65-Jährigen, vor allem der Bezirk Wolfsberg mit seinen Gemeinden weist einen überdurchschnittlichen Anteil der älteren Menschen auf. Auch die Gemeinden rund um den weiteren Streckenteil der Koralmbahn Richtung Klagenfurt zeichnen sich durch die hohe Anzahl an älteren Personen aus. Wobei hier auch zu erwähnen ist, dass der Anteil der jungen Menschen kontinuierlich abnimmt. Die Bevölkerungsverteilung im Untersuchungsgebiet ist in beide Bundesländern ähnlich – es zeigt eine starke Zentralisierung der Siedlungsentwicklung auf die Landeshauptstädte Klagenfurt und Graz und deren ausgehenden Verkehrsachsen (KNAPP-



RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.16ff.). Die Abbildung 6 zeigt hier nochmals den Anteil der über 65-jährigen an der gesamten Bevölkerung im Untersuchungsgebiet Graz-Klagenfurt.

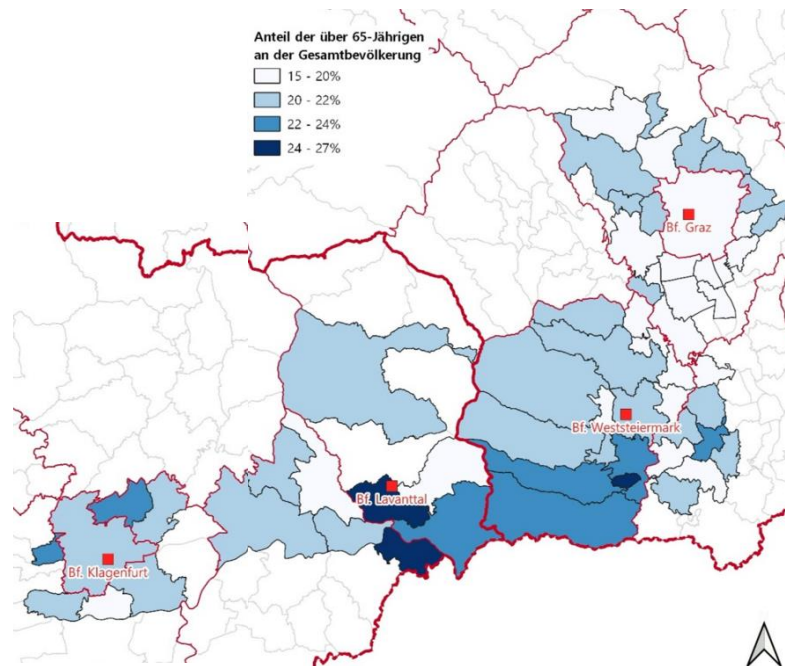


Abbildung 6: Anteil der über 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung im Untersuchungsgebiet

(Quelle: KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021)

Die Bevölkerungsentwicklung des Untersuchungsgebiets ist in den beiden Bundesländern fast identisch und ist ebenso relevant zur Beantwortung der Forschungsfrage. In den Landeshauptstädten selbst und in Graz-Umgebung/Klagenfurt-Land zeigt sich vermehrt ein stetiges Wachstum der Bevölkerung. In den anderen Städten gibt es auch eine positive Entwicklung, jedoch bei weitem nicht so stark wie in den Landeshauptstädten und deren anschließenden Gemeinden. Vor allem rund um die Städte Völkermarkt, Wolfsberg, Deutschlandsberg und Leibnitz verzeichnen die Gemeinden eher einen Bevölkerungsrückgang bzw. eine stabile Entwicklung. Rund um Klagenfurt gab es in den letzten 10 Jahren ein leichtes Bevölkerungsplus. Weitgehend am stärksten stieg die Einwohnerzahl in den Gemeinden der Stadt Klagenfurt, Magdalensberg und Maria Rain – mit je plus 8%. Den größten Rückgang gab es in der Gemeinde Lavamünd mit minus 9%. Laut Prognosen ist es jedoch auffällig, dass vor allem im Nahbereich der neuen Bahnhöfe Weststeiermark und Lavanttal ein positiver Trend zu erkennen ist und in Zukunft, mit Inbetriebnahme der Bahn, sich noch weiter positiv

auswirken wird. Dabei muss aber vor allem bei den Altersgruppen unterschieden werden. Bis 2055 soll der Anteil der Personen zwischen 20 und 66 Jahren vor allem in den ländlichen Räumen rascher sinken als in den Großstädten Graz und Klagenfurt (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.77).

## 4.2 Wohnraum

Neben der Bevölkerungsentwicklung, sind auch die Immobilienpreise in den beiden Bundesländern ein wichtiger Faktor. Für Studierende ist es wichtig, dass ein leistbares Wohnen möglich ist. Wenn man die Statistiken zu den Durchschnittspreisen von Eigentumswohnungen zwischen Graz, Klagenfurt und den Bezirken Wolfsberg und Deutschlandsberg betrachtet, ist auffallend, dass diese ziemlich streuen.

Zur Veranschaulichung werden die Durchschnittspreise von Eigentumswohnungen von den Städten Graz und Klagenfurt vom Zeitraum 2018-2022 dargestellt:

<b>Durchschnittspreis Eigentumswohnungen Graz</b>			
	<b>Ab 30 Quadratmeter</b>	<b>Ab 60 Quadratmeter</b>	<b>Ab 100 Quadratmeter</b>
<b>2018</b>	3.098,95€	3.150,24€	4.055,41€
<b>2019</b>	3.327,02€	3.234,68€	3.688,11€
<b>2020</b>	3.371,32€	3.530,40€	3.626,26€
<b>2021</b>	4.158,39€	3.773,18€	4.111,03€
<b>2022</b>	4.706,56€	3.996,93€	4.798,08€

<b>Durchschnittspreis Eigentumswohnungen Klagenfurt</b>			
	<b>Ab 30 Quadratmeter</b>	<b>Ab 60 Quadratmeter</b>	<b>Ab 100 Quadratmeter</b>
<b>2018</b>	2.350,94€	2.306,44€	2.302,59€
<b>2019</b>	2.822,58€	2.587,63€	2.353,29€
<b>2020</b>	2.721,12€	3.246,97€	2.786,83€
<b>2021</b>	2.556,41€	3.377,70€	2.988,53€
<b>2022</b>	3.552,52€	4.276,78€	3.869,45€

Abbildung 7: Vergleich der Durchschnittspreise von Eigentumswohnungen in Graz und Klagenfurt

(Quelle: eigene Darstellung nach WOHNUNGSBÖRSE 2023)



Auffallend ist, dass die Preise in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen sind. Die durchschnittlichen Preise von Graz sind grundsätzlich um einiges teurer als jene in Klagenfurt. Besonders bemerkenswert ist hier zu erkennen, dass vor allem bei den Eigentumswohnungen, die einen kleineren Quadratmeter Anteil besitzen einen größeren Anstieg zwischen den einzelnen Jahren hatten. Das Problem hierbei ist, dass vor allem jetzige und zukünftige Studierende nach Wohnungen in dieser Größenordnung (30-60 Quadratmeter) suchen und dabei auf stark ansteigende Wohnungspreise stoßen. Generell gibt es aber überall eine Steigerung der Preise, auch außerhalb der Großstädte - jedoch unterscheiden sich diese bei der Größe der Wohnfläche. Im Bereich Deutschlandsberg sind vor allem Wohnungen mit einer Größe von über 78 Quadratmeter sehr stark gestiegen. Ein ähnliches Phänomen ist auch in Wolfsberg und im gesamten Lavanttal zu beobachten. Hingegen steigt der Preis in Graz-Umgebung bei den Wohnungen, die bis zu 58 Quadratmeter aufweisen (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.27f.). In Graz und Graz-Umgebung wird jenes Problem bemerkbar, dass sich durch den Einstieg nationaler und internationaler Immobilienfonds und Versicherungen, die Wohnungen immer mehr zu einem Wertanlagegegenstand werden. Größere Bauprojekte mit mehreren hunderten Wohneinheiten pro Projekt sind die Folge. Dies bedeutet, dass in Graz und Graz-Umgebung vermehrt kleinere Wohnungen gebaut werden. Wohnungen im Segment zwischen 75 und 110 Quadratmeter werden sehr selten angeboten – Wohnungen mit 3-4 Schlafzimmern fehlen komplett. Vor allem Familien zieht es dagegen ins Umland, also in jenem Bereich, wo die Koralmbahn verläuft. Die Entwicklungsschwerpunkte für das Wohnen innerhalb der Stadt Graz wird im Einzugsbereich des Grazers Hauptbahnhofes liegen. Die Entstehung der Smart City, der Reininghaus Gründen sowie die Entwicklungen von den Stadtbezirken Gries und Lend werden zukünftig viele neue Wohnungen und Arbeitsplätze hervorbringen – und dies direkt im Einzugsgebiet der Koralmbahn. Dies ist vor allem für Pendler\*Innen und für jene Menschen, deren Arbeits- oder Ausbildungsplatz sich im Einzugsgebiet der Koralmbahn-Haltestellen außerhalb von Graz befindet, interessant. Der Einzugsbereich des Grazer Hauptbahnhofes kann daher als präferierender Wohnstandort angesehen werden kann (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.29). Auch an den verschiedenen zukünftigen Haltestellen der Koralmbahn in Kärnten wird diese Denkweise präferiert. So wird in den kleineren Gemeinden des Einzugsbereiches

des Lavanttaler Bahnhofes mittels Baulandmodellen versucht, leistbaren Wohnraum zu schaffen um mehr Einwohner\*Innen in das Gemeindegebiet zu holen. Was zurzeit für den Raum rund um den Bahnhof Lavanttal spricht ist, dass der Quadratmeterpreis bei 23€ liegt und somit im Vergleich zu den steirischen Grundstückspreisen als günstig zu bewerten ist (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.79).

### 4.3 Bildungsstand der Bevölkerung

Zur Beantwortung der Forschungsfrage ist es wichtig, die relevanten Ausbildungsmöglichkeiten nach der abgeschlossenen Matura in den beiden Großstädten näher zu beleuchten. Um einen guten Überblick über die Anzahl der zukünftigen berechtigten Studierenden im Untersuchungsgebiet zu bekommen, soll folgende Grafik weiterhelfen:

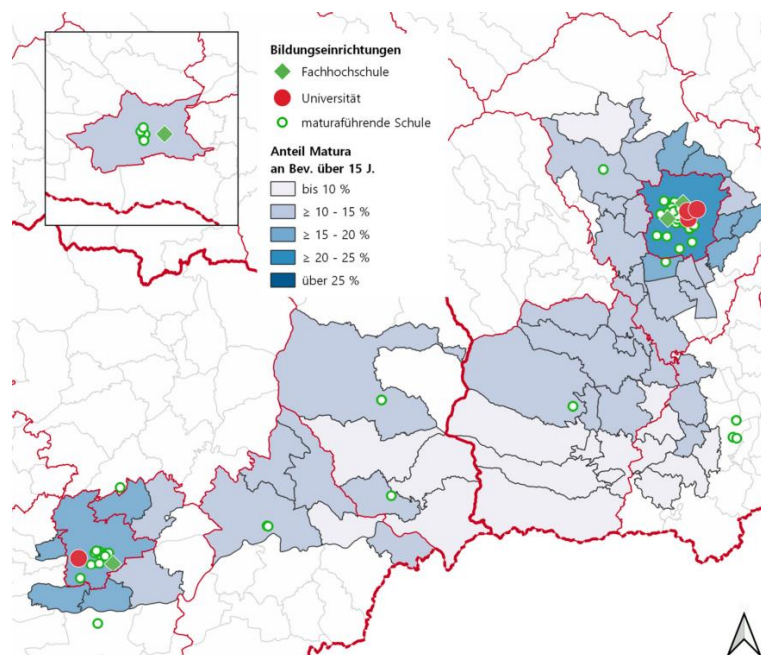


Abbildung 8: Bildungsstand im Untersuchungsgebiet - höchste abgeschlossene Ausbildung Matura

(Quelle: KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021)

Aufgrund der Grafik ist gut erkennbar, dass der Anteil der Bevölkerung mit Matura über 15 Jahre in Graz und Graz-Umgebung höher ist als jener in Klagenfurt und Klagenfurt Land. In

Abbildung 3 ist zu sehen, dass in den weiteren Bezirken im Umkreis der zukünftigen Koralmbahn in Kärnten und der Steiermark das Verhältnis ziemlich ähnlich ist und liegt hier bei über 10-15%. Dies dürfte jenen Grund haben, dass es sich hierbei um ländliche Räume handelt. In Graz studieren 4–5-mal so viele Menschen als in Kärnten. Insgesamt gibt es 12.500 Kärntner Studierende – davon sind 5.161 an öffentlichen Universitäten von Klagenfurt und 4.335 in Graz inskribiert. Umgekehrt sind von circa 28.000 Studierenden aus der Steiermark nur knapp über 600 in Klagenfurt stationiert und der restliche Großteil in Graz. Dies bedeutet, dass fast jede/r zweite kärntner Student\*In in Graz studiert (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.30f.). In Vordergrund stehen hierbei aber vor allem die Universitäten – bei den Fachhochschulen ist der Anteil deutlich geringer. Man kann daraus schließen, dass vor allem die Universitäten ein Motivationsgrund sind, um nach Graz zu ziehen. Ein weiterer wichtiger Parameter bei der Analyse des Raumes zwischen Klagenfurt und Graz ist der Bildungsstand der Bevölkerung. Der Anteil der Maturaabsolvent\*Innen in den Gemeinden des Projektgebiets schwankt von 8% (St. Johann im Saggautal) bis zu 21% (Graz). Auffallend ist vor allem die Abhängigkeit der Korrelation von Bildungseinrichtungen und Anteil der Bevölkerung mit Matura. Besonders die Gemeinden rund um den Bildungszentren Graz und Klagenfurt weisen die meisten Maturaabsolvent\*Innen auf. In den peripheren Regionen, welche keine optimale Versorgung auf Ausbildung aufweisen, gibt es den geringsten Anteil mit maturaführenden Schulen. Neben der generellen Bevölkerung, ist auch die Altersstruktur der Bevölkerung entscheidend, denn diese korreliert mit dem Anteil der Maturaabsolvent\*Innen. Die Gemeinden im Untersuchungsgebiet (Graz-Klagenfurt), die im peripheren Raum liegen, weisen einerseits eine ältere Bevölkerung und andererseits den geringsten Anteil an Maturaabsolvent\*Innen auf. Die höchste Dichte an Akademiker\*Innen ist rund um den Bildungszentren Klagenfurt und Graz zu finden. Allerdings kann in einigen Gemeinden des Untersuchungsgebiets ein großer Unterschied zwischen Maturaabsolvent\*Innen und Akademiker\*Innen festgestellt werden. Eine besonders hohe Differenz weisen die Gemeinden Stattegg, Krumpendorf am Wörthersee, Graz, Hart bei Graz, Kainbach bei Graz, Thal bei Graz und Weinitzen auf – hier ist besonders auffallend, dass der Anteil der Akademiker\*Innen von 10-20% höher ist als der Anteil an Maturaabsolvent\*Innen. Dieser große Unterschied kann ein guter Indikator dafür sein, dass sich bei diesen oben genannten Gemeinden um

Zuzugsgemeinden handeln könnte. Eine andere Option wäre, dass es sich hierbei um Gemeinden handelt, die von den Menschen als Wohnort gewählt werden, die aufgrund deren höheren Qualifikationen und Einkommens einen Arbeitsplatz in einem Zentrum (eventuell Bildungszentrum) aufsuchen, wo sie auch dementsprechend einen höheren Anspruch auf größere Wohnflächen haben. Die Akademikerquote im Untersuchungsgebiet liegt in den Gemeinden der Steiermark bei 15,3% und in den Gemeinden von Kärnten bei 15,2% - im Vergleich zum Bundesländerschnitt und dem österreichweiten Durchschnitt liegt das Untersuchungsgebiet bei dieser Bewertung klar über den Durchschnitt. Dies bedeutet, dass in unserem Untersuchungsgebiet die Akademikerquote österreichweit sehr hoch ist und dementsprechend die Koralmbahn ein wichtiges Puzzelteil für eine große Bildungsregion mit schneller Verbindung sein kann (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.31ff.).

#### 4.4 Mobilität und Erreichbarkeit

Das Mobilitätsverhalten von Student\*Innen ist bei dieser Thematik besonders wichtig – hierbei sollen wichtige Informationen der derzeitigen Student\*Innen zum Thema Wohnen und Mobilität offen gelegt werden. Diese Sozialerhebung fand unter Studierenden des IHS im Jahr 2015 statt. Der Wegzeit zwischen Wohn- und Bildungsstandort ist ein wichtiger Faktor für Studierende. Die durchschnittliche Wegzeit zwischen Wohn- und Bildungsstandort der Studierenden beträgt 34 Minuten. Für mehr als die Hälfte der Studierenden, etwa 63%, liegt die Wegzeit unter 30 Minuten. Ein weiterer Punkt ist, dass die Entfernung zum Bildungsstandort einen signifikanten Zusammenhang zur Wohnform besitzt. Die folgende Grafik zeigt die Korrelation zwischen Wohnform und Entfernung zum Bildungsstandort. Dabei wird zwischen Elternhaushalt, Wohnheim, Wohngemeinschaft, Einzelhaushalt und Haushalt mit Partner\*In unterschieden. Besonders auffallend ist, dass Studierende, die in einem Wohnheim oder in einer Wohngemeinschaft leben, die kürzeste Entfernung (20-22 Minuten) zu den Bildungsstandorten haben. Dies könnte jenen Grund haben, dass vor allem die Wohnheime und günstigeren Studenten-WGs in unmittelbarer Nähe der Bildungsstandorte

befinden. Einzelhaushalte und Haushalte mit Partner\*In haben eine durchschnittliche Entfernung zum Bildungsstandort von 32-37 Minuten. Grund dafür könnte sein, dass Einzelwohnungen schwieriger in der Nähe der Bildungsstandorte zu finden sind. Haushalte mit Partner\*In präferieren meistens Wohnungen, die mehr Platz bieten und nicht direkt im Stadtzentrum anzufinden sind. Mit Abstand die durchschnittliche längste Entfernung zu den Bildungsstandorten sind die Studierenden, die noch im Elternhaushalt leben. Die Elternhaushalte befinden sich selten im Stadtzentrum, sondern weitgehend außerhalb oder generell in einer anderen Stadt bzw. anderem Ort als die Bildungseinrichtungen (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.60).

	Elternhaushalt <sup>1</sup>	Wohnheim <sup>2</sup>	Wohngemeinschaft <sup>3</sup>	Einzelhaushalt <sup>4</sup>	HH mit PartnerIn	Gesamt
Unter 30 min	33%	86%	84%	66%	57%	63%
30 bis 60 min	43%	13%	14%	27%	32%	27%
Über 60 min	24%	1,0%	1,6%	8%	11%	10%
Summe	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Ø Entfernung	50 min	20 min	22 min	32 min	37 min	34 min

<sup>1</sup> Inkl. Haushalt anderer Verwandter.

<sup>2</sup> Inkl. Studierende, die mit dem/der PartnerIn im Wohnheim leben.

<sup>3</sup> Inkl. Studierende, die mit dem/der PartnerIn in einer Wohngemeinschaft leben.

<sup>4</sup> Inkl. Untermiete.

Abbildung 9: Korrelation zwischen Wohnform und Entfernung zum Bildungsstandort

(Quelle: KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021)

Ein weiterer Faktor sind die Mobilitätskosten – je größer die Entfernung zwischen Wohnung und Bildungsstandort, desto teurer wird es für die Studierenden. Daher wird das Pendeln auch zur gewissen Kostenfrage. Wenn man einen genaueren Blick auf die Wohnkosten für die Studierenden in Klagenfurt und Graz wirft, kann man feststellen, dass die Durchschnittskosten in beiden Städten identisch sind. Es entsteht kein finanzieller Vorteil, wenn man sich entweder für Graz oder für Klagenfurt als Wohnstandort entscheidet. Das größte Problem spiegelt sich bei den hohen Preisen der öffentlichen Verkehrsmittel wider. Ein Mangel hierbei sind vor allem die ermäßigten Tickets für Studierende ab 26 Jahren. Ein weiteres Problem zu den

Mobilitätskosten sind die gesetzlichen Regelungen zu Fahrtkosten bzw. Pendlerzuschuss. Deshalb greifen viele Studierende beim Pendeln zum Auto zurück (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.61).

Die Erreichbarkeiten zu den höheren Bildungseinrichtungen in Graz und Klagenfurt sollten so gut es geht, ohne Pkw's erfolgen. Das Positive ist, dass sowohl in Klagenfurt als auch in Graz zu keinen der Bildungseinrichtungen die Nutzung eines Pkw's erforderlich ist. Alle Einrichtungen (Graz: KFU, TU, MED-Uni, PH, FH-Joanneum / Klagenfurt: Alpen-Adria Universität, PH, FH) sind mehr oder weniger gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder per Rad (auch zu Fuß) von den jeweiligen Bahnhöfen erreichbar. In Graz ist die Anbindung der öffentlichen Verkehrsmittel sehr gut und verhilft somit Studierende zu einer schnellen Erreichbarkeit zu den jeweiligen Bildungseinrichtungen (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.62).

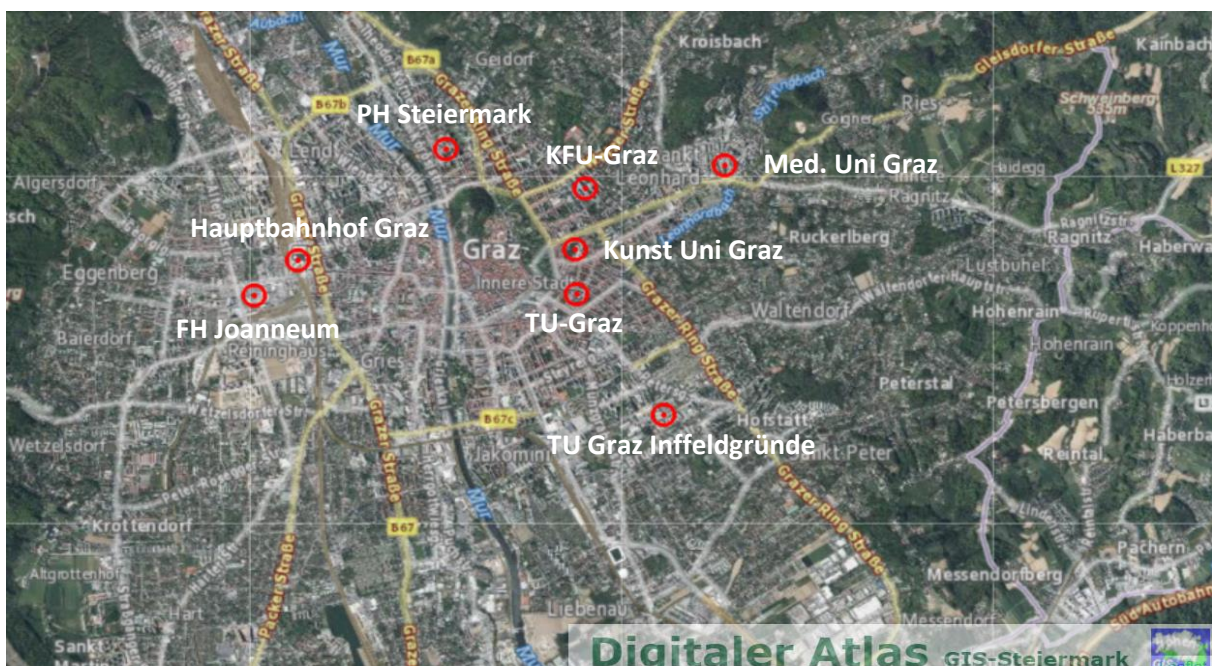


Abbildung 10: Lage der Universitäten und Hochschulen in Graz (Quelle: eigene Darstellung nach GIS STEIERMARK 2023)

Alle Student\*Innen können hierbei unabhängig vom Hauptwohnsitz diverse Ermäßigungen für die öffentlichen Verkehrsmittel erlangen. Nicht nur die Anbindungen der öffentlichen Verkehrsmittel, sondern auch das gut entwickelte Radnetz in Graz ist als gut zu bewerten.



Aufgrund der Masterplan Radoffensive 2030 kann für jede Bildungseinrichtung in Graz eine weitere Verbesserung der Radinfrastruktur erwartet werden. Besonders hervorgehoben wird die aktive Förderung des Radverkehrs durch die Medizinische Universität – hier wird die Radnutzung in Form von Gutscheinen für Fahrradwerkstätten (in Form von Reparatur und Anschaffung) belohnt. Dies könnte ein guter Ansatz für die weiteren Bildungseinrichtungen sein, um die Studierenden für die Nutzung des Radverkehrs zu überzeugen (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.69). In Klagenfurt ist das Szenario fast identisch – jedoch mit einem kleinen Schönheitsfehler. Die Bildungseinrichtungen in Klagenfurt sind vom Hauptbahnhof mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, in diesem Fall mit dem Bus, in maximal 20 Minuten erreichbar. Mit dem Umbau des Heiligengeistplatzes zu einem zentralen Umsteigeknoten im Stadtgebiet werden die Fahrtzeiten weiter verkürzt. Besonders positiv zu erwähnen sind die Anbindungen mit dem Fahrrad – es gibt sowohl vorhandene Next-Bike-Stationen (Radverleih) am Hauptbahnhof als auch bei den gesamten Bildungseinrichtungen. Das einzige Problem ist die Tarifierung bei den öffentlichen Verkehrsmitteln für Studierende (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.76).

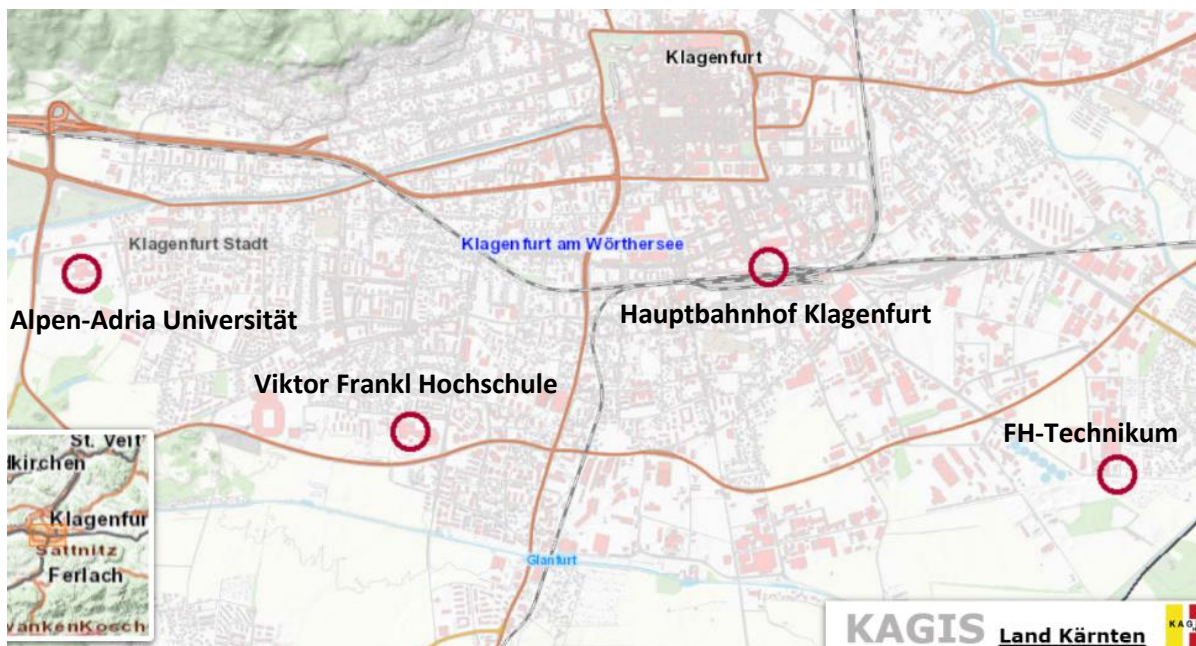


Abbildung 11: Lage der Universitäten und Hochschulen in Klagenfurt (Quelle: eigene Darstellung nach GIS KÄRNTEN 2023)

Günstigere Tickets gibt es nur für jene Studierende, die ihren Hauptwohnsitz in Kärnten haben. In Bezug auf die Koralmbahn und die dadurch möglichen einpendelnden Studierenden aus den anderen Bundesländern (zum Beispiel Steiermark) können die vergünstigten Ticketangebote zurzeit nicht wahrnehmen. Spätestens ab der Inbetriebnahme der Koralmbahn und der Einführung des Klimaticketes besteht hier definitiv Handlungsbedarf (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.76).

#### 4.5 Schlussfolgerung der Strukturanalyse

In den Zentralräumen Graz und Klagenfurt ist seit 2015 eine stetige Bevölkerungszunahme zu erkennen. Der stetige Anstieg wurde jedoch durch die langanhaltenden Corona Pandemie gebremst. Es deutet sich immer mehr eine Abwanderung aus den Städten in den Stadtumlandgemeinden an – eine Suburbanisierung. Es wird davon ausgegangen, dass die Urbanisierung gebremst wird und zugleich von einer (Re-) Regionalisierung begleitet wird. Sowohl für den steirischen als auch für den kärntnerischen Zentralraum wird eine (Re-) Regionalisierung stattfinden – dies ist auch aufgrund der Entwicklung der Baulandpreise sowie der Preise für Häuser und Eigentumswohnungen zu erkennen. Durch die gute zukünftige Anbindung an die Ausbildungszentren wird sich dieser Trend verstärken und der Tagespendelbereich wird sich ausdehnen. Schon in einigen umliegenden Bezirken der Hauptstädte und in den kleineren Städten entlang der zukünftigen Koralmbahn ist zu erkennen, dass diese ein Bevölkerungsplus verzeichnen und vermehrt als Wohnstandort gewählt werden. Im Bildungsbereich ist hervorzuheben, dass fast die Hälfte aller kärntner Universitätsstudent\*Innen in der Steiermark studieren. Der Drang nach Graz zu gehen, um ein Studium abzuschließen ist weiterhin groß und wird auch in Zukunft mit der Koralmbahn noch attraktiver. Allerdings sind nur 15% dieser Hälfte Studierende der Fachhochschulen. Hier könnte das Studienangebot der Kärntner Fachhochschulen eine Rolle spielen, da sie eine breitere Palette an verschiedenen Studienrichtungen anbieten. Viele kärntner Studienanwärter\*Innen müssen jedoch für zahlreiche Universitätsstudien nach Graz



ausweichen – umgekehrt betrachtet gibt es hierbei keine starke Beziehung, denn circa 800 Studierende aus der Steiermark studieren in Kärnten. Aufgrund der schnelleren Erreichbarkeit durch die Koralmbahn kann es zu einem regelmäßigen Pendelaufkommen der zukünftigen Studierenden kommen. Vor allem die Tarifierung der öffentlichen Verkehrsmittel wird eine große Rolle dabei spielen. Die Tarifierung der Ticketpreise bei den öffentlichen Verkehrsmitteln besitzen für die Studierende eine hohe Relevanz. In der Steiermark können Studierende vergünstigt die öffentlichen Verkehrsmittel wahrnehmen, ohne an den Wohnsitz gebunden zu sein, sondern rein an den Bildungsstandort. Bei dem Ticketangebot in Klagenfurt ist die Bindung an einem Wohnsitz in Kärnten erforderlich. Bei der Wahl des Wohnstandortes spielt auch die Erreichbarkeit der Bildungseinrichtungen eine große Rolle, die sowohl in Klagenfurt als auch in Graz als sehr gut zu bewerten ist. Ein weiterer Ausbau des öffentlichen Verkehrs inklusive Taktverdichtungen und der Ausbau der Fahrradinfrastruktur würde die Erreichbarkeit weiter verbessern. Schon jetzt gibt es Pendelbeziehungen zwischen den Gemeinden im Einzugsbereich der Bahnhöfe Klagenfurt und Lavanttal nach Graz. Die bestehenden Beziehungen können als enormes Potenzial für die Entwicklung einer starken Pendelachse entlang der neuen Koralmbahn gesehen werden (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.81ff.).

## 5 Fallbeispiele für eine überregionale Entwicklung aufgrund öffentlicher Verkehrsanbindungen (Bahn)

Um die Auswirkungen der Koralmbahn für die zukünftigen Studierenden bezüglich Wohnortes und Studienstandortwahl besser verstehen zu können und welche Veränderungen dies für die beiden Städte bedeuten würde, ist es sinnvoll, sich Beispiele vor Augen zu halten, wo eine schnellere Erreichbarkeit schon erfolgreich verlief. Anhand der positiven Auswirkungen der Beispiele kann ein wesentlicher Bezug für die zukünftigen Studierenden im Untersuchungsgebiet erarbeitet werden. Nach zahlreichen Recherchen zum Thema „Auswirkungen neuer Schieneninfrastrukturen auf regionale und lokale Entwicklungen“ sind folgende Erkenntnisse, die auch auf die Koralmbahn zutreffen könnten, erkennbar:

Ein großer Teil, circa 75%, der Bahnnutzer\*Innen, leben innerhalb eines 3km Radius zur Bahnstation. Nutzer\*Innen, die weiter entfernt waren sind jene, die auf die Bahn angewiesen sind. Im Umkreis der Bahnstationen entstehen vermehrt verdichtete Wohngebiete, die gleichzeitig eine Funktionsmischung (sinnvolle kurze Wege) beinhaltet. Weiteres ist anzumerken, dass die Veränderung der Erreichbarkeit auf der Schiene im Personenverkehr einen positiven Effekt auf die Beschäftigung haben. Hinzu kommt, dass die Verbesserung der Schienenerreichbarkeit sich positiv auf die Stadtregionen und Räume mit Verstädterungstendenzen auswirkt – in den ländlichen Räumen war dieser Effekt eher neutral zu begutachten. Erkennbar war auch, dass es eine Zunahme der Ausbildungspendler\*Innen und der Geschäftsreisenden erfolgte. Noch stärker hingegen war die Zunahme bei den Fahrten für Tagesausflüge und den Mehrtagetourismus (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.90). Die nun folgenden drei Beispiele sollen nun einen Einblick geben, in welche Richtung sich die Auswirkungen der Koralmbahn bewegen könnten.

## 5.1 Löschberg-Basistunnel

Der Löschberg-Basistunnel befindet sich in der Schweiz und verbindet dort seit 2007 das Berner Oberland mit dem Walliser Talgrund. Diese Verbindung zwischen Bern und Visp ist deshalb ein anschauliches Beispiel, da sich hier die Fahrzeit knapp unter eine Stunde halbiert hat und deshalb sehr gut vergleichbar mit der Koralmbahn und der damit verbundenen besseren Erreichbarkeit zwischen Klagenfurt und Graz ist. Anstatt den knapp 120 Minuten mit dem Auto, ist es seit 2007 möglich in nur 55 Minuten mit der Bahn von Bern nach Visp und umgekehrt zu reisen. Die wesentlichen Auswirkungen der schnelleren Erreichbarkeit zwischen Bern und Visp sind folgende (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.96f.):

- Ein Zeitgewinn von einer Stunde zwischen Mittelland (dichteste besiedelte Region der Schweiz) und Wallis (drittgrößter Kanton der Schweiz)
- Starker Anstieg der Tagestouristen
- Starker Anstieg der Pendler\*Innen von und in die Bundesstadt Bern
- Bildung von berufliche Wohnregionen
- Zweitdestination mit Anbindung an die Agglomeration Bern
- Attraktivierung der wirtschaftlichen Standortqualität

Auffallend im Hinblick auf die Studierenden im Untersuchungsgebiet Graz-Klagenfurt ist, dass sich die Auswirkungen des Löschberg-Basistunnel vor allem auf den Anstieg des Pendler\*Innen-Verkehrs und auf die Wohnsituation konzentrieren. Beim Pendlerverkehr wurde beobachtet, dass der Anteil der Fahrten für Ausbildungen von 5% auf 9% zunahm. Dies bedeutet, dass sich der Ausbildungsverkehr fast verdoppelt hat. In Anbetracht der guten Vergleichbarkeit mit der zukünftigen Erreichbarkeit der Koralmbahn kann man daraus schließen, dass unter bestimmten Voraussetzungen der Ausbildungsverkehr zunehmen wird. Daher kann auch abgeleitet werden, dass zukünftige Studierende im Untersuchungsgebiet Graz-Klagenfurt die Koralmbahn als Pendelverkehrsachse zum Ausbildungsort vermehrt nutzen werden. Bezüglich Wohnsituation wurde festgestellt, dass aufgrund der schnelleren Verbindung anhand des Löschberg-Basistunnels es vermehrt zur Bildung von Wohnregionen kam und eine Zweitdestination mit Anbindung an die Agglomeration Bern gewählt wurde. Hierbei kann auch explizit auf die zukünftigen Studierenden im Raum Graz-Klagenfurt

geschlossen werden. Aufgrund der schnellen und guten Anbindung der Koralmbahn in diesem Raum wird es immer wieder zur Bildung von Wohnregionen außerhalb der Großstädte Graz und Klagenfurt kommen. Neben der Bildung von Wohnregionen würde es auch aufgrund der besseren Erreichbarkeit vermehrt bei der Wohnhaftigkeit der Menschen im Heimatort bleiben und mit der Anbindung der Koralmbahn nach Graz oder Klagenfurt pendeln. Hier wiederum kann explizit auf die Forschungsfrage eingegangen werden. Aufgrund des vergleichbaren Beispiels anhand Entfernung beider Städte und schnellerer Erreichbarkeit kann auch im Untersuchungsgebiet Graz-Klagenfurt mit Inbetriebnahme der Koralmbahn erwartet werden, dass die Bevölkerung und auch die zukünftigen Studierenden in diesem Raum die Koralmbahn vermehrt als Pendeloption für die Ausbildungsfahrten in Betracht ziehen werden und hinzukommend noch am Heimatort wohnhaft bleiben bzw. eine Zweitdestination mit Anbindung an die Großstädte Graz und Klagenfurt wählen. Eine weitere Auswirkung der besseren Erreichbarkeit anhand des Löschberg-Basistunnel war, dass die Zahl der Reisenden im Personen-Fernverkehr von 7.600 auf 13.000 pro Tag anstieg – umgerechnet bedeutet dies ein Plus von 71%. Das jährliche Wachstum wird auf bis zu 16.000 Reisenden pro Tag gerechnet. Am stärksten hat der Freizeitverkehr zugenommen – der Tages- als auch der Mehrtagestourismus zählen hierbei dazu (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.96f.).

Aufgrund der schnellen Erreichbarkeit beider Städte wurde davor davon ausgegangen, dass ein markanter Rückgang der Nächtigungen in der Hotellerie befürchtet wurde. Nach einer langen Beobachtungsphase wurde festgestellt, dass kein Rückgang der Nächtigungen festzustellen war. Dies hatte auch jenen Grund, dass neue Angebote und Marketingstrategien eingesetzt wurden und erfolgreich waren. Es ist daher wichtig, auch im Hinblick auf die Koralmbahn und den Städten Klagenfurt und Graz, für den Tourismus und die Hotellerie eine frühzeitige Strategie zu entwickeln. Durch den Löschberg-Basistunnel und der damit verbundenen schnelleren Erreichbarkeit zwischen Bern und Visp kristallisierten sich dadurch Regionen heraus, die eine Erreichbarkeitsverschlechterung aufwiesen. Die Resultate dahingehend waren positiv, da diese Regionen die schlechtere Erreichbarkeit durch Innovation, verbesserte touristischen Angeboten und unternehmerischen Handeln der regionalen und lokalen Akteure ersetzt wurden. Betreffend der Siedlungsentwicklung wurde erwartet, dass vor allem hochqualifizierte Personen ihren Wohnsitz im Wallis und ihren

Arbeitsort in Bern haben werden. Jedoch wurde bemerkbar, dass die direkten Auswirkungen des Löschberg-Basistunnel auf die Siedlungsentwicklung ziemlich gering sind. Die einzige Auswirkung des Löschberg-Basistunnel dahingehend ist, dass eine Zentralisierung in der Agglomeration unterstützt wird (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.98).

## 5.2 Westbahnstrecke Wien – St.Pölten

Seit der Erschließung der Hochleistungsstrecke zwischen Wien – St. Pölten – Linz (Westbahn) haben sich die Reisezeiten in diesem Bereich erheblich verkürzt. Die Reisezeit zwischen Wien und St. Pölten hat sich von 45 Minuten auf 28 Minuten reduziert. Diese Veränderung wurde auch an der Fachhochschule St. Pölten merkbar. Die Hochleistungsstrecke zwischen Wien und St. Pölten hat sich insbesondere auf die Studierenden und Mitarbeiter\*Innen positiv ausgewirkt. Die Fachhochschule St. Pölten liegt in der Nähe des Bahnhofes – dies ist ausschlaggebend für die starke Nutzung des Zuges. Man kann den Weg vom Bahnhof zur Fachhochschule entweder zu Fuß (circa 10 Minuten Gehweg) oder mittels Next-Bike Station (Fahrradverleih) mit dem Rad überbrücken. Zu erwähnen ist, dass der Andrang in den Wohnheimen vor Ort stark zurückgegangen ist. Dies hat jenen Grund, da Studierende aus Wien täglich pendeln und auch Studierende aus St. Pölten es bevorzugen, aufgrund des sozialen Lebens, in Wien zu wohnen. Der Anteil der Studierenden aus Wien und aus Linz ist deutlich gestiegen. Durch die Einführung von Homeoffice und „Distance Learning“ ist ein Umzug nach St. Pölten nicht mehr notwendig, es ist ausreichend, wenn man 3- bis 4-mal wöchentlich nach St. Pölten pendelt. In Summe ein erfolgreiches Konzept, da seit Betriebsstart der Hochleistungsstrecke sich die Zahl der Mitarbeiter\*Innen und Student\*Innen knapp verdoppelt haben und die Nachfrage nach Parkplätzen stark gesunken ist. Dies bedeutet, dass viele Menschen das Angebot der schnelleren Erreichbarkeit mit dem Zug für ihre Arbeit/Ausbildung nutzen. Der einzige Nachteil, der dabei festgestellt wurde, ist jener, dass die Züge zu den Stoßzeiten überfüllt sind und nur mehr noch Stehplätze vorhanden sind (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.108).

Auf die Forschungsfrage eingehend betrachtet ist dieses Beispiel deshalb von großer Bedeutung, dass aufgrund einer schnelleren Erreichbarkeit vor allem die Ausbildungsstandorte mit ihren Angeboten profitieren können und dabei unabhängig vom Wohnort der zukünftigen Studierenden. Besonders zielorientierend für zukünftige Student\*Innen ist, dass vor allem die Studienangebote auf den Universitäten in Graz und die Studienangebote auf den Fachhochschulen in Klagenfurt entscheidende Ausbildungsbesonderheiten und ein gewisses Merkmal sind. Zukünftige Studierende im Raum Graz-Klagenfurt können daher ihren Wohnort spezifisch nach der Lebensqualität und ihren Anforderungen aussuchen, ohne sich dabei nach dem Studienstandort zu richten.

Wie im Beispiel vorhin schon erwähnt wurde, wählten viele Studierende ihren Wohnort in Wien aufgrund der Lebensqualität und der Vorteile im freizeitlichen Leben, jedoch studierten sie in St.Pölten aufgrund der sehr guten und speziellen Ausbildungsmöglichkeit und der förderlichen Erreichbarkeit zwischen Wien und St.Pölten, welche zum Pendelverkehr einlädt. Ein ähnliches Szenario könnte sich auch im Untersuchungsgebiet Graz-Klagenfurt ergeben – solange die zukünftigen Student\*Innen in einen der beiden Städte studieren wollen, ist die Wahl des Wohnortes aufgrund der schnellen Erreichbarkeit in beide Städte frei wählbar.

### 5.3 Öresund Region

Die Öresund Region ist zwar mal ein Blick über den Tellerrand von Österreich, jedoch das Paradebeispiel für das Untersuchungsgebiet Graz – Klagenfurt. Die Öresund Region ist eine in den letzten Jahren stetig entwickelte Metropolregion, die sich beiderseits des Öresunds transnational nach Dänemark und Schweden erstreckt. Die urbanen Zentren dieser Metropolregion sind Kopenhagen (Dänemark) und Malmö (Schweden). Ausschlaggebend war die Errichtung der Öresund Brücke und somit die gleichzeitige Verbindung zwischen Kopenhagen und Malmö per Zug, Bus oder Auto (HANSEN 2013, S.9ff.).



*Abbildung 12: Öresundbrücke (Quelle: SIEBERT 2005)*

Aufgrund der guten Erreichbarkeit findet eine Kooperation auf den Ebenen Wissenschaft, Universitäten, Wirtschaft und öffentlichen Leben in dieser Region statt. Im Bereich der Bildung gibt es jenen Vorteil, dass die Universitäten beider Länder viele und wichtige Kooperationen zueinander führen, obwohl zwei Städte verschiedener Länder davon betroffen sind. Hier wird der Transport der 150.000 Studierenden durch eine Bahnverbindung über die Ostsee anhand der Öresund-Brücke gewährleistet. Die Fahrzeit beträgt 39 Minuten und ist in Zukunft mit der Fahrzeit zwischen Klagenfurt und Graz zu vergleichen. Durch die Verschmelzung der Universitäten in dieser Region kommt es zum regelrechten Austausch im Bereich Wissenschaft

und auch für die Studierenden selbst ist es ein großer Vorteil (HANSEN 2013, S.9ff.). Um weitere Information bezüglich der Situation in der Öresund Region zu bekommen, machte ich mir im Oktober 2022 selbst ein Bild vor Ort. In Malmö hatte ich ein kurzes Gespräch mit Titti Kejllander, der ein Beauftragter für internationale Beziehungen an der Universität Malmö ist. Insgesamt gibt es eine Liste von 37 Institutionen, die in einer Kooperation zwischen der Universität Malmö und Dänemark stehen. Im Vordergrund stehen hierbei die Kooperationen innerhalb von Bildung und Forschung – in diesem Fall Universitäten, Forschungsinstitute und diverse Firmen. Erwähnenswert ist, dass die Universität Malmö mit der Universität Roskilde (Dänemark) ein Doppelabschlussprogramm anbietet. Dies bedeutet, dass Student\*Innen sowohl auf der Universität Malmö als auch auf der Universität Roskilde ihren Abschluss machen können. Die Studierende in der Öresund Region profitieren vor allem durch den reibungslosen öffentlichen Verkehr zwischen Malmö und Kopenhagen und von der großen Auswahl an Hochschulen. Hinzu kommt, dass für EU-Bürger\*Innen keine Studiengebühren anfallen. Die Student\*Innen können sich dazu noch an Universitäten in beiden Ländern bewerben und auch Kurse oder Lehrveranstaltungen an den Kooperationsuniversitäten in Dänemark/Kopenhagen besuchen (KEJLLANDER 2022, o.S.).

Auch dieses Beispiel hat eine große Bedeutung und Einfluss auf die Beantwortung der Forschungsfrage. Im Vordergrund steht hierbei, dass eine Kooperation der Universitäten zweier Städte mit schneller Erreichbarkeit einen Einfluss auf die Wahl der Studierenden bezüglich Wahl von Wohn- und Studienstandort haben kann. Sollte es neben der Süd-Ost Kooperation im Bereich Lehramt für Sekundarstufe, wo Klagenfurt und Graz bereits kooperieren, noch zu weiteren wichtigen Kooperationen in diversen Studiengängen kommen, würde sich auch die Wahl von Wohn- und Studienstandort für die zukünftigen Studierenden im Untersuchungsgebiet ändern. Ist es für zukünftige Studierende im Raum Graz-Klagenfurt möglich ihr Studium in beiden Städten zu absolvieren, dann werden beide Studienstandorte in Anspruch genommen. Im Bereich Wahl von Wohnort könnte sich jenes Szenario bilden, dass sowohl zukünftige Studierende aus Graz oder aus Klagenfurt in ihrem Wohnort weiterhin verbleiben und bei diversem Verlangen dennoch in die jeweilige andere Stadt pendeln können und die jeweilige Lehrveranstaltung dort besuchen. Zukünftige Student\*Innen die im Raum zwischen den beiden Großstädten leben, haben einerseits die Chance aufgrund der guten



Erreichbarkeit der Koralmbahn in ihrem Heimatort weiterhin wohnhaft zu bleiben und andererseits die Möglichkeit bei einer eventuellen zukünftigen Kooperation beider Universitäten den Studienstandort selbst bestimmen können – je nach Gefühlslage, Interesse an der jeweiligen Stadt, Zeitmanagement der Lehrveranstaltungen, Studienkollegen oder auch Lektoren und viele weitere ausschlaggebende Gründe für die eine oder andere Stadt. Zu erwähnen wäre, dass bei einer Kooperation der Studienstandorte Graz und Klagenfurt die Lehrveranstaltungen ihres Studiums sowohl einen Tag in Klagenfurt und den anderen Tag in Graz absolvieren könnten. Dies verschafft eine einzigartige Flexibilität und Variabilität des Studierens und wäre somit für die zukünftigen Studierenden im Raum Graz-Klagenfurt eine neue Art des Studierens und österreichweit somit einzigartig.

#### 5.4 Auswirkungen auf die Städte und Regionen im Untersuchungsgebiet

Um einen generellen Überblick über die Auswirkungen der Koralmbahn auf das Untersuchungsgebiet zu bekommen, werden in diesem Kapitel besonders die zwei Landeshauptstädte Klagenfurt und Graz und die Regionen Lavanttal und Weststeiermark beleuchtet. Hierbei werden sowohl die Auswirkungen der Koralmbahn auf die Städte und Regionen sowie jene auf zukünftige Studierende behandelt. Anhand der vorherigen Beispiele und der zukünftigen schnelleren Erreichbarkeit aufgrund der Koralmbahn im Raum Graz-Klagenfurt können verschiedene Schlüsse gezogen werden und mit den Auswirkungen auf die zukünftigen Studierenden verbunden werden.

Sowohl Graz als auch Klagenfurt werden von der Inbetriebnahme der Koralmbahn sehr stark profitieren. Anhand der Beispiele in den vorherigen Kapiteln und aus den kalkulierten Daten kann eine Steigerung im Tages- und Mehrtagestourismus erwartet werden. Graz als Kulturhauptstadt und Klagenfurt am Fuße des Wörthersees können aus dieser Wertschöpfung vor allem in diesem Bereich Gewinn schlagen. Neben den touristischen Vorteilen wirkt sich eine schnelle Erreichbarkeit zwischen zwei Städten im Wirtschafts- und Konzernbereich aus. Viele Unternehmen und Konzerne werden sich in Zukunft in den Städten Graz und Klagenfurt

niederlassen. Grund dafür ist vor allem die gute Erreichbarkeit ab 2026 sowohl in den Norden, als auch in den Süden Europas – vor allem Konzerne wo der Güterverkehr eine tragende Rolle spielt kommen hierbei zu ihrem Vorteil. Ein weiterer und wichtiger Aspekt bezüglich zukünftiger Studierende ist, dass die Zusammenarbeit der Forschungs- und Universitätsbereiche voranschreiten wird. Aufgrund der schnellen Erreichbarkeit beider Städte kann eine Art Bildungs- und Forschungsregion gebildet werden, die es in Österreich noch nicht gibt. Es wäre ein Alleinstellungsmerkmal, dass sowohl neue Arbeitskräfte und Forscher\*Innen als auch Student\*Innen anziehen würde. Es gibt zahlreiche Regionen, die vom Bau der Koralmbahn und die damit verbundene Vollendung der Baltisch-Adriatischen Achse, profitieren. Eine dieser Regionen ist die Weststeiermark und der dort befindende Bezirk Deutschlandsberg, der sich vor allem anhand traditioneller Tätigkeiten im Bereich Landwirtschaft und Industrie kennzeichnete. Neben der ländlichen und teilweise touristischen Region, wo sich viele Familien ansiedeln, da der Weg nach Graz und auch zu diversen Arbeitsplätzen gering ist, profitiert die Weststeiermark vom Produktionsbereich. Der hier liegende Bezirk Deutschlandsberg hat den höchsten Anteil aller steirischen Bezirke im produzierenden Bereich. Innerhalb dieses Produktionsbereichs sind 55,3% der Beschäftigten im wissensintensiven Technologiebereich tätig. Die Beschäftigten in diesem Bereich besitzen vor allem ein hohes Qualifikationsniveau. Die angesprochenen Spezialisierungen sind die wirtschaftlichen Stärken des Bezirkes. Die negative Seite des Bezirkes Deutschlandsberg bezieht sich auf die verkehrspolitische Randlage und den AuspendlerInnen (KIRSCHNER et al. 2012, 15).

Weite Teile der Region sind nur unzureichend an das überregionale Verkehrsnetz angeschlossen. Besonders betroffen von dieser Situation ist der Bezirk Deutschlandsberg und sämtliche Ortschaften südlich von Stainz. Das Problem hierbei ist, dass die Verbindung zum überregionalen Verkehrsnetz und die Anbindung an den Grazer Zentralraum bescheiden ausgebaut ist. Eine weitere Problematik ist, dass die zahlreichen Engpässe die interregionalen Erreichbarkeiten reduzieren. Neben der mangelhaften regionalen Erreichbarkeit ist besonders die Region rund um Deutschlandsberg als klare Auspendlerregion bekannt. Die Auspendler\*Innen sind überwiegend im Sektor der Dienstleistung tätig - hingegen arbeiten die Einpendler\*Innen im Sektor der Produktion. Die unterschiedlichen Arbeitsbereiche der

Ein- und Auspendler\*Innen sind hochgradig von den Beschäftigten aus den anderen Bezirken abhängig. Ein Grund für das Pendeln ist, dass die Arbeitsnachfrage nicht durch Arbeitnehmer\*Innen innerhalb der Region zufriedengestellt werden kann (KIRSCHNER et al. 2012, 16).

Es kommt daher entweder zu einem Mangel oder zu einem Überschuss an Arbeitskräften in diversen Wirtschaftsbereichen. Die wirtschaftliche Entwicklung einer Region ist nicht nur von Aus- sondern auch von Einpendler\*Innen abhängig - daher soll sich zwischen Ein- und Auspendler\*Innen immer die Waage halten. Die meisten Einpendler\*Innen kommen aus der Landeshauptstadt Graz, Leibnitz und teilweise aus dem schwer erreichbaren Feldbach. Die Einpendler\*Innen aus Graz arbeiten vermehrt im Technologiebereich der Sachgütererzeugung, hingegen arbeiten die Einpendler\*Innen aus Leibnitz im Dienstleistungsbereich oder Handel. Grundsätzlich sind Teilregionen der Weststeiermark unzureichend an das überregionale Verkehrsnetz angeschlossen, dies betrifft sowohl den Individualverkehr als auch den öffentlichen Verkehr. Die einzige auszureichende Verbindung ist jene in Richtung Graz und Graz-Umgebung. Deshalb arbeiten auch zahlreiche Bewohner der Region Weststeiermark aller Bildungsschichten außerhalb ihres Wohnbezirkes (KIRSCHNER et al. 2012, 20).

Durch die Eröffnung des Koralmtunnels wird Deutschlandsberg eine deutliche Verbesserung der regionalen Erreichbarkeiten erleben. Nach der Fertigstellung des Tunnels wird die Weststeiermark einerseits mit dem Lavanttal in Kärnten verbunden und andererseits an der Verkehrsachse der BAA angebunden sein. Die gesamte Region mit einschließlich Deutschlandsberg rückt aufgrund der Verbesserung der Schienenverkehrsachse näher an Graz und besonders davon soll der Güterverkehr der Industrieregionen als auch die täglichen Pendler\*Innen profitieren. Dadurch verliert vor allem der Bezirk Deutschlandsberg seine innersteirische Randlage und wird somit eine zentrale Position zwischen dem steirischen und kärntnerischen Zentralraum einnehmen. Sozusagen wirkt eine neue Infrastruktur mit dementsprechend schnellerer Erreichbarkeit positiv auf das Wachstum von Regionen. Die wirtschaftliche Entwicklung und die Entstehung neuer Arbeitsplätze haben eine Verbundenheit zur Anlage in Infrastrukturen. Vor allem aufgrund der besseren Erreichbarkeit

durch die Koralmbahn nach Graz und Klagenfurt wird der Pendlerverkehr aus dieser Region stark zunehmen. Dies betrifft zum einen Arbeitskräfte aber auch zukünftige Studierende in dieser Region, welche für die Thematik dieser Arbeit besonders wichtig ist. Aufgrund der überregionalen Anbindung der Weststeiermark an Graz und in den südöstlichen Teil Kärntens ergeben sich vermehrt Chancen für zukünftige Student\*Innen aus diversen Studienstandorten in Graz und Klagenfurt zu wählen, ohne den Wohnsitz wechseln zu müssen oder sich mit langen Anreisen zum Ausbildungsstandort zu plagen. Die in den vorherigen Kapiteln besprochenen Faktoren wie Bildungsstand und Wohnraum bieten vor allem für die Region rund um Deutschlandsberg und deren zukünftigen Studierenden eine neue Chance. Für zukünftige Studierende wäre es möglich, aufgrund der Wohnpreise, eine durchschnittlich leistbare Wohnung in Deutschlandsberg zu mieten und von dort aus in den jeweiligen Bildungsstandort, sei es Graz oder Klagenfurt, zu pendeln. Ausgangspunkt hierbei ist, dass die Wohnungen in Graz und in Klagenfurt immer teurer werden – vor allem jene Wohnungen, die in einem Quadratmeterbereich liegen, die für Studierende von Vorteil wären. Dementsprechend hat die Koralmbahn und ihre bessere Erreichbarkeit für zukünftige Studierende einen enormen Nutzen (KIRSCHNER et al. 2012, 28).

Neben den steirischen Bezirk Deutschlandsberg und andere Regionen der Weststeiermark, können auch die kärntner Bezirke Wolfsberg, Völkermarkt und das gesamte Lavanttal vom Bau und der späteren Inbetriebnahme der Koralmbahn profitieren. Die beiden Unterkärntner Bezirke Wolfsberg und Völkermarkt haben eine gewisse Ähnlichkeit zum Bezirk Deutschlandsberg. Alle drei Regionen sind ähnlich groß, sind von der Industrie geprägt, spezialisieren sich in den Bereichen Elektronik, Maschinenbau und Metallbearbeitung und befinden sich alle in der Nähe der Streckenführung der Koralmbahn. Müsste also bedeuten, dass die angesprochenen Auswirkungen für Deutschlandsberg, auch für Wolfsberg und Völkermarkt gelten könnten. Es würde ein regelrechter Konkurrenzkampf entstehen. Wieso aber genau die zwei Bezirke aus Unterkärnten so stark davon profitieren könnten, zeigt die Wirkung eines Infrastrukturprojekts aus der Vergangenheit. Ab 1986 wurde mit dem Ausbau der Südautobahn in Richtung Völkermarkt und Wolfsberg begonnen. Aufgrund der Maßnahmen wurde die interregionale Erreichbarkeit der beiden Bezirke deutlich erhöht, verbessert und noch dazu profitieren sie nachhaltig davon. Aufgrund des Ausbaus der

Verkehrsinfrastruktur setzte ein gewisser Aufholprozess ein. Ein positiver Effekt war die Senkung der Arbeitslosenquote in beiden Bezirken und vor allem in Wolfsberg ist sie mit Stand heute noch immer am Sinken und liegt daher unter dem Kärntner Schnitt (KIRSCHNER et al. 2012, 29).

Durch die Inbetriebnahme der Koralmbahn könnte sich ein ähnliches Szenario abspielen, wie es beim Ausbau der Südautobahn der Fall war, denn die Auswirkungen von den Bezirken Völkermarkt und Wolfsberg decken sich mit jenen von Deutschlandsberg. Die Erreichbarkeit der beiden Kärntner Bezirke zu den Großstädten Klagenfurt und Graz wird sich verbessern. Aufgrund der Industrie geprägten Regionen und der diversen Spezialisierungen in unterschiedlichen Bereichen können sich, hinsichtlich des schnellen und gut koordinierten Verkehrsnetzes, weitere Unternehmen und Firmen ansiedeln. Weiteres werden Völkermarkt und Wolfsberg einen zentralen Platz zwischen Graz und dem Agglomerationsraum Klagenfurt-Villach einnehmen. Sowohl Deutschlandsberg als auch Wolfsberg und Völkermarkt liegen ab der Inbetriebnahme der Koralmbahn im Tagespendlerbereich und somit werden die bundesländerübergreifenden Pendlerbewegungen stark zunehmen. Neben den drei erwähnten Bezirken, die stark von der Koralmbahn profitieren, werden aufgrund der besseren Erreichbarkeit und der Verbesserung einiger Wirtschaftsstandorte die Bundesländer Kärnten und Steiermark sich gegenseitig bereichern (KIRSCHNER et al. 2012, 30).

Für zukünftige Studierende in dieser Region bedeutet dies ein ähnliches Szenario wie in Deutschlandsberg und weiten Teilen der Weststeiermark. Auch hier wird der Weg zum Ausbildungsstandort mit der Koralmbahn gering sein – unter 45 Minuten. Im gesamten Lavanttal als auch im Umkreis des neuen Bahnhofes in der Nähe von Wolfsberg wird es in Zukunft vermehrt zu Bautätigkeiten im Wohnungsbereich kommen. Wie schon rund um der Region Deutschlandsberg, sind auch im Lavanttal die Mietpreise im Gegensatz zu Graz und Klagenfurt überschaubar. Vermehrt wird es auch hier möglich sein, günstiger zu leben und in den Ausbildungsstandort zu pendeln. Neben den Wohnpreisen bieten sowohl die Bezirke Wolfsberg, Völkermarkt als auch Deutschlandsberg einen angenehmen ländlichen Lebensraum für zukünftige Studierende. Man entgeht den Alltagsstress in der Stadt durch das Leben im ländlichen Raum, ohne dabei auf exzellente Ausbildungsmöglichkeiten verzichten zu

müssen. Diese und weitere Aspekte werden, wie auch schon in den Benchmarks besprochen, auf die zukünftigen Studierenden im Untersuchungsgebiet Graz-Klagenfurt einfließen und zu einer Veränderung des Studierens in diesem Bereich führen.

## 5.5 Analyse der Fallbeispiele

Die Fallbeispiele sollten einen Einblick geben, welche Auswirkungen die Koralmbahn auf Personen, Regionen, Städte und Tourismus haben kann. Zusammenfassend kann erwähnt werden, dass ähnliche Auswirkungen wie in den anderen Regionen, auch im Untersuchungsgebiet Klagenfurt-Graz zu erwarten sind. Was an den anderen Beispielen bemerkbar auffiel ist, dass die Länge der Pendelstrecke nicht mehr maßgeblich entscheidend dafür ist, welches Verkehrsmittel zum Pendeln gewählt wird oder ob an den Ausbildungs- und Arbeitsort umgezogen wird. Ausschlaggebend ist hierbei die Reisezeit und wie bei den Beispielen sichtbar wurde, dass es bei Tagespendeldistanzen von 45-55 Minuten zu einer deutlichen Steigerung der Pendler\*Innen kommt. Der größte Effekt wurde bei einer Fahrzeit von circa 30 Minuten festgestellt (Wien - St.Pölten). Bei Fahrzeiten von bis zu 45 Minuten ist die Attraktivität des Zentrums sowie die Job- und Ausbildungsmöglichkeiten ausschlaggebend. Alles, was länger als Fahrzeit benötigt wird, wird vor allem als Freizeitfahrten, Geschäftsreisen und Ausbildungsfahrten genutzt. Es gilt daher die Prämisse, sobald die Bahn einen Zeitvorteil bringt, wird diese auch zum Pendeln genutzt. Aufgrund dessen, dass die Koralmbahn die Distanz von Graz nach Klagenfurt in 45 Minuten überbrückt und die Regionen wie das Lavanttal und die Weststeiermark eine noch schnellere Verbindung in die Landeshauptstädte haben, wird die Koralmbahn für zukünftige Studierende als Pendeloption zum Weg des Ausbildungsstandortes genutzt. Eine weitere wichtige Voraussetzung dafür ist, dass eine gute Anbindung des Bahnhofs am Ein- und Ausstiegort, faires und preislich moderates Ticketing und eine ausreichende Park & Ride Anlage gewährleistet wird. Als besonders wichtig stellte sich ebenfalls heraus, dass die Anbindungen der Einrichtungen am Zielort schnell und gut ausgebaut sind – wie zum Beispiel eine sehr gute Anbindung vom Bahnhof zum

Ausbildungsstandort (per Bus, Fahrrad, oder in wenigen Gehminuten). Entlang der neuen Schienenachsen war zu erkennen, dass sich neue Wohnstandorte und eine zusätzliche wirtschaftliche Dynamik entwickelte. Auch entlang der Koralmbahn darf damit gerechnet werden, wenn ausreichende Entwicklungsflächen im Einzugsbereich der Bahnhöfe bereitgestellt werden (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.109). Somit werden sich auch rund um die neuen Bahnhöfe im Lavanttal und in der Weststeiermark neue Wohnstandorte bilden und auch von den zukünftigen Studierenden in diesem Raum aufgrund der geringeren Preise und der sehr guten Erreichbarkeit in die jeweiligen Landeshauptstädte wahrgenommen und als Wohnort angesehen. Eine weitere Herausforderung stellt sich für den Zentralraum dar – es ist von großer Bedeutung, dass qualitativ hochwertige Wohnungen für die klassische Mittelschicht im Zentralraum angeboten werden. Wenn dies nicht der Fall sein sollte, werden sich immer mehr Menschen entlang der Hochleistungsstrecke im ländlichen Raum ansiedeln. Das identische gilt hier auch für zukünftige Student\*Innen – sind die Wohnungen in Graz und Klagenfurt nicht moderat genug, werden diese, sofern die Erreichbarkeit des Studienstandortes durch die Koralmbahn schnell erfolgt, von zu Hause aus Pendeln. Besonders seit der Corona-Pandemie bieten Universitäten, Fachhochschule und Arbeitsplätze die Möglichkeit Homeoffice zu machen. Aufgrund der nicht ständigen notwendigen Anwesenheit vor Ort gibt es hierbei auch die Möglichkeit zu Hause wohnen zu bleiben und bei dringlicher Anwesenheit auf die Universität oder zum Arbeitsplatz zu pendeln (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.110). Man sieht nun anhand der Fallbeispiele, welche Möglichkeiten sich entlang des Hochleistungskorridors der Koralmbahn, in den beiden Großstädten Klagenfurt und Graz und vor allem die Auswirkungen für Student\*Innen bezüglich Wahl von Wohn- und Studienstandort abzeichnen könnten.

## 6 Umfrage mit zukünftigen Studierenden

Um genauer herauszufinden, welche spezifischen Auswirkungen die Koralmbahn auf zukünftige Studierende in Bezug auf Wohnort und Studienstandort haben kann, wurde eine Online-Umfrage erstellt. Die Teilnahmebedingungen für diese Umfrage wurden wie folgt eingegrenzt:

- Schülerinnen und Schüler aus dem Untersuchungsgebiet Klagenfurt – Graz (Städte, Schulen die unmittelbar an der Koralmbahn angrenzen)
- Schülerinnen und Schüler aus den 1. Klassen Oberstufe/9. Schulstufe (5. Klassen AHS/BHS)

Sinn dieser Teilnahmebedingungen war es, dass bei der Umfrage jene Schülerinnen und Schüler mitmachen, die erstens im Untersuchungsgebiet und in der Nähe der zukünftigen Koralmbahn zur Schule gehen und zweitens die kurz vor oder zur Eröffnung der Koralmbahn ihre Matura abschließen werden und dadurch zu potenziellen Studiumskandidat\*Innen und Nutzer\*Innen der Bahn werden können.

Schüler\*Innen folgender Städte im Untersuchungsgebiet nahmen an der Umfrage teil:

- Graz und Graz-Umgebung
- Leibnitz
- Deutschlandsberg
- Voitsberg
- Wolfsberg
- St.Paul im Lavanttal
- Völkermarkt
- St.Veit an der Glan
- Klagenfurt und Klagenfurt Land



An der Umfrage nahmen, in einem Zeitraum von Anfang Oktober 2022 bis Ende Jänner 2023, 202 Schülerinnen und Schüler teil. Die Umfrage wurde mittels der Umfrageplattform SURVIO erstellt und anschließend an die Schulen im gewählten Untersuchungsgebiet gesendet. Insgesamt besuchten die Umfrage 318 Schüler\*Innen – davon schließen 202 Schüler\*Innen diese fertig ab und wurden zur Analyse herangetragen. Die Abschlussquote der Umfrage betrug dabei einen Prozentsatz von 65,3.

## 6.1 Ergebnisse der Umfrage

Die Umfrage bestand aus insgesamt 12 Fragen – zuerst wurden die Einstiegsfragen bezüglich Geschlecht, Alter und Herkunft laut Postleitzahl gestellt. Danach wurde der Fokus auf die Koralmbahn und die daraus resultierenden Auswirkungen gelegt. Wichtig war es herauszufinden, ob die Teilnehmer\*Innen schon einmal von dem Projekt gehört haben und ob sie die zukünftige schnellere Verbindung zwischen Graz und Klagenfurt überhaupt nützen würden. Nachdem die Schülerinnen und Schüler aus den Schulen im Umfeld der zukünftigen Strecke der Koralmbahn befragt wurden, war es erforderlich zu wissen, welchen Weg sie nach der abgeschlossenen Matura anstreben würden (Studieren, Arbeiten, Ausland) und an welchem Standort sie ihr eventuelles Studium oder ihren Beruf ausführen wollen. Die letzten Fragen beschäftigten sich dann intensiv damit, ob die schnelle Verbindung durch die Koralmbahn zwischen Klagenfurt und Graz einen Einfluss auf die Entscheidungen der zukünftigen Studierenden bezüglich Wahl des Wohnortes und des Studienstandortes haben kann. Weiteres wurde gefragt, ob das täglich pendeln zum Studienstandort eine Option wäre und ob die zukünftigen Student\*Innen für eine generelle Kooperation der Universitäten zwischen Graz und Klagenfurt wären.

Bei den 202 befragten Schülerinnen und Schüler war der Frauen Anteil höher als der Männer Anteil – fast mehr als doppelt so viele Schülerinnen nahmen an der Umfrage teil. Dies könnte auch den einfachen Hintergrund haben, dass vor allem Höhere Lehranstalten für wirtschaftliche Berufe an der Umfrage teilnahmen, wo der Frauenanteil natürlich um einiges

höher ist. Der Frauenanteil lag bei 62,9% und jener Anteil der Männer bei 34,7% - die restlichen Prozente ergaben sich durch Divers/keine Angabe.

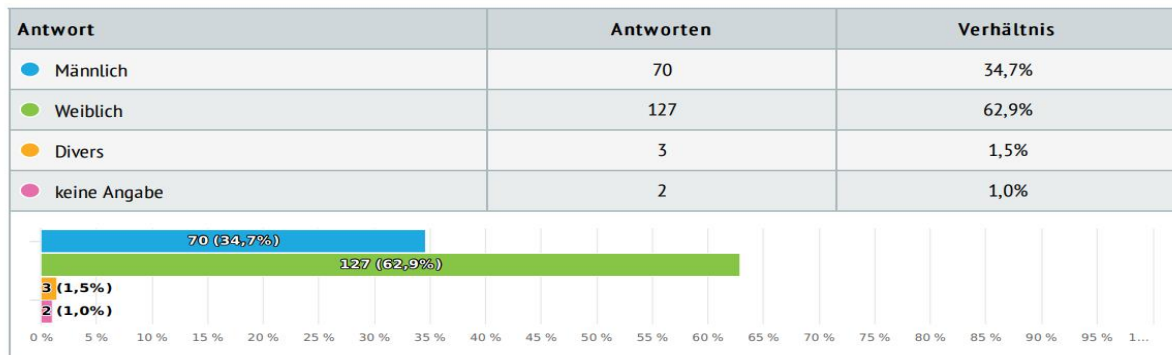


Abbildung 13: Umfragestatistik Geschlecht (Quelle: eigene Erhebung nach SURVIO 2023)

Das durchschnittliche Alter der Teilnehmer\*Innen befand sich zwischen 14-17 Jahren – dies war sehr erfreulich, da die TeilnehmerInnen im Jahr 2026 zwischen 18 und 21 Jahren sind und somit in einem Alter, wo das Studieren möglich wäre und die Koralmbahn auf die Personen einen Einfluss haben könnte. Die Teilnehmer\*Innen stammten aus Städten, die sich nicht weiter als in einem Radius von 20 Kilometer von der Koralmbahn entfernt befinden. Auffallend war, dass vor allem viele Teilnehmer\*Innen aus dem Umkreis der Städte Graz, Wolfsberg, Völkermarkt, Deutschlandsberg und Klagenfurt stammten. Von dem Projekt Koralmbahn haben 75,7% der Befragten schon etwas gehört – hingegen 21,8% der Befragten haben zu diesem Projekt keinen Bezug. Lediglich 2,5% wussten nicht, ob sie davon schon mal gehört haben oder nicht. Jedoch ist festzuhalten, dass deutlich mehr als die Hälfte der Befragten das Projekt der Koralmbahn kennen.

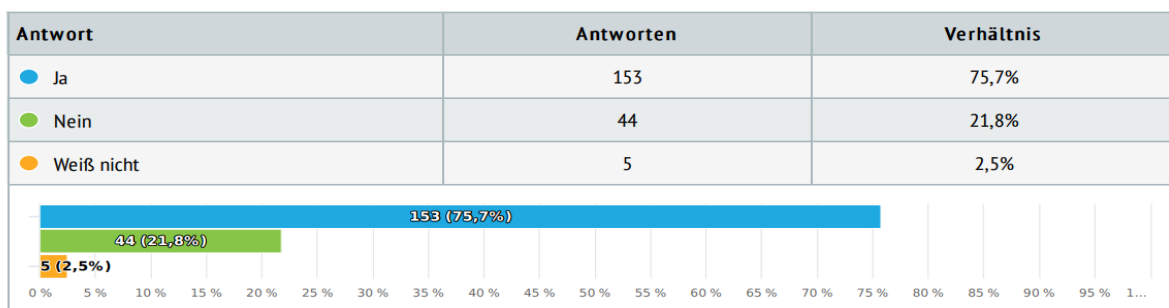


Abbildung 14: Umfragestatistik Projekt Koralmbahn (Quelle: eigene Erhebung nach SURVIO 2023)

157 der 202 Befragten würde das Angebot der Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt nutzen. Dabei ging es um die generelle Nutzung der Bahn, sei es aus persönlichen, beruflichen oder freizeithlichen Gründen. Dies bedeutet, dass die generelle Nutzung der Bahn für diese Altersgruppe in Betracht gezogen wird.

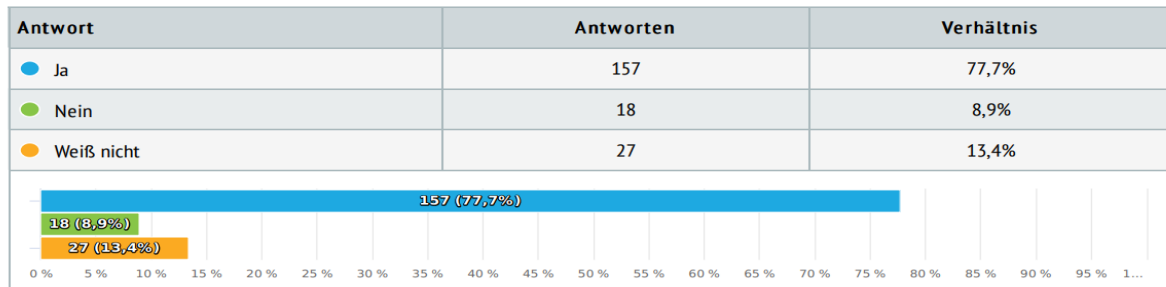


Abbildung 15: Umfragestatistik Nutzung der Bahn (Quelle: eigene Erhebung nach SURVIO 2023)

Mehr als 65% der Schülerinnen und Schüler wollen nach der abgeschlossenen Matura ein Studium beginnen. 16,3% der Befragten wollen sich eine Arbeitsstelle suchen und weitere 13,4% wollen zuerst Mal ins Ausland, um diverse Tätigkeiten durchzuführen (Opair, Reisen, usw.).

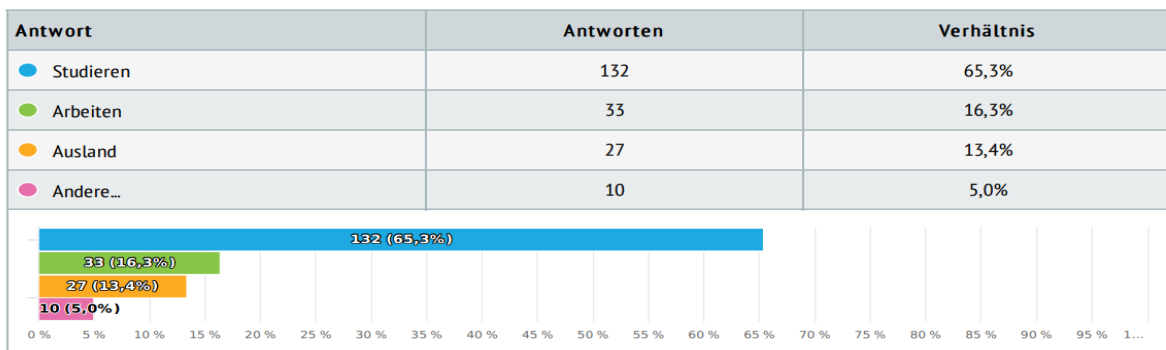


Abbildung 16: Umfragestatistik Pläne nach der Matura (Quelle: eigene Erhebung nach SURVIO 2023)

Eine weitere wichtige Frage der Umfrage war, wo sie nach der abgeschlossenen Schulausbildung arbeiten oder studieren wollen. 109 Schülerinnen und Schüler entschieden sich hier für die Stadt Graz, was mehr als die Hälfte der Befragten war. Die häufigste Stadt nach Graz war Klagenfurt mit 15,8% - lediglich 13,9% der Befragten könnte sich vorstellen in Wien zu studieren. Der restliche Anteil der Schüler\*Innen entschied sich für andere Städte, wo sie ihre Ausbildung oder ihre Arbeit durchführen wollen.

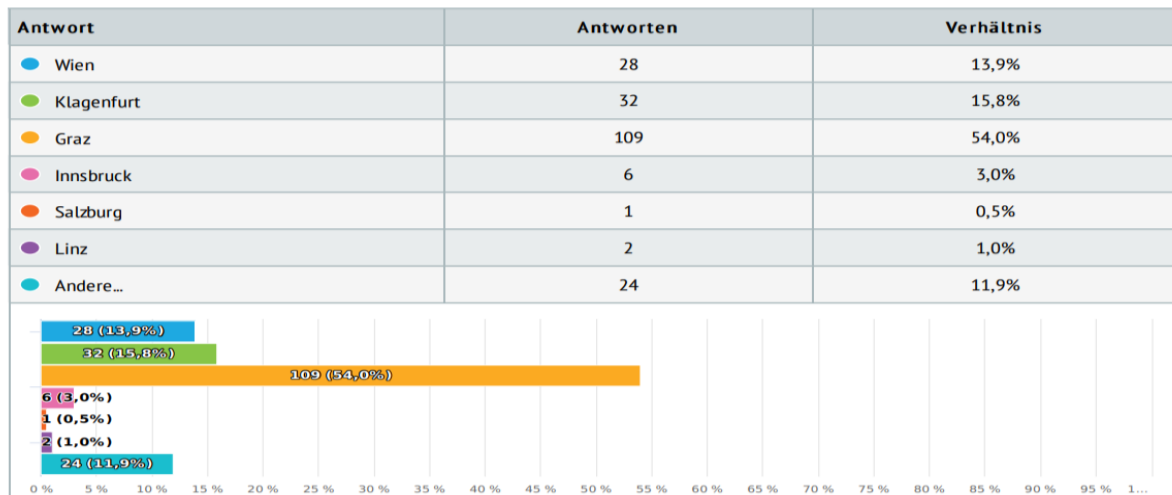


Abbildung 17: Umfragestatistik Wahl von Studienstandort (Quelle: eigene Erhebung nach SURVIO 2023)

Die Mehrheit der Schülerinnen und Schüler (56,9%) legten sich auch fest, dass sie aufgrund ihres Studiums/Berufes ihren Wohnort wechseln würden. 23,3% der Befragten sind sich dahingehend noch unsicher und 19,8% würden ihren Wohnort nicht wechseln.

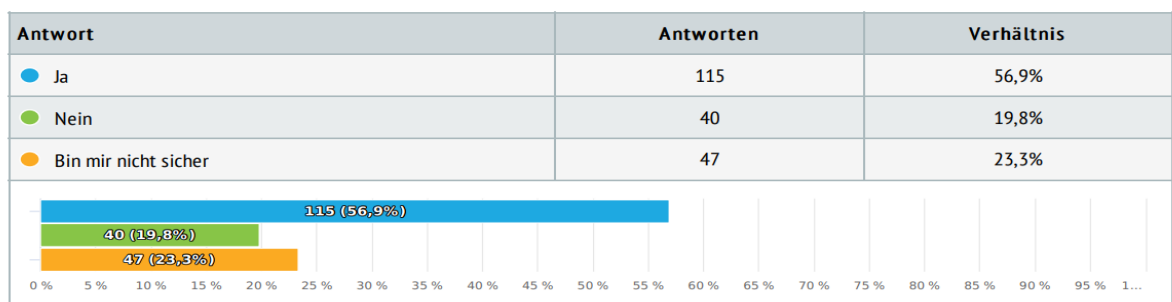


Abbildung 18: Umfragestatistik Wahl von Wohnort (Quelle: eigene Erhebung nach SURVIO 2023)

Wie würde die verkürzte Fahrzeit aufgrund der Koralmbahn, wenn sie jetzt schon in Betrieb wäre, zwischen Graz und Klagenfurt auf die Befragten auswirken? Bei dieser Frage konnten die Schüler\*Innen mehrere Antwortmöglichkeiten auswählen. Für 73 Schülerinnen und Schüler hat die verkürzte Fahrzeit zwischen Graz und Klagenfurt keinen Einfluss auf die zukünftigen Entscheidungen. Für 42,1% (85 Schüler\*Innen) der befragten Schülerinnen und Schüler ermöglicht die zukünftige schnelle Erreichbarkeit einen Umstieg von Pkw auf die Bahn. Für 37,1% (75 Schüler\*Innen) der Befragten erleichtert es auf der einen Seite am Heimatort weiterhin wohnhaft zu bleiben und auf der anderen Seite würden für 35,6% (72 Schüler\*Innen) die Wahl des Studienstandortes beeinflusst werden. Lediglich für 31 (15,3%) Schülerinnen und Schüler würde die verkürzte Fahrzeit die Wahl des Wohnstandortes beeinflussen.

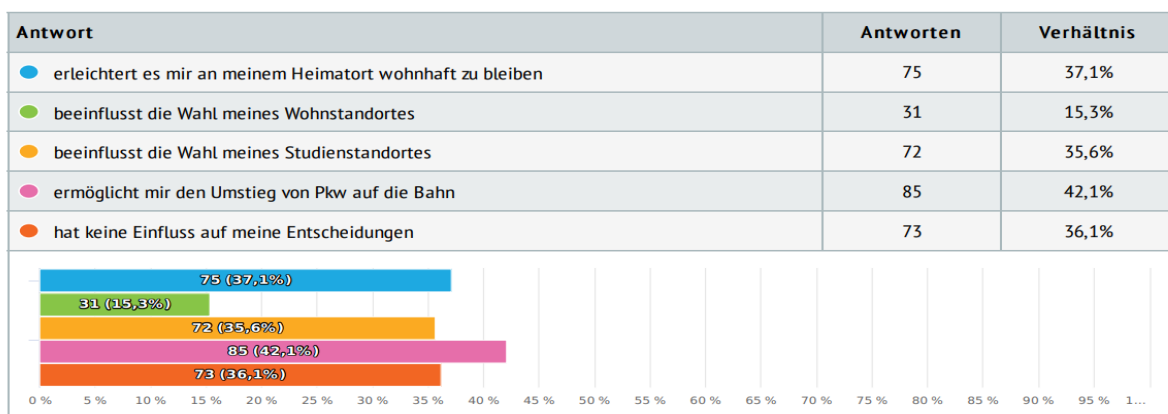


Abbildung 19: Umfragestatistik Wahl von mehreren Möglichkeiten bei Inbetriebnahme der Bahn

(Quelle: eigene Erhebung nach SURVIO 2023)

Eine weitere wichtige Frage in der Umfrage war, ob die Schülerinnen und Schüler bei einem zukünftigen Studium in einen der beiden Städte das Angebot der schnellen Erreichbarkeit nutzen und pendeln würden oder doch in die jeweilige Stadt ziehen würden. Dabei stellte sich heraus, dass 41,1% (85 Schüler\*Innen) aufgrund der schnelleren Erreichbarkeit pendeln würden. 72 Schülerinnen und Schüler (35,6%) würden trotz der schnelleren Erreichbarkeit in die jeweilige Stadt ziehen und 23,3% der Befragten (47 Schüler\*Innen) waren sich nicht sicher, ob sie pendeln oder in die jeweilige Stadt ziehen würden.

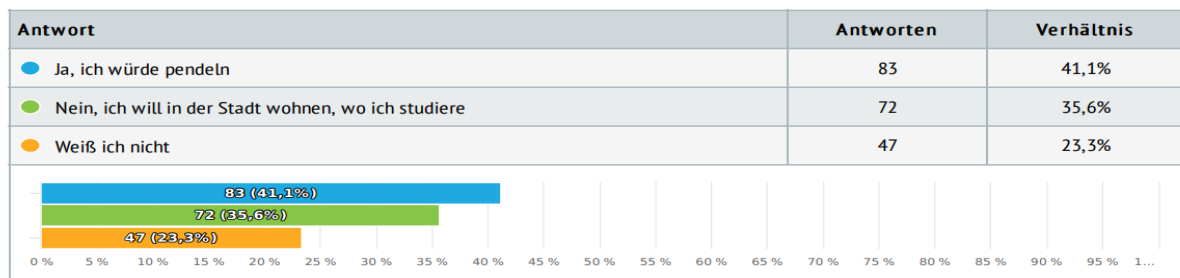


Abbildung 20: Umfragestatistik Pendeloption (Quelle: eigene Erhebung nach SURVIO 2023)

Die abschließende Frage war schließlich, was die Schülerinnen und Schüler von einer generellen Kooperation der beiden Universitäten Klagenfurt und Graz halten würden, um ein flexibles Studium zu ermöglichen. Für 80,2% (162 Schüler\*Innen) wäre es ein großartiges Angebot und sie würden es attraktiv finden und nutzen. 12,4% (25 Schüler\*Innen) wussten nicht, was sie davon halten würden. Lediglich für 7,4% (15 Schüler\*Innen) der Schülerinnen und Schüler wäre die Art eines flexiblen Studiums zwischen Graz und Klagenfurt zu anstrengend.

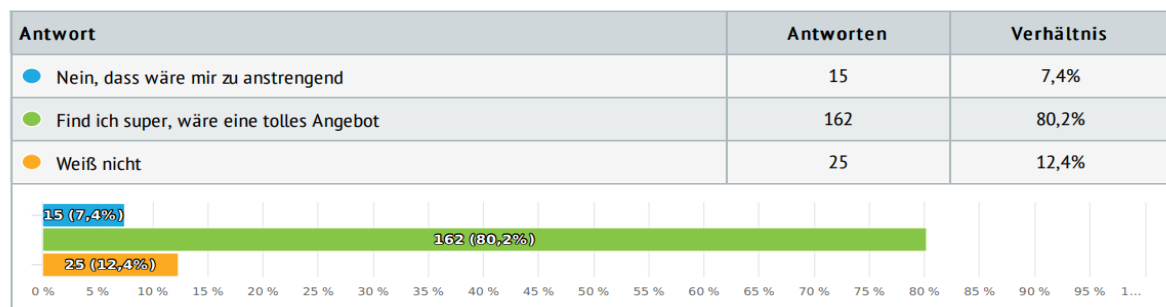


Abbildung 21: Umfragestatistik Kooperation (Quelle: eigene Erhebung nach SURVIO 2023)

## 6.2 Quantifizierung der Umfrage

Bevor die Quantifizierung und Analyse der Umfrage betrachtet wird, muss erklärt werden, dass die Auswirkungen der Koralmbahn auf die zukünftigen Studierenden zusätzlich von zahlreichen Einzelfaktoren beeinflusst wird. Es ist abzuwarten wie sich Graz und Klagenfurt sowie die neuen Bahnhöfen Weststeiermark und Lavanttal entwickeln werden. Hinzu kommen Einzelentscheidungen der handelnden Akteure, sowie andere Einflussfaktoren wie Ticketing, Digitalisierung durch Breitbandausbau, regionale Identität und die Verbundenheit zum Heimatort und noch viele weitere Faktoren (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.111). In der Folge wird der Versuch unternommen, die Auswirkungen auf die zukünftigen Studierenden unter Berücksichtigung der vorhandenen Unschärfe (Einfluss mehrerer Faktoren) für den Bereich Bildung und Wohnen zu beschreiben und zu quantifizieren. Um die Quantifizierung über die Auswirkungen der Koralmbahn für die zukünftigen Studierenden bezüglich Wahl von Wohn- und Studienstandort vorzunehmen, wird die Anzahl aller Schüler\*Innen, die ab 2026 studieren könnten und im Umkreis der Koralmbahn zur Schule gehen, benötigt. Um die Quantifizierung durchzuführen ist es von besonderer Wichtigkeit, die Anzahl aller Schüler\*Innen der 9. Schulstufe, sowohl AHS als auch BMHS, im Bereich Klagenfurt-Graz zu wissen. Im Untersuchungsgebiet der Steiermark, von Graz ausgehend südwestlich, befinden sich zurzeit 4.704 Schüler\*Innen in der 9. Schulstufe. Diese 4.708 Schüler\*Innen sind im Untersuchungsgebiet der Steiermark wie folgt aufgeteilt:

**Schülerinnen und Schüler der 9. Schulstufe  
an AHS und BMHS im Schuljahr 2022/23:**

	AHS	BMHS
Graz	1.997	1.816
Graz-Umgebung	62	0
Leibnitz	103	319
Deutschlandsberg	109	176
Voitsberg	0	122
	2.271	2.433

*Abbildung 22: Schüler\*Innen der 9. Schulstufe im Untersuchungsgebiet Steiermark*

*(Quelle: BILDUNGSDIREKTION STEIERMARK 2023)*

Im Untersuchungsgebiet in Kärnten, von Klagenfurt ausgehend südöstlich, befinden sich zurzeit 2.268 Schüler\*Innen in der 9. Schulstufe. Diese sind wie folgt aufgeteilt:

<b>AHS-Kärnten definitive Schülerzahlen 2022/23</b>		
<b>Schule</b>	<b>PLZ</b>	<b>1.Oberstufe/ 9. Schulstufe Schüler*innen</b>
BG/BRG Europagymnasium	9020	70
BG/BRG Mössingerstr. 25	9020	76
BRG/ BORG Klagenfurt	9020	139
BG/BRG Lerchenfeldstr. 22	9020	68
BG/BRG Ingeborg Bachmann	9020	77
BG/BRG f. Slow. 9020 Klgt.	9020	51
BRG Klagenfurt-Viktring	9073	90
RG/ORG St. Ursula 9020 Klgt.	9020	26
BG/BRG 9300 St Veit/Glan	9300	43
BORG Auer v. Welsbach	9330	26
BG Tanzenberg	9063	37
BG/BRG AlpeAdriaGymnasium Völkermarkt	9100	50
BRG/BORG 9400 Wolfsberg	9400	72
Öffentl. Stiftsgymnasium St.Paul	9470	56

Abbildung 23: Schüler\*Innen der 9. Schulstufe AHS im Untersuchungsgebiet Kärnten (Quelle: BILDUNGSDIREKTION KÄRNTEN 2023)

<b>BMHS-Kärnten definitive Schülerzahlen 2022/23</b>		
<b>Humanberufliche Schule</b>		
<b>Schule</b>	<b>9. Schulstufe Schüler*innen</b>	
WIMO Klagenfurt 9020	135	
HLW St. Veit/Glan 9300	62	
HLW Wolfsberg 9400	64	
FS Sozialberufe I, Klgt. 9020	60	

<b>HTL</b>		
<b>Schule</b>	<b>9. Schulstufe Schüler*innen</b>	
HTL Lastenstraße 1, 9020	244	
HTL Mössingerstraße 25, 9020	211	
HTL Wolfsberg Gartenstraße 1, 9400	122	
BAFEP Klagenfurt Hubertusstraße 1, 9020	94	

<b>Handelsakademien</b>		
<b>Schule</b>	<b>9. Schulstufe Schüler*innen</b>	
BHAK/BHAS I Kumpfgasse, 9020	178	
Zweisprachige BHAK Prof.Janeziic-P, 9020	56	
BHAK/BHAS Treibach Friesacher Str. 4, 9330	64	
BHAK/BHAS Völkermarkt Mettingerstr. 16, 9100	47	
BHAK/BHAS Wolfsberg Gartenstraße 1, 9400	50	

Abbildung 24: Schüler\*Innen der 9. Schulstufe BMHS im Untersuchungsgebiet Kärnten (Quelle: BILDUNGSDIREKTION KÄRNTEN 2023)



Dies bedeutet, dass sich insgesamt 6.972 Schüler\*Innen in der 9.Schulstufe im Untersuchungsgebiet Klagenfurt-Graz befinden. Anhand dieser Zahl und den prozentuellen Ergebnissen der Umfrage kann somit eine Quantifizierung der Auswirkungen der Koralmbahn auf zukünftige Studierende bezüglich der Wahl von Wohn- und Studienstandort generiert werden. Zur Beantwortung der Forschungsfrage werden daher nur bestimmte und relevante Werte der Umfrage verwendet und mit der Anzahl der Schüler\*Innen im Untersuchungsgebiet quantifiziert. Vorwegzunehmen ist, dass die Prognose der Koralmbahn wesentlich von der politischen Strategie abhängig ist, wie die unterschiedlichen Potenziale durch die neuen Erreichbarkeiten genutzt werden sollen.

Die folgende Auswertung wird anhand der Schüler\*Innen der 9. Schulstufe im Untersuchungsgebiet und der vorhandenen Stichprobe der Umfrage festgelegt. Zu berücksichtigen ist, dass die folgenden Werte nur vom Prozentsatz der Stichprobe der Umfrage (202 Schüler\*Innen) an die Gesamtzahl der Schüler\*Innen der 9. Schulklasse im Untersuchungsgebiet adaptiert wird. Die folgenden Ergebnisse dienen dafür, um einen Überblick der derzeitigen Situation zu bekommen und eine gewisse Tendenz für die Zukunft prognostizieren.

75,7% der Befragten Schüler\*Innen würden das Angebot der Koralmbahn für verschiedene Zwecke nützen – wenn man den Prozentsatz der Umfrage auf die aktuelle Zahl der Schüler\*Innen der 9. Schulstufe anpasst, wären circa 5.417 von 6.972 Schüler\*Innen im Untersuchungsgebiet dazu bereit das Angebot der Koralmbahn zu nutzen. Dies bedeutet, dass das Interesse an der Koralmbahn groß ist und zumindest auch von der jüngeren Generation für diverse Zwecke genutzt wird. Über 65% der Befragten wollen nach der schulischen Ausbildung ein Studium absolvieren und laut Umfrage waren die zwei meistgewählten Studienstandorte Graz und Klagenfurt. Besonders wichtig für die Beantwortung der Forschungsfrage sind die kommenden Werte: Wenn es nach aktuellem Stand gehen würde, ohne der Inbetriebnahme der Koralmbahn, würden 56,9% der Befragten, sprich circa 3.967 der 6.972 Schüler\*Innen der 9. Schulstufe, ihren Wohnort für das Studium oder dem Arbeitsplatz wechseln. Circa 1.380 von 6.972 Schüler\*Innen würden stand heute nicht ihren Wohnort wechseln. Wenn die Koralmbahn jetzt schon in Betrieb wäre, würde es circa für 2.586 von 6972 Schüler\*Innen im Untersuchungsgebiet erleichtern, am Heimatort wohnhaft

zu bleiben. Weiteres würde es für circa 2.482 von 6.972 Schüler\*Innen bedeuten, dass die Wahl des Studienstandortes beeinflusst wird. Für circa 2.935 von 6.972 Schüler\*Innen ermöglicht die Inbetriebnahme der Koralmbahn einen Umstieg von Pkw auf die Bahn. Hierbei ist klar zu erkennen, dass die Inbetriebnahme der Koralmbahn und damit verbundene schnellere Erreichbarkeit eine Auswirkung auf die Wahl des Wohn- und Studienstandortes hat. Es kommt noch hinzu, dass die Mehrheit der Befragten, im Schnitt 2.865 von 6.972 Schüler\*Innen, durch die schnellere Erreichbarkeit zum Studienort pendeln würde. Hingegen würde 2.482 von 6.972 Schüler\*Innen in die jeweilige Stadt ziehen, wo sie ihr Studium absolvieren würden. Eine klare Meinung gab es zu einer generellen Kooperation der Universitäten Klagenfurt und Graz, wodurch ein flexibles Studium möglich wäre. 80,2% der Befragten, circa 5.591 von 6.972 Schüler\*Innen wären für diese Art der Kooperation. Es wäre aus der Sicht der Schüler\*Innen eine gute Option, an beiden Studienstandorten dieselben Lehrveranstaltungen zu besuchen können – hauptsächlich aufgrund der Abwechslung, Flexibilität und einer neuen Art des Studierens.

### 6.3 Zusammenfassung, Interpretation und Diskussion der Ergebnisse

Nach der Quantifizierung der Umfrage soll nun an dieser Stelle anhand einer interpretativen Zusammenfassung auf die wichtigsten Ergebnisse dieser Arbeit eingegangen werden und mit den gewonnenen Erkenntnissen der Literatur diskutiert werden. Somit soll eine spezifische Antwort auf die Forschungsfrage generiert werden.

Aufgrund der einzelnen Faktoren im Untersuchungsgebiet mit der Kombination der Koralmbahn und der Analyse der Umfrage werden einige Dinge klarer: Die Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet zeigt, dass vor allem in den Städten Klagenfurt und Graz der Anteil der jüngeren Menschen enorm hoch ist. In den Regionen zwischen Graz und Klagenfurt ist der Anteil der über 65-Jährigen zwar noch höher, dies aber nur, weil der Anteil der jungen Menschen kontinuierlich abnimmt (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.16ff.). Dies hat jenen Grund, dass junge Menschen im Raum Graz-Klagenfurt zurzeit keine Perspektiven sehen – weder zukünftige Ausbildungsmöglichkeiten, gute Erreichbarkeit in anderen Städten oder Arbeitsmöglichkeit. Es wird daher davon ausgegangen, dass aufgrund der Koralmbahn ein Umdenken bei der jüngeren Bevölkerung stattfinden kann. Am geliebten Heimatort weiter zu wohnen und in Zukunft mit dem Zug zur Universität pendeln.

Die Analyse des Untersuchungsgebiets hat auch gezeigt, dass die steigenden Preise des Wohnraumes einen entscheidenden Unterschied machen kann. Sowohl in Graz als auch in Klagenfurt werden die Mietpreise vor allem für Wohnungen für Studierende immer teurer. Im Vergleich dazu sind die Mietpreise in den Regionen der Weststeiermark und des Lavantals deutlich humaner. Hinzu kommt, dass entlang der neuen Bahnhöfe Lavanttal und Weststeiermark neue Wohn- und Siedlungsprojekte geplant und umgesetzt werden. Für zukünftige Studierende wäre dies eine optimale Lösung, da einerseits günstiges wohnen in einem ländlichen Raum geboten wird und andererseits, dass man am Fuße der Koralmbahn leben kann und somit eine schnelle Verbindung zu den Studienstandorten Klagenfurt und Graz hat (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.27f.). Dies wurde auch in der Umfrage mit den Schüler\*Innen deutlich. Würde es keine Koralmbahn geben, würden mehr als die Hälfte der Befragten ihren Wohnort dorthin wechseln, wo sie auch studieren. Aufgrund der

Inbetriebnahme der Koralmbahn veränderte sich die Sichtweise und die Herangehensweise an anderen Optionen der Schüler\*Innen deutlich. Die Möglichkeit weiterhin im Heimatort zu leben und zu pendeln wird deutlich mehr wahrgenommen und von einem ausgesprochen großen Teil in Betracht gezogen. Durch die Inbetriebnahme der Koralmbahn ergeben sich verschiedene Optionen für die zukünftigen Studierenden. Wie schon in der Literatur hervorkam, wo verschiedene Beispiele aufgezeigt haben, dass eine bessere Erreichbarkeit das Studieren für junge Menschen attraktiver, einfacher und besser machen kann.

Auch der Bildungsstand im Untersuchungsgebiet und der Prozentsatz der Schüler\*Innen, die laut Umfrage studieren wollen, bilden ein einheitliches Bild. Wenn man sich die Abbildung 3 in Erinnerung ruft, dann weiß man, dass die Städte Klagenfurt und Graz den höchsten Anteil der Bevölkerung mit Maturaabsolvent\*Innen haben. Deutlich bemerkbar ist auch, dass genau in den Regionen rund um den Streckenverlauf der Koralmbahn der Anteil dieser Gruppe deutlich geringer ist. In den Regionen außerhalb der Großstädte gibt es weniger Ausbildungsmöglichkeiten, um eine Matura zu erlangen (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.31ff.). Dennoch spiegelte sich in der Umfrage im Untersuchungsgebiet ein einheitliches Ergebnis wider – deutlich mehr als die Hälfte der Schüler\*Innen wollen nach der abgeschlossenen Matura studieren und dies hauptsächlich in den Städten Graz und Klagenfurt. Dies bedeutet vor allem auch, dass das Projekt Koralmbahn in diesen Regionen auf junge Menschen treffen wird, die eine akademische Ausbildung anstreben werden. Das heißt, dass ein deutlich vermehrtes Pendelaufkommen im Untersuchungsgebiet stattfinden wird – deutlich mehr als zurzeit. Dies gibt wiederum einen deutlichen Einblick darauf, dass die Auswirkungen der Koralmbahn sehr wohl einen Einfluss auf die Wahl des Wohnortes hat. Die Faktoren hinsichtlich einer schnelleren Erreichbarkeit, der Mietpreise in den Städten und attraktiver Lebensraum am Land oder in umliegenden Regionen zu den Großstädten liefern den zukünftigen Studierenden eine Entscheidungsfreiheit zur Thematik des revolutionären Studierens, wie es ja aus der Umfrage bereits hervorging. Aus der Literatur ging auch hervor, dass eine bessere Erreichbarkeit in einer Region die Wohnsituation beeinflusst – immer wieder wählen Menschen ihren Wohnort am ländlichen Raum aus, jedoch nur dann, wenn die Entfernung zur nächstgrößeren Stadt, wo sich der Ausbildungsort oder Arbeitsplatz befindet, gering ist und die Erreichbarkeit durch öffentliche Verkehrsmittel gewährleistet ist und vor

allem wenig Zeitaufwand benötigt wird. Aufgrund dieser Feststellung wird auch ein Teil der zukünftigen Studierenden diese Option wählen.

Eine ähnliche Situation wird sich bei der Wahl des Studienstandortes ergeben. Laut Quantifizierung der Umfrage würde aufgrund der Koralmbahn für 2.482 Schüler\*Innen der Studienstandort beeinflusst werden. Ohne der Inbetriebnahme der Koralmbahn würden sich viele zukünftige Studierende sich einen Studienstandort aussuchen und dort wohnen. Durch die Koralmbahn ergeben sich jedoch im Raum Graz-Klagenfurt auf dieser Ebene neue Chancen. Man kann auch den Studienstandort Graz wählen, auch wenn man in Klagenfurt wohnen bleiben möchte und umgekehrt. Zukünftige Studierende können sich zukünftig im Raum Graz-Klagenfurt ihre beste Ausbildungsmöglichkeit aussuchen, ohne in der jeweiligen Stadt zu wohnen oder einen langen Zeitaufwand von Heimatort zum Studienstandort zu benötigen. Nehmen wir uns ein Beispiel vor Augen: Ein zukünftige/r Student\*In aus Graz hätte das perfekte Studium gefunden, jedoch auf der Fachhochschule in Klagenfurt. Ohne der Koralmbahn wäre ein Umzug nach Klagenfurt unumgänglich. Mit der Koralmbahn besteht jedoch die Option, dass man weiterhin in Graz, aus verschiedenen Gründen, wohnen bleiben und in Klagenfurt studieren kann. Ein ähnliches Beispiel wurde in den vorderen Kapiteln in Form von Wien-St.Pölten angegeben. Viele Studierende, die aus Wien kommen, wollen in St.Pölten studieren jedoch aber in Wien ihren Wohnort haben. Auch viele Menschen aus Niederösterreich wählen Wien als Wohnort aus, meistens aufgrund der guten Lebensqualität, aber entscheiden sich trotzdem bewusst für ein Studium in St.Pölten - da die schnelle Erreichbarkeit durch den Zug gewährleistet wird und die Fachhochschule in St.Pölten ein gutes Studienprogramm anbietet. Genau dieses Szenario wird sich im Raum Klagenfurt-Graz bei den zukünftigen Studierenden abzeichnen. Vor allem die Universitäten und Fachhochschulen in Graz und Klagenfurt sind dann gefragt, die bestmöglichen Studienangebote zu bieten. Ein weiteres Kriterium, welches bei der Umfrage hervorschien, war jenes, dass über 80% der Schüler\*Innen den Wunsch hätten, dass in Verbindung mit der Koralmbahn eine flächendeckende Kooperation zwischen den universitären Einrichtungen in Graz und Klagenfurt erfolgt. Als Benchmark gilt hierbei ausnahmslos die Öresund Region – die Kooperation der Universitäten zweier Städte, wo sich die Studierenden auch noch entscheiden können an welchen Tag sie wo welche Lehrveranstaltung besuchen. Für den

Raum Graz-Klagenfurt wäre es aufgrund der schnelleren Erreichbarkeit durch die Koralmbahn ein enormer Vorteil gegenüber andere Universitäten Europas. Eine flächendeckende Kooperation zwischen den Universitäten und Fachhochschulen würde es zur Gründung einer Bildungs- und Forschungsregion kommen. Vor allem wird dadurch die Art des Studierens für zukünftige Student\*Innen revolutioniert. Aufgrund der schnellen Verbindung mit dem Zug können sich die zukünftigen Studierenden aussuchen, an welchen Tag sie wo ihre Lehrveranstaltung besuchen möchten, unabhängig dabei vom Wohnort.

Abschließend ist zu sagen, dass die Inbetriebnahme folgende Auswirkungen auf zukünftige Studierende bezüglich Wahl von Wohn- und Studienstandort hat: Jetzige Schüler\*Innen und später betrachtete zukünftige Studierende, die im Raum Graz-Klagenfurt leben und sich dazu entscheiden in Graz oder Klagenfurt zu studieren werden von der Erreichbarkeit beider Landeshauptstädte mit dem Zug profitieren. Einerseits aus jenem Grund, dass zukünftige Studierende nicht unbedingt einen Wohnsitz in der Stadt benötigen, wo sie studieren wollen. Dadurch können sich zukünftige Studierende, aus diversen Gründen (finanzielle oder heimatverbundene Gründe, Freunde, Partner, ect.), einen beliebigen Wohnort im Raum Graz-Klagenfurt aussuchen, ohne dabei den Anschluss bezüglich Erreichbarkeit zum Studienstandort zu verlieren. Andererseits wird auch der Studienstandort durch die Koralmbahn beeinflusst. Egal wo zukünftige Studierende im Raum Graz-Klagenfurt wohnen, sowohl der Studienstandort Graz als auch Klagenfurt können, aufgrund des geringen Zeitaufwandes zur Überbrückung der Entfernung zur jeweiligen Stadt, als Ort des gewählten Studiums präferiert werden. Generell wird das Pendelaufkommen anhand der Koralmbahn in diesem Raum zunehmen. Auch wenn zukünftige Studierende sich doch für den Wohnort entscheiden, wo ihr Studium absolviert werden soll, so können diese trotzdem die Verbindung nutzen, um zu ihrem eigentlichen Heimatort zu reisen. Zu erwähnen ist, dass sich die Auswirkungen in Grenzen halten werden, da jede/r zukünftige/r Student/in neue Erfahrungen sammeln möchte und unabhängig in einer neuen Stadt wohnen will, wo das Studium absolviert werden soll. Dennoch kommt aus der Umfrage hervor, dass für einen nicht zu kleinen Teil der Befragten die Inbetriebnahme der Koralmbahn deutliche Veränderungen bei der Wahl von Wohn- und Studienstandort mit sich bringen wird.

## 6.4 Handlungsempfehlungen für das Untersuchungsgebiet, den Studienstandorten und der ÖBB

Abschließend, bevor ein kurzes Resümee dieser Arbeit gezogen wird, sollen noch Handlungsempfehlungen für das Untersuchungsgebiet selbst, den beiden Studienstandorten (Graz und Klagenfurt) sowie für die ÖBB gegeben werden. Der Sinn dafür ist, dass die Antwort der Forschungsfrage nur dann eine einflussreiche Bedeutung hat, wenn einige Faktoren richtig gelenkt werden. Diese Handlungsempfehlungen sind mein persönliches Empfinden und meine Sichtweise auf die Sicht der Dinge in Bezug auf die Inbetriebnahme der Koralmbahn.

Um die Auswirkungen der Koralmbahn auf zukünftige Studierende bezüglich Wahl von Wohn- und Studienstandort in die optimale Richtung zu lenken wären einige Handlungsempfehlungen für das Untersuchungsgebiet Graz-Klagenfurt von Vorteil. Ein wichtiger Punkt hierbei ist, einen leistbaren Wohnraum entlang der Koralmbahn zu gewährleisten. Entlang der neuen Haltestellen im Lavanttal und der Weststeiermark werden in Zukunft neue Wohn- und Siedlungsräume entstehen. Hierbei ist es wichtig, diesen in einem angemessenen Preis- und Leistungsverhältnisse anzubieten damit zukünftige Studierende diesen wahrnehmen können.

Wichtig wird auch sein, wie die jeweiligen Studienstandorte Graz und Klagenfurt mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn umgehen werden. Der Wunsch nach einer generellen Kooperation zwischen den Standorten ist groß. Bereits im Lehramt Studium für die Sekundarstufe gibt es eine Süd-Ost Kooperation. Es wäre daher von Vorteil, wenn sich die Studienstandorte Klagenfurt und Graz bis 2026 absprechen würden, um weitere Studien mit gleichem Ablauf der Lehrveranstaltungen an beiden Standorten anzubieten. Sinn würde dies aber nur machen, wenn es den zukünftigen Student\*Innen erlaubt wäre, jederzeit eine Lehrveranstaltung an beiden Standorten zu besuchen. Ein weiterer wichtiger Hinweis an die beiden Studienstandorte wäre, die Verbindung generell und die Verbindungsmöglichkeiten vom jeweiligen Bahnhof zu den Universitäten und Fachhochschulen zu adaptieren. Eine gute Möglichkeit wäre vor allem die Taktverdichtung der öffentlichen Verkehrsmittel zu den Ausbildungsstandorten. Weiteres würde ich empfehlen, dass die Fahrradinfrastruktur in beiden Städten verbessert und ausgeweitet wird. Um den Aspekt der Nachhaltigkeit nicht

außer Acht zu lassen, wäre es sinnvoll an beiden Hauptbahnhöfen eine Next-Bike-Station zu errichten. Der Sinn der Next-Bike-Station ist, dass man sich günstig für einen Tag, eine Woche, einen Monat oder für ein ganzes Semester ein Fahrrad ausborgen kann und mit diesem bequem zum Studienstandort fahren kann. Der Aufwand für die zukünftigen Student\*Innen wäre äußerst gering, da das Fahrrad immer wieder am Hauptbahnhof abgegeben wird. So muss man von zu Hause nicht sein Fahrrad mitschleppen und leistet zum Thema Nachhaltigkeit der Umwelt einen bedeutenden Beitrag. Nebenbei können auch noch die Universitäten und Fachhochschulen eine Aktion starten, dass alle zukünftigen Student\*Innen, die mit dem Fahrrad zum Ausbildungsstandort kommen, einen Gutschein jeglicher Art bekommen würden. Dies würde einen Anreiz schaffen, dass die zukünftigen Studierenden vermehrt für den Weg auf die Universität auf das Fahrrad zurückgreifen werden und nebenbei die Next-Bike-Stationen populärer und attraktiver machen würden.



Abbildung 25: Next-Bike Station (Quelle: JENDRISCHIK 2019)

Die Handlungsempfehlung an die ÖBB ist jene, dass mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn ein faires Ticketing für alle Student\*Innen zu erhalten ist. Ein Vorzeigebeispiel wäre hierbei Wien mit ihren öffentlichen Verkehrsmittel – hier kann man sich nämlich ein Jahresticket um



365€ kaufen, sprich 1€ pro Tag. Dies wäre auch eine Überlegung für die zukünftigen Studierenden im Raum Graz-Klagenfurt. Es wäre auch sinnvoll, dass ein jeweiliges Semester- oder Jahresticket von der ÖBB für die öffentlichen Verkehrsmittel der jeweiligen Stadt gilt – wenn sich die zukünftige Student\*Innen dementsprechend ausweisen können und die öffentlichen Verkehrsmittel hierbei nur zum Weg zur Universität, Fachhochschule oder zum Bahnhof verwenden.

Dies wären meine persönliche Handlungsempfehlungen, um die zukünftigen Studierenden im Raum Klagenfurt-Graz zu unterstützen und ihnen die Koralmbahn und deren Vorteile schmackhaft zu machen. Wenn diese Umsetzungen der verschiedenen Faktoren erfolgt, wird der Nutzen der Koralmbahn für zukünftige Studierende enorm sein und die neue Art des Studierens revolutionieren.

Es ist abzuwarten wie sich Graz und Klagenfurt sowie die neuen Bahnhöfen Weststeiermark und Lavanttal entwickeln werden. Hinzu kommen Einzelentscheidungen der handelnden Akteure, Politik, sowie andere Einflussfaktoren wie Ticketing, Digitalisierung durch Breitbandausbau, regionale Identität und die Verbundenheit zum Heimatort und noch viele weitere Faktoren (KNAPP-RIEGER & RETTENSTEINER 2021, S.111).

## 7 Fazit und Ausblick

Die Koralmbahn ist ein zukünftiges Projekt, das den Süden Österreichs in verschiedenen Aspekten verändern wird. Aus wirtschaftlicher, ökonomischer und auch aus gesellschaftlicher Ebene bringt die schnellere Erreichbarkeit durch die Koralmbahn viele Vorteile. Viele Unternehmen werden sich in den Städten und Regionen entlang der Koralmbahn ansiedeln, der Umstieg von den Pkw's und Lkw's auf die Bahn und den Güterzügen könnte aus ökonomischer Sicht ein weiterer wichtiger Schritt bei der Bekämpfung des Klimawandels sein und aus gesellschaftlicher Sicht kann es zu einer Flexibilität bezüglich Wohn-, Studien- und Arbeitsstandort kommen, da in diesem Bereich aufgrund der schnelleren Erreichbarkeit mit dem Zug ein Umdenken stattfinden könnte. Im Untersuchungsgebiet Graz-Klagenfurt wurde erkannt, dass in dieser Region viel Potenzial steckt. Einerseits in den beiden Landeshauptstädten bezüglich Ausbildung, Arbeitsplätze, Tourismus und attraktiven Wohnraum. Zwischen den beiden Großstädten befinden sich die ländlichen Bezirke Wolfsberg und Deutschlandsberg, die sehr industriell geprägt sind und einen qualitativ und preiswerten Lebensraum bieten. Zurzeit sind diese Bezirke noch stark von Abwanderung betroffen und als Auspendler\*Innen-Regionen bekannt. Dies wird sich spätestens nach der Inbetriebnahme der Koralmbahn ändern, da sich viele Unternehmen entlang des Korridors ansiedeln werden und demnach die Attraktivität der Bezirke angehoben wird und die Abwanderung aufgrund der attraktiven Lebensform am Land und der Arbeitsplätze in der Nähe gestoppt wird. Anhand der Fallbeispiele wurde klar, dass eine bessere Erreichbarkeit den Umstieg vom Pkw auf die Bahn in den jeweiligen Ausbildungsort oder Arbeitsplatz erleichtert. Hinzu kommt, dass die schnelle Verbindung mit der Bahn zwischen zwei Großstädten einen Bildungs- und Wirtschaftsraum bilden kann. Darüber hinaus wirkt sich die schnellere Erreichbarkeit bei den lebenden Menschen rund um den Verkehrskorridor aus. Die Menschen nehmen die Bahn als Verkehrsmittel besser wahr und nutzen es viel häufiger, auch für freizeitliche Aktivitäten. Außerdem muss man nicht mehr zwingend in die nächste größere Stadt ziehen, sondern kann durchaus pendeln und die Wohnsituation muss nicht verändert werden (beispielsweise bei Familien, Student\*Innen, Arbeiter\*Innen etc.). Diese Szenarien können aber nur eintreffen, wenn das Gesamtpaket der Bahnverbindung mit den jeweiligen Anforderungen am

Ankunftsort stimmen. Faires Ticketing, Student\*Innenrabatt, schnelle Verbindung vom Ankunftsbahnhof in den Ausbildungs- und Arbeitsstandort durch öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad oder zu Fuß. Anhand der Umfrage mit den Schüler\*Innen der 9. Schulstufe im Untersuchungsgebiet wurden die Auswirkungen der Koralmbahn für zukünftige Studierende in Bezug auf Wahl von Wohn- und Studienstandort bemerkbar. Laut der Umfrage werden die meisten Schüler\*Innen im Untersuchungsgebiet nach ihrer abgeschlossenen Matura ein Studium besuchen und die Hauptziele sind hierbei Graz und Klagenfurt. Es wurde deutlich, dass ohne die schnelle Erreichbarkeit durch die Koralmbahn, die Mehrheit der Schüler\*Innen in die jeweilige Stadt, wo sie studieren, ziehen würden. Bemerkbar ist jedoch, dass die Koralmbahn einen Einfluss auf die zukünftigen Studierenden bezüglich Wohn- und Studienstandort hat. Die Umfrage gibt hervor, dass über ein Drittel der Befragten bei der Inbetriebnahme der Koralmbahn an ihrem Heimatort wohnhaft bleiben und die Wahl des Studienstandortes beeinflusst wird. Hinzu kommt, dass die Mehrheit der Befragten, ab der Inbetriebnahme der Koralmbahn, zum Studienstandort Pendeln würden und dass eine generelle Kooperation zwischen den Universitäten in Klagenfurt und Graz wünschenswert wäre. Zusammenfassend ist zu erwähnen, dass die Koralmbahn Auswirkungen auf die zukünftigen Studierenden im Untersuchungsgebiet in Bezug auf Wahl von Wohn- und Studienstandort haben wird. Vor allem die Schüler\*Innen aus Klagenfurt und Graz, die in Graz/Klagenfurt studieren wollen, werden den Weg mit der Bahn bestreiten – einige werden aus diversen Gründen (meistens finanziell oder Gebundenheit zum Heimatort) pendeln. Hier muss man jedoch abwarten, wie die schnellere Erreichbarkeit der Koralmbahn eine gänzliche Kooperation der Universitäten zwischen Klagenfurt und Graz auslöst. Viel deutlicher wird die Angelegenheit bei den Schüler\*Innen, die entlang der Strecke in den kleineren Städten oder am ländlichen Raum wohnen. Im Umkreis von Deutschlandsberg oder Wolfsberg ist es aufgrund der schnellen Erreichbarkeit beider Großstädte nicht erforderlich, seinen Wohnstandort zu verlassen, sondern kann unter 45 Minuten in eine der beiden Städte pendeln. Bei diesen Schüler\*Innen wird auch die Wahl des Studienstandortes beeinflusst, da die schnelle Verbindung in beiden Städten beide Optionen offen hält – was die Fahrzeit betrifft.

Durch die Koralmbahn wird sich eine gemeinsame Bildungsregion Südösterreich entwickeln. Es ist auch zu erwarten, dass es eine zunehmende Reduktion der Studierenden aus Kärnten mit Wohnsitz in Graz stattfinden wird. Eine weitere sich abzeichnende Tendenz ist, dass der Agglomerationsdruck in Bezug auf das Wohnen auf die Städte Graz und Klagenfurt leicht nachlassen wird. Die neue Achse dürfte auch die Konzentration wirtschaftlicher Aktivitäten in zentralen, gut erreichbaren Standorten verstärken. Dies bedeutet für die Städte entlang des Koralmbahn-Korridors, dass im Einzugsbereich der Haltestellen gezielt Platz für wirtschaftliche Aktivitäten bereitgestellt werden sollte, um das Potenzial ausschöpfen zu können. Abschließend ist zu erwähnen, dass auch die zukünftigen Studierenden in die jeweilige Stadt ziehen wollen, wo sie studieren – aufgrund neuer Erfahrungen, Unabhängigkeit und einer neuen Stadt. Jedoch zeigt diese Arbeit und die damit verbundene Umfrage, dass die zukünftige Koralmbahn einen massiven Einfluss auf die zukünftigen Studierenden haben wird und dadurch unter anderem die Wohn- und Studiensituation beeinflusst wird.

## Literaturverzeichnis

ADELSBERGER, H. (2007): Neue Ansätze der strategischen Infrastrukturplanung in Österreich. In: Kummer & Riebesmeier & Gürtlich & Fürst (Hrsg.): Gesamtverkehrsplanung und Verkehrsinfrastrukturplanung. Grundfragen – Methoden – Umsetzung. Wien. Linde Verlag.

BILDUNGSDIREKTION KÄRNTEN (2023): Anzahl der Schüler\*Innen der 9. Schulstufe AHS/BMHS im Untersuchungsbereich Klagenfurt – Wolfsberg.

BILDUNGSDIREKTION STEIERMARK (2023): Anzahl der Schüler\*Innen der 9. Schulstufe AHS/BMHS im Untersuchungsgebiet Graz – Deutschlandsberg.

FRANZ, M. (2008): Brachflächenentwicklung und die institutionelle Dimension von Nachhaltigkeit. Das Beispiel Oberschlesien. Berlin. LIT Verlag.

FRICKE, W. & MALCHAU, G. (1994): Demographie. Corvinus. S. 76-190. <http://archiv.ub.uni-heidelberg.de/volltextserver/1789/3/diss2.pdf> (abgerufen am 12.02.2023).

GEBHARDT, H.; GLASER, R.; RADTKE, U. & REUBER, P. (2011): Raum und Zeit. In: Gebhardt, H.; Glaser, R.; Radtke, U. & Reuber, P. (Hrsg.): Geographie. Physische Geographie und Humangeographie. Heidelberg. Spektrum Akademischer Verlag: S. 37-45.

GIS KÄRNTEN (2023): Basiskarte. Digitaler Atlas – Stadt Klagenfurt. <https://gis.ktn.gv.at> (abgerufen am 17.01.2023).

GIS STEIERMARK (2023): Basiskarte. Digitaler Atlas – Stadt Graz. <https://gis.stmk.gv.at> (abgerufen am 17.01.2023).

GRAZ WIRTSCHAFT (2018): Leistungen. Wissens- und Technologietransfer/Tourismus. <http://www.wirtschaft.graz.at/cms/ziel/5084375/DE/> (abgerufen am 16.08.2022).

HANSEN, T. (2013): Bridging regional innovation: cross-border collaboration in the Öresund Region. Geografisk Tidsskrift. <https://portal.research.lu.se/portal/files/4031674/4814474.pdf> (abgerufen am 11.10.2022).

JENDRISCHIK, M. (2019): Bikesahring: Call a Bike and nextbike überzeugen bei Test. <https://www.cleantalking.de/bikesharing-test-nextbike-und-callabike-testsieger/> (abgerufen am 13.03.2023).

JENSEN, A.E. (2018): European Commission. Mobility and Transport: Baltic Adriatic. [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/baltic-adriatic\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/baltic-adriatic_en) (abgerufen am 15.07.2022).

KARNER, S. & MORITSCH, A. (2005): Kärnten und die nationale Frage. Klagenfurt. Hermagoras Verlag.

KEJLLANDER, T. (2022): Kurzinterview über die Kooperationen der Universitäten in der Öresund Region.

KIRSCHNER, E.; GSTINIG, K.; KERNITZKYI, M.; HABSBURG-LOTHRINGEN, C. & PRETTENTHALER, F. (2012): Wachstum und Infrastruktur. Eine Abschätzung von ökonomischen Effekten von Infrastrukturinvestitionen auf die Wachstumspotentiale industriell geprägter Regionen am Beispiel Deutschlandsberg. JOANNEUM RESEARCH Forschungsgesellschaft mbH.

KIRSCHNER, E.; GSTINIG, K.; NIEDERL, A. (2018): Der Koralmtunnel – Chance für Süd-Österreich. Neue Entwicklungsmöglichkeiten und Wachstumspotentiale entlang der Achse Graz-Klagenfurt. JOANNEUM RESEARCH Forschungsgesellschaft mbH.

KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE WIRTSCHAFTSSERVICE (2018): Standortfaktoren. <https://www.klagenfurt-wirtschaft.at/de/zahlen-und-fakten/standortfaktoren.html> (abgerufen am 17.08.2022).

KNAPP-RIEGER, S. & RETTENSTEINER G. (2021): Studie Koralmbahn. Auswirkungen auf die Themenfelder Bildung und Wohnen im steirischen Zentralraum. Graz. Regionalmanagement Steirischer Zentralraum.

KOREN, M. (2012): Baltisch-Adriatische-Achse. Gesamtwirtschaftliche Studie. Wien. [http://www.ifip.tuwien.ac.at/vortrag/20120424\\_Balt-Adriat-Achse-OeBB\\_Koren.pdf](http://www.ifip.tuwien.ac.at/vortrag/20120424_Balt-Adriat-Achse-OeBB_Koren.pdf) (abgerufen am 21.07.2022).

MAX-PLANCK-INSTITUT. Für demographische Forschung (2023): Was ist Demographie? [https://www.demogr.mpg.de/de/ueber\\_uns\\_6113/was\\_ist\\_demografie\\_6674/](https://www.demogr.mpg.de/de/ueber_uns_6113/was_ist_demografie_6674/) (abgerufen am 13.02.2023)

OEBB INFRASTRUKTUR AG (2012): Rund um den Bau. Die Koralmbahn. <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach/koralmbahn/rund-um-den-bau> (abgerufen am 10.07.2022).

OTT, K. & DÖRING, R. (2008): Theorie und Praxis starker Nachhaltigkeit. Marburg: Metropolis Verlag für Ökonomie, Gesellschaft und Politik GmbH. 2. überarbeitete und erweiterte Auflage.

SCHNEIDER, K.M (2006): Gesamtprojekt Koralmbahn. Verkehrliche Grundlagen und Realisierungsstand. ÖBB Infrastruktur AG. <http://www.styria-mobile.at/home/media/pdf/KAB-01.pdf> (abgerufen am 27.11.2022).

SCHWEDES, O.; CANZLER, W. & KNIE, A. (2016): Handbuch Verkehrspolitik. 2. Auflage. Wiesbaden. Springer Verlag. S. 759-760.

SIEBERT, S. (2005): Infoblatt Öresundquerung. Leipzig. Ernst Klett Verlag. [https://www.klett.de/sixcms/detail.php?template=terrasse\\_artikel\\_layout\\_pdf&art\\_id=1019447](https://www.klett.de/sixcms/detail.php?template=terrasse_artikel_layout_pdf&art_id=1019447) (abgerufen am 17.02.2023).

WARDENGA, U. (2002): Räume der Geographie – zu Raumbegriffen im Geographieunterricht. In: Geographiedidaktik aktuell 23: S. 8-11. Leipzig. Institut für Länderkunde.

[https://homepage.univie.ac.at/christian.sitte/FD/artikel/ute\\_wardenga\\_raeume.htm](https://homepage.univie.ac.at/christian.sitte/FD/artikel/ute_wardenga_raeume.htm)

(abgerufen am 11.02.2023).

WEHR, H. & KOREN, M. (2011): Baltisch-Adriatische-Achse. Gesamtwirtschaftliche Bewertung im Rahmen der erweiterten Kosten-Nutzen-Analyse Bahn (eKNA-B).

[https://irihs.ihs.ac.at/id/eprint/3423/1/40498\\_OEBB\\_BAA\\_Studie.pdf](https://irihs.ihs.ac.at/id/eprint/3423/1/40498_OEBB_BAA_Studie.pdf) (abgerufen am 08.10.2022).

WOHNBÖRSE (2023): Immobilienpreise der Städte Graz, Klagenfurt, Deutschlandsberg und Wolfsberg. <https://www.wohnungsboerse.net/immobilienpreise> (abgerufen am 15.01.2023).

## Anhang

Umfrage mit SuS bezüglich der Koralmbahn

# Anhang: Umfrage

## Umfrage mit SuS bezüglich der Koralmbahn

Sehr geehrte Schülerinnen und Schüler,

bitte nehmen Sie sich ein paar Minuten Zeit,

um die folgende Umfrage auszufüllen.

Mein Name ist Lainer Marcel und bei dieser Umfrage geht es um das Großprojekt "Koralmbahn". Diese Bahnstrecke wird ab 2026 in Betrieb sein und die beiden Großstädte Graz und Klagenfurt werden dadurch in Zukunft innerhalb von 45 Minuten erreichbar sein. Mit dieser Umfrage will ich herausfinden, ob die Koralmbahn Auswirkungen auf die Präferenzen zukünftiger Student\*Innen bezüglich Wahl von Wohnort und Studienstandort hat.

Vielen Dank für die Teilnahme an der Umfrage.



### 1 Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an:

Fragesupport: *Wählen Sie eine Antwort*

- Männlich    Weiblich    Divers    keine Angabe

### 2 Wie alt sind Sie?

Fragesupport: *Geben Sie Ihr Alter in Form einer Zahl ein.*

### 3 Bitte geben Sie die Postleitzahl der Gemeinde an, in der Sie zurzeit wohnen.

### 4 Haben Sie schon von dem Projekt Koralmbahn gehört?

Fragesupport: *Wählen Sie eine oder mehr Antworten*

- Ja    Nein    Weiß nicht

### 5 Durch die Inbetriebnahme der Koralmbahn kommt es zu einer schnelleren Verbindung zwischen Graz und Klagenfurt (45 Minuten Fahrzeit mit dem Zug) - Würden Sie das Angebot nutzen?

Fragesupport: *Wählen Sie eine Antwort*

- Ja    Nein    Weiß nicht

## 6 Sie befinden sich kurz vor dem Maturajahr - was sind Ihre Pläne nach der Matura?

Fragesupport: *Wählen Sie eine Antwort*

- Studieren     Arbeiten     Ausland  
 Andere...

## 7 In welcher Stadt würden Sie gerne studieren/arbeiten wollen?

Fragesupport: *Wählen Sie eine Antwort*

- Wien     Klagenfurt     Graz     Innsbruck     Salzburg     Linz  
 Andere...

## 8 Würden Sie aufgrund Ihres Studiums/Arbeit Ihren Wohnort wechseln?

Fragesupport: *Wählen Sie eine Antwort*

- Ja     Nein     Bin mir nicht sicher

## 9 Stellen Sie sich vor, die Koralmbahn wäre bereits in Betrieb. Bitte wählen Sie zutreffenden Aussagen: Die verkürzte Fahrzeit zwischen Klagenfurt und Graz...

Fragesupport: *Wählen Sie eine oder mehr Antworten*

- erleichtert es mir an meinem Heimatort wohnhaft zu bleiben     beeinflusst die Wahl meines Wohnstandortes     beeinflusst die Wahl meines Studienstandortes     ermöglicht mir den Umstieg von Pkw auf die Bahn  
 hat keine Einfluss auf meine Entscheidungen

## 10 Die Koralmbahn könnte das Leben der Studierenden zwischen Klagenfurt und Graz erleichtern. Würden Sie aufgrund der zukünftigen schnellen Erreichbarkeit zu Hause wohnen bleiben und jeden Tag pendeln oder in die jeweilige Stadt ziehen?

Fragesupport: *Wählen Sie eine Antwort*

- Ja, ich würde pendeln     Nein, ich will in der Stadt wohnen, wo ich studiere     Weiß ich nicht

11 Aufgrund der schnellen Erreichbarkeit zwischen Klagenfurt und Graz, wäre eine generelle Kooperation der beiden Universitätsstandorte vorstellbar. Dabei könnte man die Studiengänge anpassen und somit ein flexibles Studieren zwischen Klagenfurt und Graz ermöglichen. Was würden Sie davon halten?

Fragesupport: Wählen Sie eine Antwort

- Nein, dass wäre mir zu anstrengend     Find ich super, wäre eine tolles Angebot     Weiß nicht

## Umfrage Besucher

318

Insgesamt  
Besuche

202

Fertige  
Antworten

0

Unvollendete  
Antworten

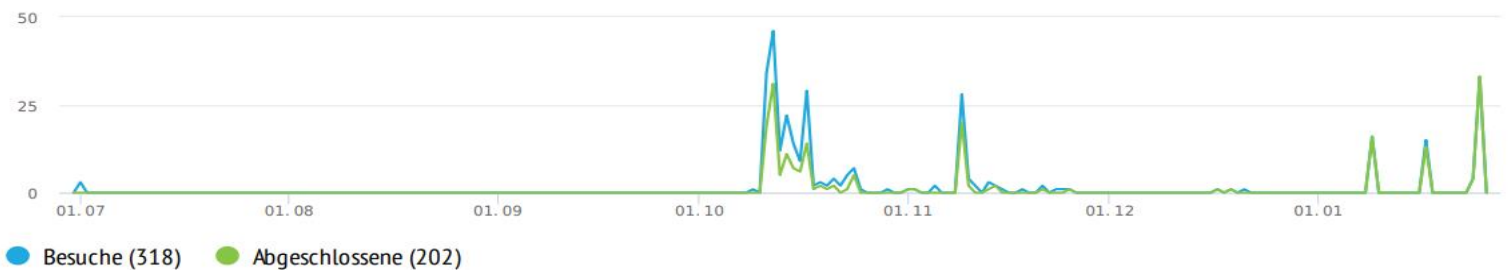
116

Nur gezeigt

63,5%

Insgesamt  
Abschlussquote

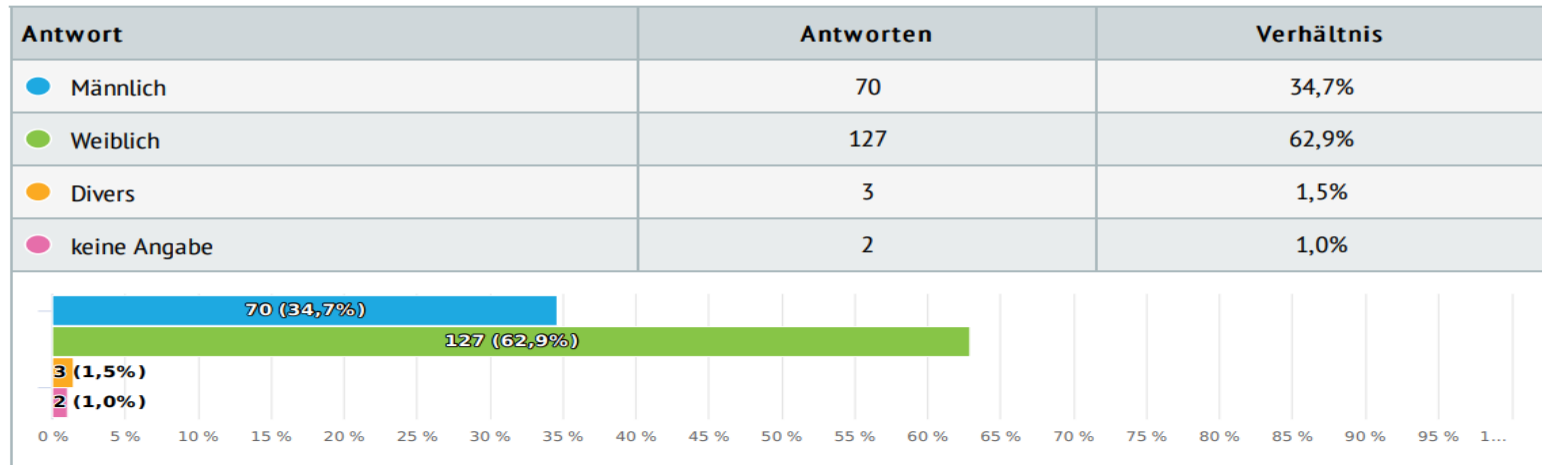
Besuch Historie (11. 10. 2022 – 25. 01. 2023)



# Ergebnisse

## 1 Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an:

Einzelwahl, geantwortet 202 x, unbeantwortet 0 x



## 2 Wie alt sind Sie?

Text Frage, geantwortet 202 x, unbeantwortet 0 x

- 88x 14 Jahre
- 75x 15 Jahre
- 22x 16 Jahre
- 17x 17 Jahre

### 3 Bitte geben Sie die Postleitzahl der Gemeinde an, in der Sie zurzeit wohnen.

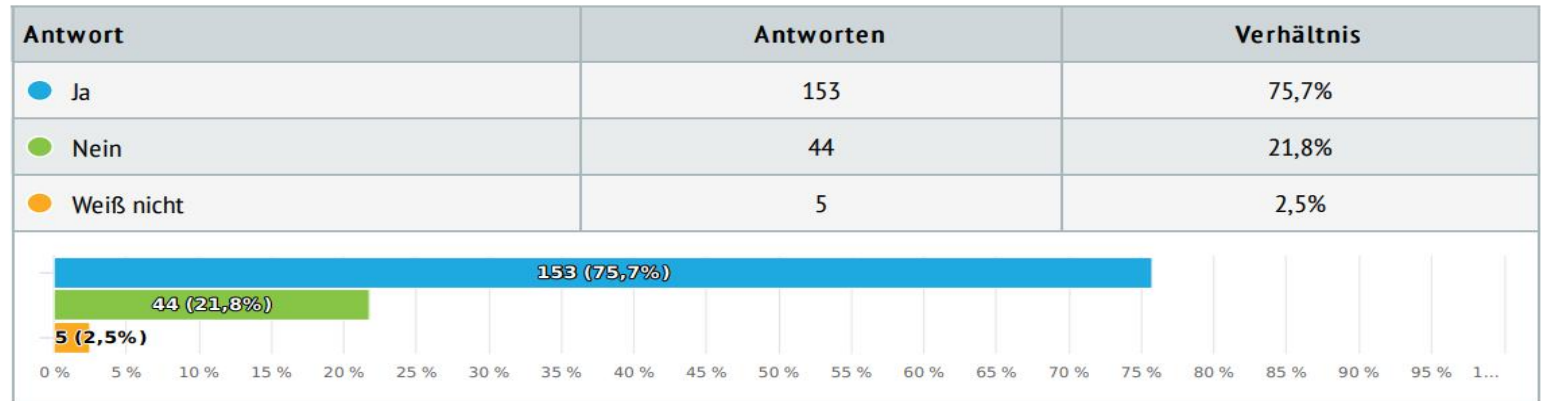
Text Frage , geantwortet 202 x, unbeantwortet 0 x

- (8x) 8010
- (6x) 8020
- 8025
- (2x) 8041
- (2x) 8043
- (3x) 8045
- 8045 Graz
- (2x) 8047
- (2x) 8051
- (2x) 8052
- (6x) 8054
- 8055
- 8072
- 8073
- 8074
- (3x) 8076
- (2x) 8077
- 8081
- (3x) 8111
- 814e
- 8141
- (2x) 8143
- 8144
- (3x) 8151
- 8200
- (2x) 8301
- 8302
- 8323
- 8403
- 8410
- 8430
- 8431
- 8480 Mureck
- (2x) 8501
- 8502
- 8505
- (7x) 8530
- 8561
- (3x) 8570
- 8580,8020
- (3x) 8742
- (12x) 9020

- 9061
- 9061 Klagenfurt
- 9063 Maria Saal, Kärnten
- (2x) 9073
- (5x) 9100
- 9112
- 9125 Kühnsdorf
- 9141
- 9155
- (2x) 9162
- 9210
- 9210 Pörtschach am Wörthersee
- (7x) 9300
- (2x) 9313
- 9313
- (2x) 9321
- (2x) 9330
- 9330 Althofen
- 9334
- (2x) 9344
- 9360
- 9360 Friesach
- 9362
- 9363
- 9376
- (17x) 9400
- 9400
- 9400
- 9412
- (2x) 9413
- (2x) 9421
- 9421 Eitweg
- (3x) 9423
- (7x) 9431
- 9433
- 9451
- (3x) 9462
- (2x) 9463
- (10x) 9470
- 9470, Sankt Paul im Lavanttal
- 9473
- 9535
- 9551
- (2x) 9556
- 9560

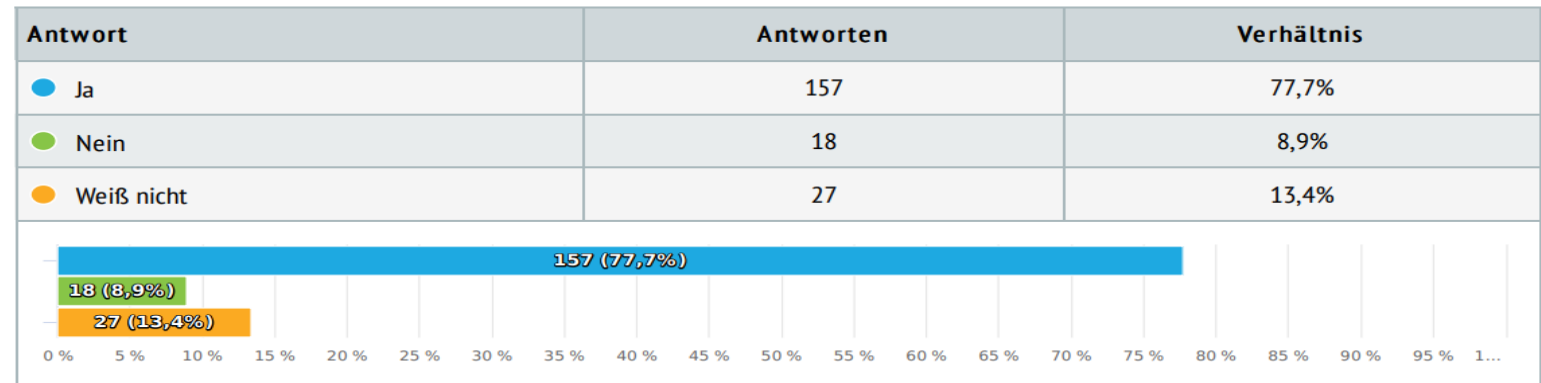
#### 4 Haben Sie schon von dem Projekt Koralmbahn gehört?

Mehrfachauswahl, geantwortet 202 x, unbeantwortet 0 x



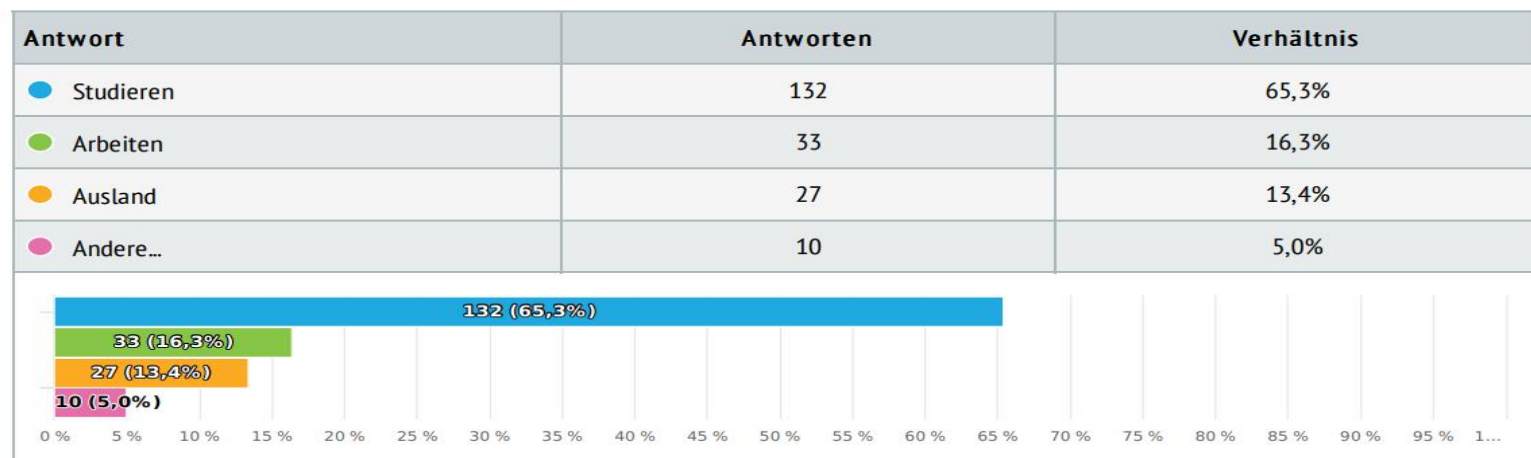
#### 5 Durch die Inbetriebnahme der Koralmbahn kommt es zu einer schnelleren Verbindung zwischen Graz und Klagenfurt (45 Minuten Fahrzeit mit dem Zug) - Würden Sie das Angebot nutzen?

Einzelwahl, geantwortet 202 x, unbeantwortet 0 x



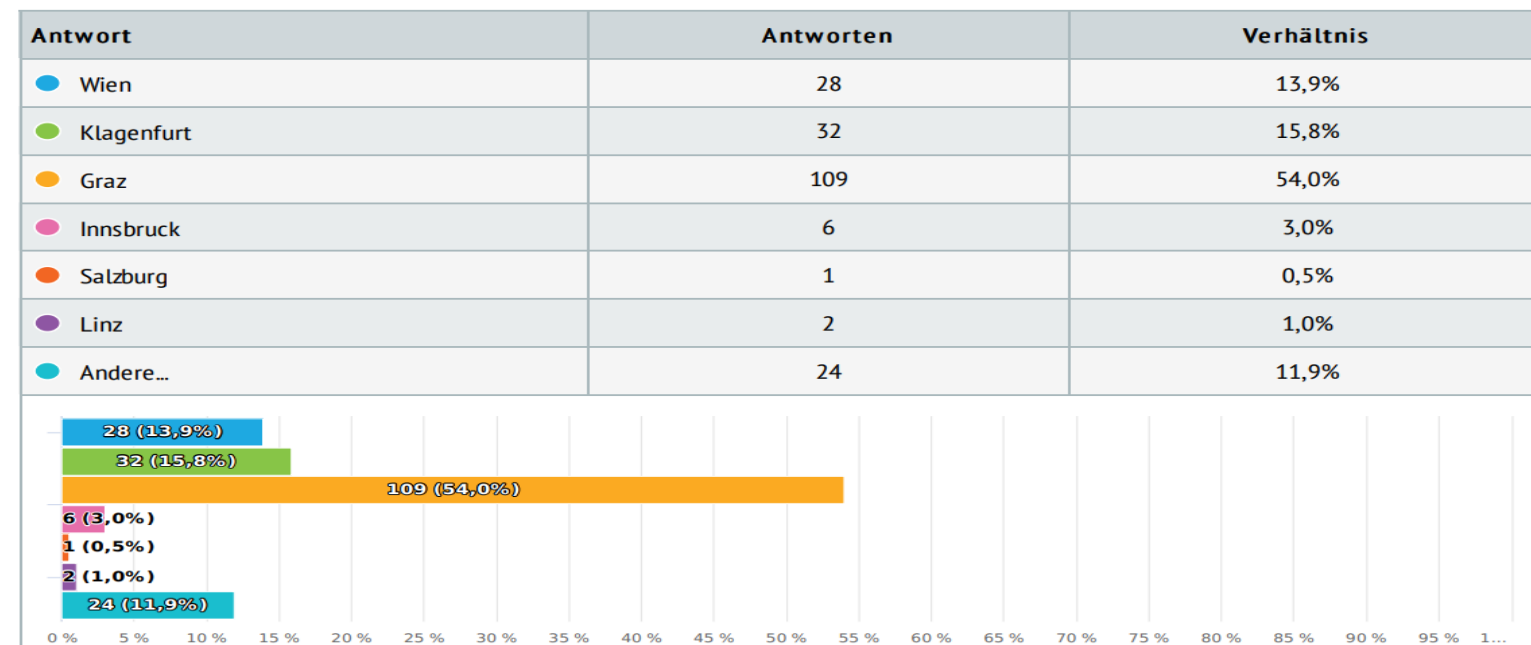
## 6 Sie befinden sich kurz vor dem Maturajahr - was sind Ihre Pläne nach der Matura?

Einzelwahl, geantwortet 202 x, unbeantwortet 0 x



## 7 In welcher Stadt würden Sie gerne studieren/arbeiten wollen?

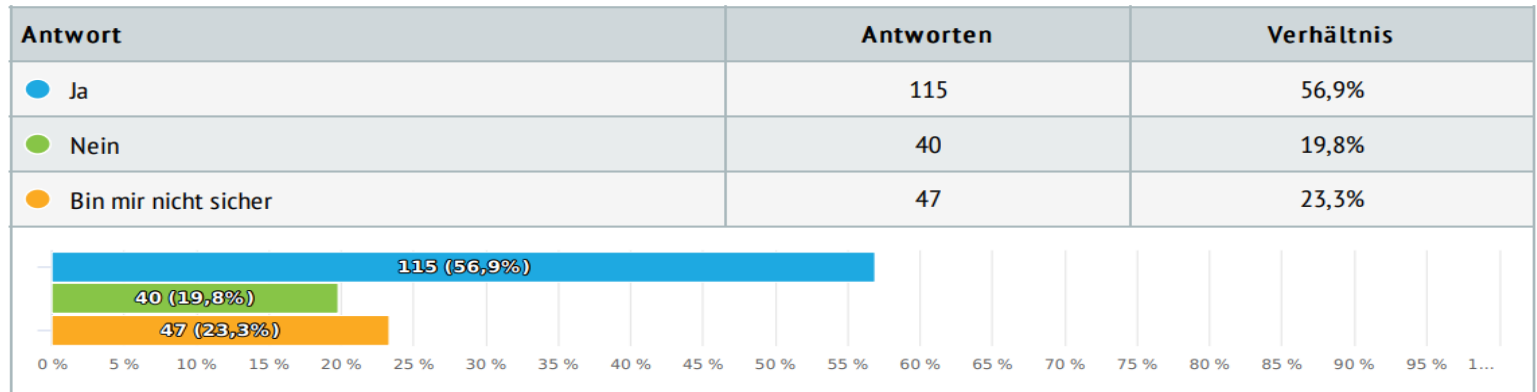
Einzelwahl, geantwortet 202 x, unbeantwortet 0 x





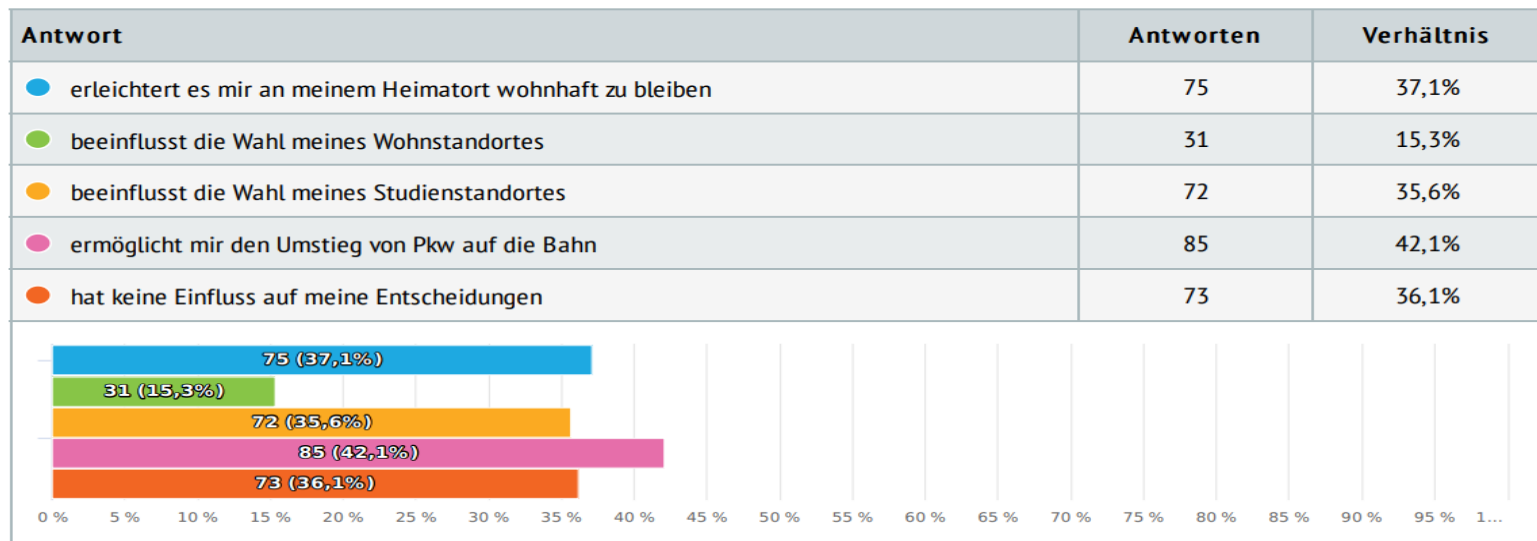
## 8 Würden Sie aufgrund Ihres Studiums/Arbeit Ihren Wohnort wechseln?

Einzelwahl, geantwortet 202 x, unbeantwortet 0 x



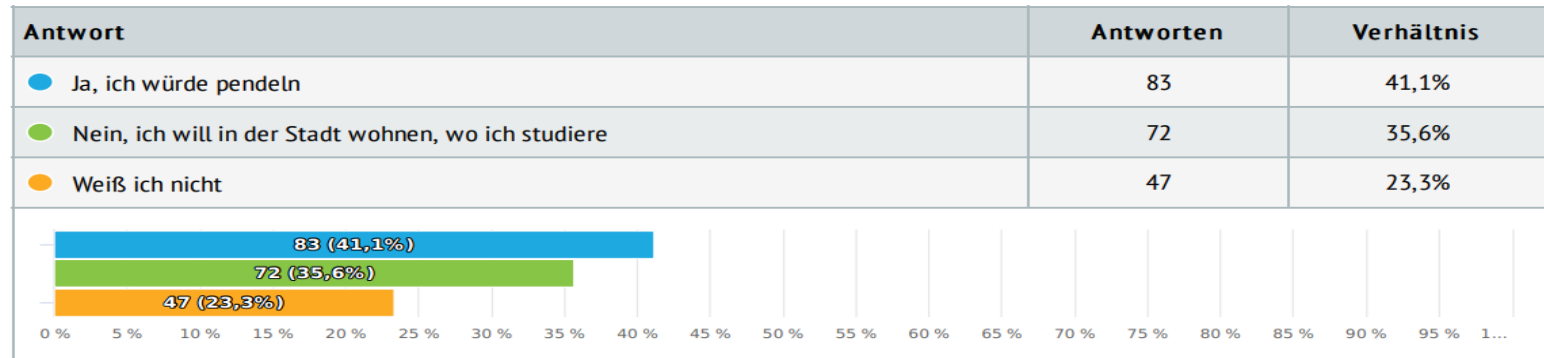
## 9 Stellen Sie sich vor, die Koralmbahn wäre bereits in Betrieb. Bitte wählen Sie zutreffenden Aussagen: Die verkürzte Fahrzeit zwischen Klagenfurt und Graz...

Mehrfachauswahl, geantwortet 202 x, unbeantwortet 0 x



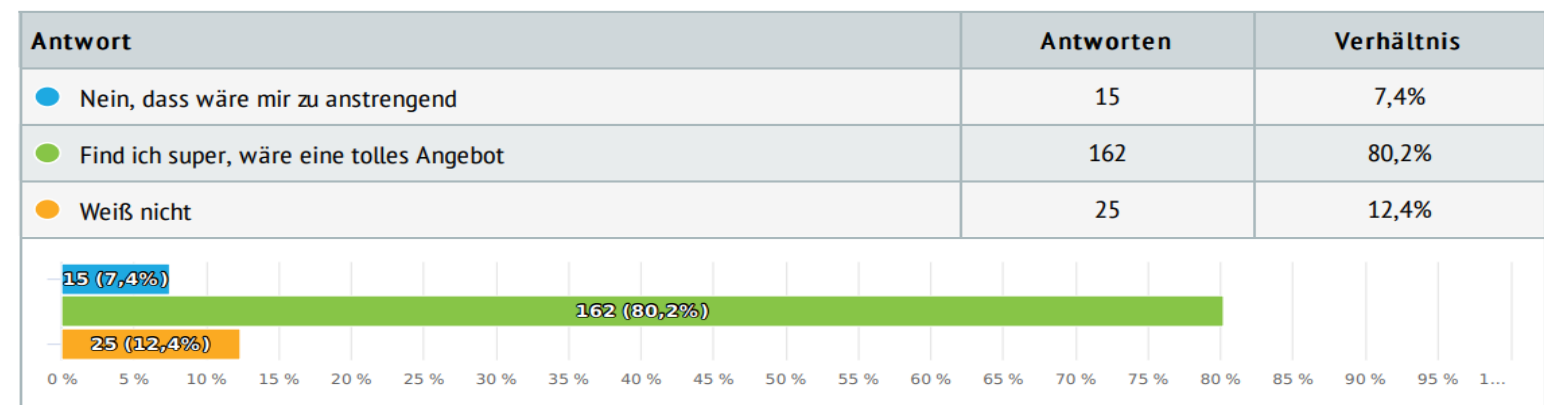
10 Die Koralmbahn könnte das Leben der Studierenden zwischen Klagenfurt und Graz erleichtern. Würden Sie aufgrund der zukünftigen schnellen Erreichbarkeit zu Hause wohnen bleiben und jeden Tag pendeln oder in die jeweilige Stadt ziehen?

Einzelwahl, geantwortet 202 x, unbeantwortet 0 x



11 Aufgrund der schnellen Erreichbarkeit zwischen Klagenfurt und Graz, wäre eine generelle Kooperation der beiden Universitätsstandorte vorstellbar. Dabei könnte man die Studiengänge anpassen und somit ein flexibles Studieren zwischen Klagenfurt und Graz ermöglichen. Was würden Sie davon halten?

Einzelwahl, geantwortet 202 x, unbeantwortet 0 x



## **Kurzinterview mit Titti Kejllander über die Kooperationen der Universitäten in der Öresund Region**

*1.) To what extent is there cooperation with the university's in Copenhagen?*

**Kejllander:** There are 37 university's and institution that collaborate in Denmark. These are collaborations within education and research. Worth mentioning is that Malmö University is offering a double degree program together with the Roskilde University.

*2.) How do students benefit from this?*

**Kejllander:** Students in the Öresund region can, thanks to smooth public transport between Sweden and Denmark, benefit from a larger selection of HEI's to choose from. There are no tuition fees for EU citizens.

*3.) Can students from Malmö also attend courses in Copenhagen?*

**Kejllander:** Of course. Students from both countries are free to apply to universities in both countries.