

Unterwegs mit GeoGraz

Ein Exkursionsführer in Fortsetzungen

WOLFGANG FISCHER, JÖRN HARFST, DANKO SIMIĆ

Exkursion zur „Steirischen Eisenstraße“ (Teil 1: Von Trofaiach auf den Präbichl)

1. Einleitung

„Unterwegs mit GeoGraz“ beschäftigt sich diesmal – in zwei Teilen – mit der Steirischen Eisenstraße. Im vorliegenden ersten Teil stellen wir den südlichen Abschnitt von der Stadt Trofaiach bis hinauf zum Präbichl vor. Im zweiten Teil (GeoGraz 60) werden wir unsere Exkursion am Präbichl fortsetzen und uns bis nach Gams hinaus in die Steirische Eisenwurzen begeben und den Schwerpunkt auf die Stadt Eisenerz legen. In beiden Teilen wollen wir uns der Region in der Obersteiermark vor allem über ihr wirtschaftliches und kulturelles Erbe nähern.

Europaweit verliert der Bergbau wirtschaftlich schon seit Jahrzehnten an Bedeutung. Da die lange Vorherrschaft der montanen Industrieproduktion jedoch ein spezifisches kulturelles Klima geschaffen hat, beeinflusst das kulturelle Erbe sowohl durch greifbare Erinnerungsmale und Artefakte als auch dadurch geprägte Einstellungen, Werte und Traditionen diese Räume heute noch signifikant. Diese Bergbauregionen befinden sich in einem starken strukturellen Wandel. Dabei gehen Expertinnen und Experten und regionale Entscheidungsträgerinnen und -träger vor allem den Fragen wirtschaftlicher Alternativen, Nachnutzungsmöglichkeiten der Hinterlassenschaften des Bergbaus und somit einer nachhaltigen Bewältigung des Strukturwandels nach (Fischer, Osebk 2011, 4f.).

Die Region zählt zu den best erforschten Räumen der Steiermark, nicht zuletzt durch die Uni Graz, die in einer Reihe von Projekten den Strukturwandel untersucht hat. Am Institut für Geographie und Raumforschung seien insbesondere

die Projekte SHIFT-X (INTERREG CE, 2012-2014) und das mit Juli 2016 gestartete „Indu Cult 2.0“-Projekt („Industrial heritage, cultural resources of current industries and creative pioneers – utilizing Industrial Culture in Central Europe“)



Abb. 1: Das Projekt Inducult2.0 wurde im Rahmen von CADESSE genehmigt und wird vom ERDF kofinanziert.

(INTERREG CE, 2016-2019) (Abb. 1) genannt. In diesen werden, zusammen mit regionalen Akteuren und anderen europäischen Partnerregionen, neue Ansätze zur Bewältigung des Strukturwandels in der Praxis entwickelt.

Die Steirische Eisenstraße ist mit ihrer (immer noch) vorherrschenden industriellen Prägung von nationalem Rang, und die Silhouette des Erzberges – eines der mächtigsten Eisenerzlager Mitteleuropas – gilt als ein nationales Symbol u. a. für den österreichischen Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg. So ist auch zu erklären, dass die Region seit dem Beginn des Strukturwandels in den 1970er Jahren stark von verschiedenen Regionalentwicklungsprogrammen des Bundes und Landes profitierte. Trotzdem nimmt man den Raum heute eher als Problemregion wahr und sieht die Ursachen dafür im Niedergang von Industrie und Bergbau. Dabei übersieht man, dass Betriebe wie die

VA-Erzberg oder die VA-Stahl weiterhin Leitbetriebe und in ihrer Tätigkeit nicht nur innovativ sind, sondern auch in der Produktion aufstrebend. Allerdings haben produktionstechnische Modernisierungsprozesse zu Rationalisierungsmaßnahmen

geführt, die am Erzberg, trotz steigender Erzgewinnungszahlen, zu einer eklatanten Abnahme bei den Beschäftigten geführt haben. Die Entwicklung Aufschwung – Niedergang mit dazwischenliegenden Übergangsphasen ist in Bergbauregionen generell stark ausgeprägt. Der Wandel der Zeit manifestiert sich anhand vieler geographischer Faktoren, u. a. der Entwicklung der Bevölkerung, der Siedlungen, der Wirtschaft und der Landschaft. Die Suche nach neuen wirtschaftlichen Möglichkeiten zielt vielfach in Richtung Tourismus ab. Dabei wird gerne – und heute mehr denn je – bergbauliches Kulturgut zu materiellem (Gebäude, Gegenstände) und immateriellem Erbe erhoben, unter Schutz gestellt, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht oder umgenutzt. Diesen Prozess kann man an der Steirischen Eisenstraße sehr gut mitverfolgen.

Ziel dieser Exkursion ist es, neben dem Kennenlernen der Region „Steirische Eisenstraße“, sich mit dem Thema Industriekultur auseinanderzusetzen. Das Erkennen des Industrie- oder Bergbaukulturerbes und das Wissen darüber sind die ersten beiden wichtigen Schritte, um es danach mittels eines zielorientierten Managements zu bewahren und neu zu nutzen, aber auch materielles sowie immaterielles Kulturerbe weiterzuvermitteln. Es ist auch wichtig, die örtlichen Rahmenbedingungen zu erfahren, um den Umgang mit

Kulturgut verstehen zu können. Wenn es keine Bergbauleute mehr gibt, geht auch der Bezug zur bergbaulichen Kultur üblicherweise sehr rasch verloren, selbst wenn sie durch ehemalige Beschäftigte des Sektors noch eine Zeit lang gepflegt wird. Vom Bewahren eines Kulturgutes bis hin zur touristischen Inwertsetzung ist es ein langer Weg, der von vielerlei unterschiedlichen Zugängen geprägt ist. Wir wollen versuchen, nicht nur die beiden Extremansichten ausschließlich Bewahren und Schützen vs. vollkommene Öffnung und Nutzung für touristische Zwecke, sondern auch gangbare Zwischenlösungen ansprechen. Denn kulturelles Erbe kann eine große Bedeutung für die Regionalentwicklung haben und ist zudem identitätsstiftend. Bereits im Jahr 2004 wurden im Zuge der Erzherzog-Johann-Fallstudie Ansätze für eine nachhaltige Entwicklung der Region Eisenerz im ökologischen (langfristige Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlage und Umweltgüter bzw. Ressourcen), ökonomischen (dauerhafter Erfolg des Wirtschaftens, Innovation, Imagewechsel) und sozialen Sinne (gesellschaftsintegrierende Maßnahmen, Förderung von Bewusstsein und Verantwortung für die Region) definiert (Posch et al. 2004, 10–14).

2. Die Route

Der erste Teil der Exkursionsroute ist 21 km lang und folgt von Trofaiach (658 m) ausgehend dem Vordernberger Tal bis zum Präbichl (1.226 m). Es handelt sich um die Haltepunkte 1 bis 3 (Abb. 2). Die Inhalte der Haltepunkte 4 bis 6 werden im zweiten Teil (GeoGraz 60) thematisiert.

Als Karten sind die freytag&berndt Wander- Rad- u. Freizeitkarte 1:50.000 WK 041 (Hochschwab, Veitschalpe, Eisenerz, Bruck an der Mur), die Blätter 4215 Eisenerz und 4216 Bruck an der Mur der ÖK 50 sowie die Alpenvereinskarte 1:50.000 Bl. 18 Hochschwabgruppe (ein Derivat der ÖK mit günstigem Blattschnitt) empfehlenswert.

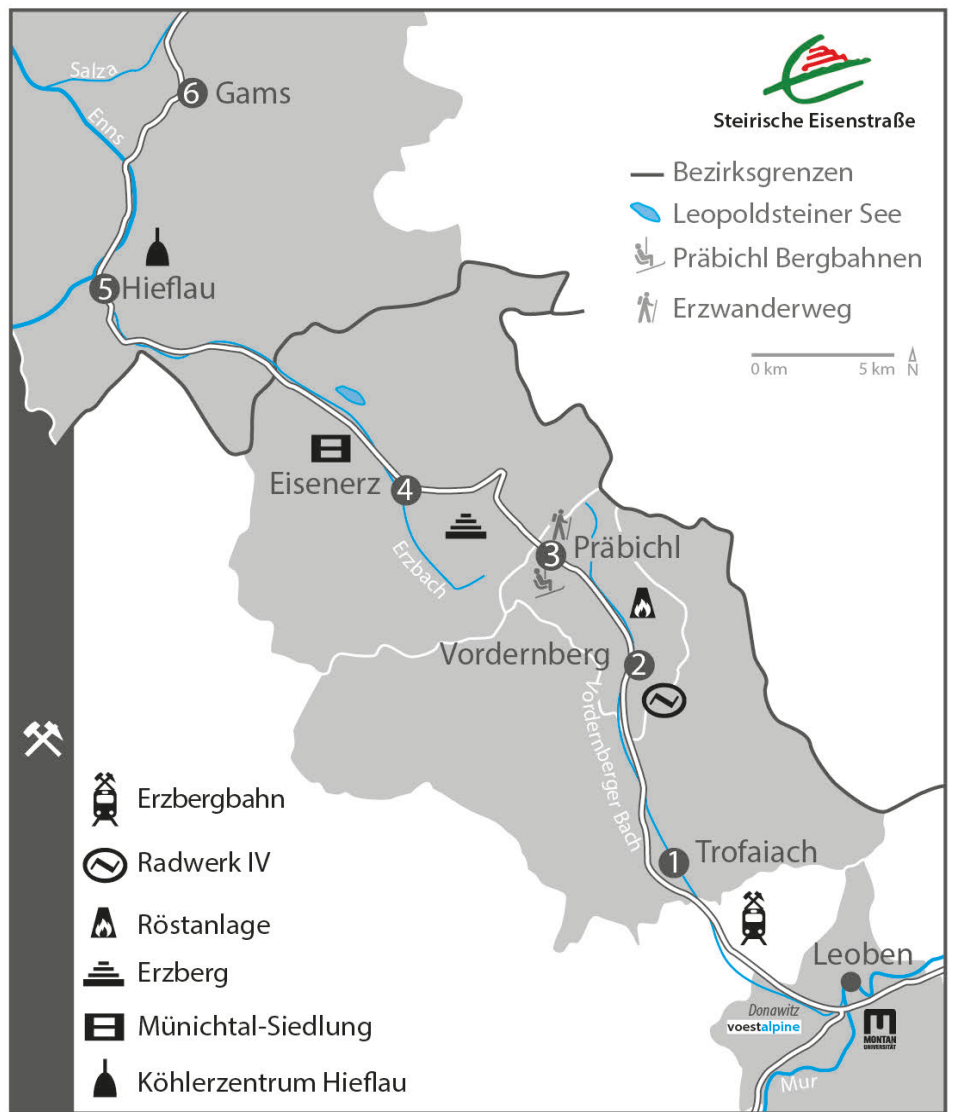


Abb. 2: Die Exkursionsroute zwischen Trofaiach und Gams.

Danko Simič, Kartengrundlage: GIS-Steiermark 2016

Die Route ist günstigerweise mit dem PKW oder mit einem Mietbus zu befahren, damit ausreichend Zeit zum Verweilen und Besichtigen der Haltepunkte bleibt. Für sportliche Ambitionierte ist es durchaus reizvoll, die Strecke mit dem Fahrrad zu genießen. Neben dieser hier vorgeschlagenen Route gibt es unzählige Möglichkeiten, sich bei einem längeren Aufenthalt mit der Region zu beschäftigen.

Ziel dieser Exkursion ist es, sich als Geographin oder Geograph mit einer Region, die vorwiegend als „Problemregion“ kommuniziert wird, intensiver auseinanderzusetzen. Besucherinnen und Besucher können sich aber unter Zuhilfenahme der hier angebotenen Informationen ein eigenes Bild über den bereisten Raum machen. Sie sind dazu eingeladen, eine persönliche mentale SWOT-Analyse anzufertigen und im Sinne eines integrativen Zuganges

Ursachen, Wirkungen und deren Rückbezüglichkeiten anzudenken. Den Verfassern dieses Beitrages, die sich z. T. seit über einem Jahrzehnt mit dieser Region beschäftigen, ist es ein Anliegen darauf hinzuweisen, dass Gespräche vor Ort mit der heimischen Bevölkerung notwendig sind, um tiefere Einblicke in die Welten der hier Geographien „machenden“ Menschen zu bekommen.

3. Die Region „Steirische Eisenstraße“

„Steirische Eisenstraße“ ist die Bezeichnung für eine Regionalvereinigung (Verein Steirische Eisenstraße) wie auch für eine der offiziellen LEADER-Regionen im Land Steiermark. Obwohl in ihrer räumlichen Ausdehnung ungleich, decken beide Organisationen Teile des ehemaligen Schwerindustrie- und Bergbauareals in der Mitte der Obersteiermark ab,

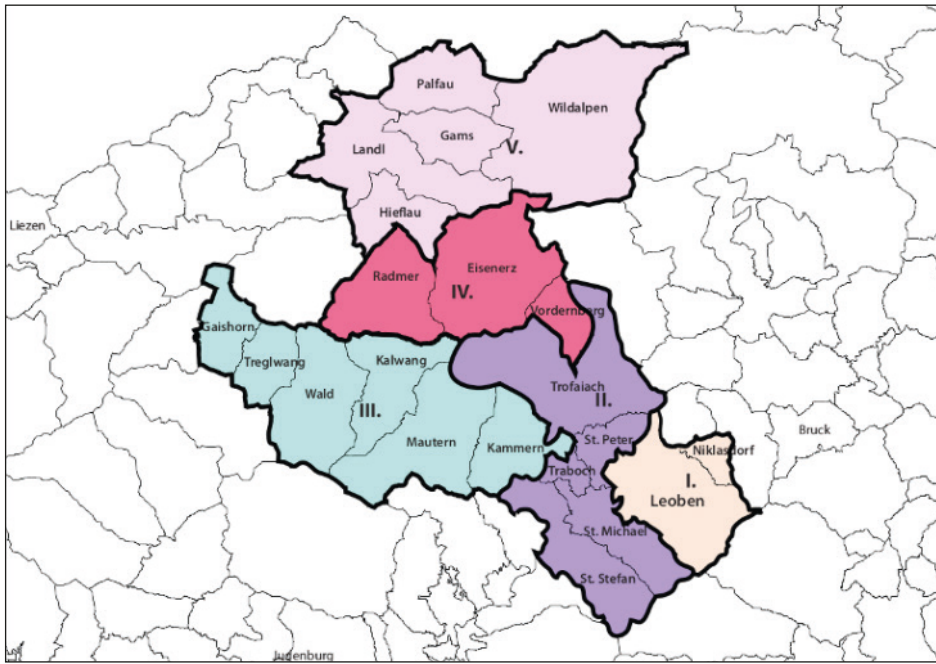


Abb. 3: Die 17 Gemeinden der Lokalen Aktionsgruppe Steirische Eisenstraße. Quelle: <http://www.steirische-eisenstrasse.at/ueber-uns/lag-mitgliedsgemeinden/>

welches sich von der Mur-Mürz-Furche bis zur Eisenwurzen erstreckt. Nimmt man die LEADER-Region als Maßstab, so zählen die beteiligten 17 Gemeinden (Abb. 3) überwiegend zum Bezirk Leoben und beherbergen aktuell noch knapp 50.000 Menschen.

Die Steirische Eisenstraße ist Teil der Obersteiermark und umfasst den obersteirischen Zentralraum mit seinem stark industriell geprägten Bereich um die Bezirkshauptstadt Leoben, sowie die Randgebiete Erzberg, Aflenzertal und Tragössertal, Palten- und Liesingtal,

Eisenwurzen und Gesäuse. Während der nördliche, hochalpin geprägte Teil mit dem Zentrum Eisenerz schwer erreichbar ist, ist der obersteirische Zentralraum verkehrstechnisch über die Autobahn A9 und die S6, Eisenbahn-Hauptverbindungen und im Nahverkehr auch an die Metropole Graz gut angebunden. Im Raum selbst verfügt die Steirische Eisenstraße mit der Bezirkshauptstadt Leoben (2012: 24.645 Ew.) über ein regionales Oberzentrum mit guter Infrastrukturausstattung.

Die Region ist schon sehr lange vom Bergbau geprägt. Seit der Bronzezeit ist

Kasten I: Leitbilder für die Regionalentwicklung

Die Steirische Eisenstraße ist zugleich LEADER-Region (www.steirische-eisenstrasse.at). In der Entwicklungsstrategie der Region spielt das Bergbauerbe eine zentrale Rolle, zumal es in der Region aus wirtschaftlicher Sicht die wichtigste Position einnahm und auch für die heutigen Regionalentwicklungsstrategien und -konzepte Imageträger ist. Viele der lokalen Traditionen sind mit Elementen des Bergbaulebens verbunden. Daher bildet der Bezug zum Bergbau einen wichtigen Teil in der touristischen Strategie des Raumes.

Die Zuständigkeit für die Inwertsetzung von kulturellen Potenzialen liegt überwiegend in der Hand des Vereins Steirische Eisenstraße. Hier werden in Verbindung mit dem LEADER-Management nicht nur strategische Fragen behandelt, der Verein kümmert sich auch um die Organisation von Veranstaltungen, das Fundraising und die Erstellung von touristischen Angebotspaketen.

Kupferabbau belegt, ab dem 11. Jh. wurde der Raum zu einem Zentrum der präindustriellen Eisenproduktion in Europa. Mit der Industrialisierung ab Mitte des 19. Jhs. wurde die Region an das überregionale Verkehrsnetz angeschlossen und entwickelte sich zu einem nationalen Eisenabbau- (der Erzberg gilt nach wie vor als Wahrzeichen der Region und der Steiermark, Abb. 4) und Eisenverarbeitungszentrum (Leoben-Donawitz). Zudem wurde rund um Leoben auch Kohle gefördert. Die Hochzeiten dieses eng verwobenen industriellen Komplexes waren insbesondere die Weltkriege und zuletzt die 1970er Jahre. Allerdings deutete sich bereits ab 1960 der Bedeutungsrückgang der Eisenproduktion aufgrund von Entwicklungen auf dem Weltmarkt an. Die Produktion konnte nur aufgrund ständiger Modernisierung der Abbaumethoden, der Konzentration auf hochwertige innovative Stahlprodukte und dramatischer Einschnitte bei den Beschäftigtenzahlen aufrechterhalten werden.

Ein wichtiger Standortfaktor in dieser Industriestruktur ist die Montanuniversität Leoben (2012: rund 3.000 Studierende), die sich überwiegend mit Bergbau- und Materialtechnik beschäftigt. Aus ihr gehen eine Reihe technischer Innovationen hervor, welche insbesondere dem in-



Abb. 4: Der Erzberg mit seinen charakteristischen Abbstufen.

dustriellen Sektor der Region die nötigen Wettbewerbsvorteile sichern. Insgesamt ist in den letzten Jahren eine deutliche Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur, speziell im Raum um Leoben, zu beobachten. Die Beschäftigungsdaten von 2006 zeigen, dass der Anteil der Arbeitsplätze im produzierenden Gewerbe noch über dem nationalen Durchschnitt lag, sich aber im Vergleich zu 1981 deutlich verkleinert hat (1981: 49,9%; 2006: 31,8%).

Während sich der ökonomische Wandel graduell vollzieht, sind die Auswirkungen in der Bevölkerungsentwicklung gravierender und werden dabei mehr und mehr zu einem zentralen Problem des Gesamttraums. Die gesamte Region verliert in den letzten Jahren stark an Bevölkerung, wobei insbesondere der Nordteil des Gebietes rund um Eisenerz am stärksten betroffen ist (Tab. 1). Auf lokaler und regionaler Ebene wirkt sich dies stark auf die zentralörtlichen Funktionen aus, was insbesondere die Gemeinden mit überdurchschnittlich hohen Einwohnerverlusten wie etwa Vordernberg, Hieflau oder Radmer vor neue Herausforderung in Hinblick auf die Erhaltung ihrer Funktionsfähigkeit stellt (ÖROK, 2006).

4. Die Haltepunkte

Im Grunde müsste die hier vorgeschlagene Exkursion in Leoben beginnen. Davon wurde aber ganz bewusst Abstand genommen, da Leoben einerseits mehr Zeit in Anspruch nehmen würde und separat auf Eigeninitiative hin besucht werden kann, andererseits die Besucherinnen und Besucher gezielt in Ortschaften gelenkt werden sollen, die man sonst meist nur im Vorbeifahren wahrnimmt.

4.1 Trofaiach

Trofaiach liegt im Vordernbergertal und zwar dort, wo sich dieses am Südrand der Eisenerzer Alpen und der Hochschwabgruppe zum Trofaiacher Becken weitet.

Gemeinde/Bevölkerung	1900	1971	2001	2012	2014	2015	2016	2001-2014 [%]
Eisenerz	6.517	11.617	6.435	4.805	4.520	4.330	4.291	-29,8
Gai	1.108	1.171	1.731	1.781	1	1	1	1
Gams	763	759	645	573	561	2	2	-13
Gusswerk	2.424	2.576	1.544	1.286	1.227	3	3	-20,5
Hafning	1.696	1.778	1.647	1.613	1	1	1	1
Hieflau	1.684	1.702	1.019	775	730	2	2	-28,4
Kalwang	1.215	1.571	1.204	1.086	1.054	1.032	1.019	-12,5
Kammern	1.452	1.511	1.657	1.657	1.645	1.620	1.623	-0,7
Landl	2.142	1.759	1.357	1.270	1.258	2.876 ²	2.818 ²	-7,3
Leoben	25.529	35.598	25.804	24.645	24.466	24.695	25.350	-5,2
Mautern	2.361	2.536	2.096	1.817	1.814	1.787	1.791	-13,5
Niklasdorf	1.001	3.365	2.697	2.547	2.560	2.556	2.536	-5,1
Palfau	618	508	449	408	394	2	2	-12,2
Proleb	744	1.204	1.629	1.580	1.537	1.557	1.523	-5,6
Radmer	914	1.160	794	659	618	610	589	-22,2
St. Michael	2.340	3.715	3.303	3.075	3.040	2.991	3.046	-8
St.Peter-Freienstein	2.674	2.927	2.469	2.417	2.419	2.380	2.360	-2
Trofaiach	1.715	8.756	8.385*	7.945	11.190 ¹	11.208 ¹	11.227 ¹	-4,9 ^{1*}
Vordernberg	3.112	2.519	1.391	1.052	1.006	1.018	1.040	-27,7
Wald am Schoberpass	1.026	859	708	634	598	602	592	-15,5
Weißbach a.d. Enns	1.043	1.004	566	502	483	4	4	-14,7
Wildalpen	897	770	602	526	500	501	480	-16,9
Region Steirische Eisenstraße	62.975	89.365	68.132	62.653	50.430	-	-	-26

Tab. 1: Bevölkerungsstand der Gemeinden der Steirischen Eisenstraße für ausgewählte Jahre

(Gstach et al. 2013, 16, Tab. 1, verändert & ergänzt nach Statistik Austria)

¹ Gemeindegemeinschaft 1.1.2013: Gai, Hafning, Trofaiach

² Gemeindegemeinschaft 1.1.2015: Gams, Hieflau, Landl, Palfau

³ Gemeindegemeinschaft 1.1.2015: Gusswerk, Halltal, Sankt Sebastian, Mariazell

⁴ Gemeindegemeinschaft 1.1.2015: Sankt Gallen, Weißbach an der Enns

* Bezugswert für 2001: Bevölkerungsstand Gai, Hafning, Trofaiach (11.763 Ew.)

Seit 1.1.2013 bilden die ehemals selbstständigen drei Gemeinden Gai, Hafning und Trofaiach eine Großgemeinde mit knapp mehr als 11.000 Ew. Der größte Teil des 143 km² großen Gemeindegebietes (damit etwas größer als die Landeshauptstadt Graz mit 127 km²) besteht aus Wald und Bergland, denn die Gemeindegrenzen reichen bis zu den Gipfeln und Graten der umliegenden Berge (Trenchtling/Hochturm, 2081 m; Eisenerzer Reichenstein, 2165 m; Reiting/Göseck 2214 m).

Das alte Ortszentrum von Trofaiach (Abb. 5) liegt am Vordernbergerbach und folgt der vor der Errichtung der Umfahrungsstraße ursprünglichen nach Norden führenden Hauptverbindung nach Eisenerz. Bei Trofaiach münden vier Seitentäler mit ihren Bächen in den Vordernbergerbach. Die Siedlungserweiterung erfolgte ausschließlich westlich vom Ortskern.

In Trofaiach waren früher vor allem Handwerker, Handelsbetriebe und Gastwirte ansässig. Die durch den Ort führende

Hauptstraße war meist stark frequentiert, da das in Vordernberg erzeugte Roheisen mit Pferdefuhrwerken nach Leoben und die in Vordernberg benötigten Güter, insbesondere die Holzkohle, nach Vordernberg gebracht werden musste. Durch die räumliche Nähe zu den Zentren der obersteirischen Eisenindustrie war darüber hinaus zumeist eine gute Absatzlage für die landwirtschaftlichen Produkte gegeben. 1872 wurde die Erzbergbahn Leoben-Vordernberg eröffnet. Sie trug wesentlich zur Etablierung des Tourismus (Sommerfrische) bei. Im Jahr 2001 wurde die Bahnstrecke stillgelegt, die Wiedereröffnung der Trasse für touristische Zwecke ist immer wieder im Gespräch.

In der Zwischenkriegszeit entstand im Norden von Trofaiach eine ausgedehnte Wohnsiedlung für die Arbeiter und Angestellten des nahen Hüttenwerkes Donawitz. Ab 1960 wurde auf dem Gelände der ehemaligen Pulverfabrik im Westen Trofaiachs eine weitere große Wohnsiedlung

Kasten 2: Der Museumsverbund Steirische Eisenstraße

Die hier vorgeschlagenen Haltepunkte bringen nur Teilaspekte zum Ausdruck, weshalb es lohnend ist, die Steirische Eisenstraße noch intensiver zu erkunden. Mit dem Museumsverbund wurde in der Region eine Institution geschaffen, die 12 Museen entlang der Steirischen Eisenstraße in einem Museumsverbund vereint (www.eisenstrassenmuseen.at). Dies ermöglichte eine Qualitätssteigerung in den Partnermuseen, die sich neben der musealen Ausstattung auch durch eine gemeinsame Umsetzung von museumspädagogischen Inhalten zeigt. Neben einem Objektpool, auf den die Museen zurückgreifen können, spielt das gemeinsame Marketing wie etwa bei Veranstaltungen wie „Museen sehen“, eine bedeutende Rolle. Auf dieser Basis ist es möglich, das Image der beteiligten Museen zu stärken und die für die Region wichtige montanhistorische Vergangenheit zu bewahren und zu präsentieren. Unsere vorgeschlagenen Haltepunkte beinhalten vier dieser Museen: das Stadtmuseum in Trofaiach, das Radwerk IV in Vordernberg, den Erzberg (Abenteuer Erzberg) in Eisenerz und das Museum im Alten Rathaus in Eisenerz. Entlang der Steirischen Eisenstraße lassen sich aber noch viel mehr industrie- und montanhistorische Objekte entdecken, die vielfach auch vor Ort beschrieben sind.

errichtet. Außerdem entstanden in allen Teilen des Ortes neue Einfamilienhäuser. Durch diese intensive Bautätigkeit hat sich zwischen 1934 und 1974 die Einwohnerzahl vervierfacht. 1979 wurde Trofaiach zur Stadt erhoben. Im Dezember 1985 wurde die Umfahrungsstraße eröffnet, was die bisher als Ortsdurchfahrt benützte enge Hauptstraße entlastete, aber auch in eine Abseitslage drängte.

Gemäß dem Entwicklungsleitbild der Stadt Trofaiach zählen Wohnen und Lebensqualität, Mobilität und Verkehr, Zukunft Familie, Freizeit und Kultur sowie die wirtschaftliche Entwicklung zu ihren Entwicklungsfeldern. Anhand

der großen Anzahl an Zielen, Strategien und Maßnahmen lässt sich eine positive Stimmung und Ernsthaftigkeit einer zukunftsorientierten Gemeindeentwicklung ablesen. Es ist nicht nur der Reiz der Landschaft, sondern auch die Nähe zur Arbeit bietenden Stadt Leoben bzw. zur Mur-Mürzfurche mit ihren Betrieben. Selbst die Landeshauptstadt ist durch den Gleinalmtunnel mit wenig Zeitaufwand erreichbar.

In der Stadt Trofaiach bemüht man sich mit innovativen Methoden, dem Leerstand im Bereich des alten Ortskernes Herr zu werden und bietet auf der Gemeindehomepage unter „Leerflächenmanagement“ verfügbare Objekte an. Immer wieder gibt es Diskussionen, warum die Vorzüge einer Altstadt – wie etwa das Flair – nicht zu Nachnutzungen anregen. Dies ist mit dem Wandel der Gesellschaft zu erklären, die heute geänderte Ansprüche hat und durch einen höheren Grad an Mobilität größtenteils Vorzüge in Einkaufszentren sieht, die unter einem Dach viel mehr Orte zur Befriedigung des Konsumverhaltens vereinen (Abb. 6). Dieser Trend geht – wie auch im Falle von Trofaiach – auf Kosten der alten Ortszentren. Die Vorzüge von alten Gebäuden mit baukulturellem Wert werden nicht länger in Wert gesetzt, da hier z. B. Parkplätze vor den Geschäftslokalen fehlen.

4.2 Vordernberg

Auf rund zwei Fünftel der Strecke zwischen Trofaiach und Eisenerz befindet sich die Marktgemeinde Vordernberg (820 m). Aufgrund der topographischen Verhältnisse in einem engen Tal ist der Siedlungsraum sehr stark begrenzt. Vordernberg war bis gegen Ende des 19. Jhs. eine Siedlung, die von den Werksanlagen der Roheisenerzeugung wie Schmelzöfen sowie von den Gebäuden der Radmeister, Händler, Hüttenarbeiter, Fuhrleute und Handwerker geprägt war. 1891 erfolgte die Inbetriebnahme der Bahn von Vordernberg nach Eisenerz, welche 2016 das 125-jährige Jubiläum feierte. Von Anfang Juli bis Mitte September ist es jeden Sonntag möglich, mit einem historischen Triebwagen zu fahren (www.erzbergbahn.at).

Das meiste am nahen Erzberg gewonnene Erz wurde in den Vorderberger Hochöfen zu Roheisen geschmolzen, weshalb der Ort lange als einer der bedeutendsten Industrieorte in Mitteleuropa galt. Seit der Einstellung der mittels Holzkohlehochöfen betriebenen Eisenerzeugung und der Verlagerung der Roheisenproduktion vor allem nach Leoben-Donawitz, ist Vordernberg ein schrumpfender Ort mit vielen Relikten aus seiner industriellen Vergangenheit. Der Bevölkerungsrückgang ist hier besonders drastisch: Waren es in der Blütezeit 1890 noch 3.118 Einwoh-



Abb. 5: Der alte Ortskern von Trofaiach zu beiden Seiten der Hauptstraße. Das Flair wird durch voranschreitenden Leerstand getrübt. (Foto: Fischer, Aug. 2016).



Abb. 6: Moderne Entwicklung mit Bank, Café und diversen Geschäften unmittelbar westlich des alten Ortskerns (Hauptstraße) von Trofaiach. (Foto: Fischer, Aug. 2016)



Abb. 7: Radwerk IV liegt als wichtiger Bestandteil der Museumsstraße am Vordernberger Hauptplatz und wird durch einen Verein geführt und erhalten. (Foto: Fischer, Mai 2009)

ner, so sind es heute nur noch mehr 1.040 (Stand 1.1.2016, Statistik Austria). Der Bevölkerungsrückgang bewirkt auch hier die in Kap. 3 angesprochenen Probleme im Bereich der Versorgungs- und sozialen Infrastruktur.

Bevor man den Ortskern erreicht, passiert man das Anfang 2014 eröffnete Anhaltezentrums. Es bietet Platz für etwa 200 Personen und wurde anfangs als wirtschaftliche Chance für die Region gesehen. Es sollten mit seiner Inbetriebnahme viele Arbeitsplätze geschaffen werden. Aufgrund rechtlicher Probleme ist das Schubhaftzentrum – wie es auch genannt wird – nach wie vor nicht ausgelastet und

steht seither stark in öffentlicher Kritik, vor allem weil die erwarteten neuen Arbeitsplätze ausgeblieben sind.

Erreicht man den Ortskern von Vordernberg, glaubt man sich in eine längst vergangene Zeit zurückversetzt. Man steht vor den Relikten der montan-industriellen Vergangenheit – allen voran dem Radwerk IV (www.radwerk-vordernberg.at, Abb. 7). Es ist der letzte erhaltene, vollausgestattete Holzkohleofen Österreichs und die wohl größte eisengeschichtliche Sehenswürdigkeit an der Eisenstraße. Der Betrieb erfolgte von 1846 bis 1911. Bereits 1928 wurde das Gebäude aufgrund seiner eisen-geschichtlichen Bedeutung unter Denk-

malschutz gestellt und 1959 als Museum der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Das Hochofenmuseum beherbergt jedoch nicht nur historische Exponate, sondern öffnet seine Tore regelmäßig für verschiedene Veranstaltungen, wodurch das Radwerk IV in neuer Funktion weiterlebt (Gstach et al. 2013, 122; Weigand 2016). Mit der Arbeit vieler Freiwilliger konnte neben vielen anderen Beispielen in der Region Steirische Eisenstraße auch hier das montanhistorische und industrielle Erbe bewahrt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Das Radwerk IV ist heute ein wesentlicher Bestandteil der Route „Steirische Eisenstraße“ und Partnermuseum des Museumsverbundes. In Vordernberg gibt es darüber hinaus noch weitere alte Bauwerke mit historischem Wert, u.a. das Meranhaus oberhalb des Marktplatzes. Hier lebten und wirkten die Gewerken des Radwerkes II. Es wurde 1684 neu errichtet und war ab 1822 im Besitz von Erzherzog Johann von Österreich.

4.3 Präbichl

Auf dem Weg weiter in Richtung Stadt Eisenerz muss von Vordernberg aus bis zur Passhöhe des Präbichls auf einer Strecke von 6 km ein Höhenunterschied von etwas mehr als 300 m überwunden werden, was für die Erreichbarkeit von Eisenerz auch heute noch einen Ungunstfaktor darstellt. Was für viele, vor allem während der Win-



Abb. 8: Einer von mehreren leerstehenden ehemaligen Gast- und Beherbergungsbetrieben auf der Passhöhe des Präbichl, im Hintergrund ein Windrad zur Energiegewinnung. (Foto: Fischer, Aug. 2016)



Abb. 9: Neu errichtete moderne Selbstversorgerunterkünfte unterhalb der Passhöhe des Präbichl, das Hüttendorf (Foto: Fischer, Aug. 2016)

termonate, zum Problem wird, ist für den Skitourismus allerdings von Vorteil. Das Skigebiet Präbichl (www.praebichl.at) liegt zwischen 1.116 m und 1.610 m (die Bergstation des im Frühjahr 2016 stillgelegten „legendären“ Sessellifts auf den Polster lag auf 1.796 m). Das Schigebiet dient weitaus überwiegend dem Tagestourismus und so fallen die Beherbergungsbetriebe und Gaststätten der früheren Tourismusära heute durch Leerstand und Verfall auf (Abb. 8). Daneben haben sich in den letzten Jahren aber einladende Hütten und Beherbergungsbetriebe wie etwa das Hüttendorf (www.huettendorf-praebichl.at) entwickelt (Abb. 9). Daneben wird der Sommertourismus als „Bergsommer am Präbichl“ intensiv beworben (www.praebichl.at), sodass sich die Nächtigungszahlen von rd. 6.500 (Sommerhalbjahr 2007) auf rd. 12.700 (Sommerhalbjahr 2015) verdoppelt haben. Der größte Anteil fällt dabei auf ausländische Nächtigungen, was auf eine erfolgreiche Bewerbungsstrategie schließen lässt. Noch höher sind die Übernachtungszahlen wegen des Skitourismus im Winter: 7.500 Nächtigungen (Winterhalbjahr 2007) und rd. 25.500 (Winterhalbjahr 2016). Auch hier machen die ausländischen Gäste das rd. Vierfache der inländischen aus, die eher als Tagesgäste den Präbichl besuchen. In den Tourismusjahren 2007 bis 2015 sind die Nächtigungszahlen in Summe von rd. 24.000 auf über 38.000 gestiegen, was die Bedeutung des Tourismus für die wirtschaftliche Situation von Kommunen und Regionen einmal mehr hervorhebt.

5. Ausblick

Dieser erste Teil der Exkursion ist als Hinführung zum Thema zu sehen und bietet einen ersten Einblick in die vor allem montanindustriell geprägte Region. Im zweiten Teil (GeoGraz 60) laden wir Sie dazu ein, uns auf dem Weg entlang der Steirischen Eisenstraße weiter zu begleiten um gemeinsam den Höhepunkt Eisenerz zu besichtigen. Bis dahin bleibt Ihnen die Möglichkeit aufgenommene Informationen und Erfahrungswerte kritisch zu hinterfragen. Des Weiteren laden wir Sie dazu ein, eigene Lösungsansätze für die diskutierten Herausforderungen zu finden.

QUELLENVERZEICHNIS

- Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft (2015): Österreichisches Montanhandbuch 2015. Wien.
- Erzbergbahn: Fahrpläne & Veranstaltungen. <http://www.erzbergbahn.at/2016/07/03/fahrplaene-veranstaltungen-rahmenprogramm/> (Zugriff: Aug. 2016)
- Fischer W., Osebk D. (2011): Inwertsetzung von Bergbaufolgepotentialen – Begleitforschung im Projekt ReSource. In: GeoGraz 48, 4–11.
- Gstach I. et al. (Hg.) (2013): Sozialatlas Steirische Eisenstraße. Lokales Wissen erfolgreich nutzen. Tu was, dann tut sich was. Mandelbaum-Verlag, Wien (1. Auflage).
- Landesstatistik Steiermark: Tourismus. <http://www.statistik.steiermark.at/cms/ziel/103035336/DE/> (Zugriff: Aug. 2016)
- Museumsverbund Steirische Eisenstraße: Museen an der Steirischen Eisenstraße. <http://www.eisenstrassenmuseen.at/> (Zugriff: Aug. 2016)
- Nussmüller W. et al. (2006): Wohnungsmarkt in schrumpfenden Städten: redesign Eisenerz. Endbericht. Graz, 46 S.
- Osebk D. (2012): Steirische Eisenstraße – Austria. The Region Surrounding an Outstanding Mining Landmark. In: Wirth P. et al. (Hg.): Post-Mining Regions in Central Europe – Problems, Potentials, Possibilities. oekom Verlag, München, 79–91.
- ÖROK (Österreichische Raumordnungskonferenz) (Hg.) (2006): Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit ländlicher Räume. Schriftenreihe Nr. 171. Wien. 135 S.
- Posch A., Steiner G., Risopoulos F. (2004): Die Erzherzog-Johann-Fallstudie. Ein inter- und transdisziplinäres Lehr- und Forschungsprojekt der Kulturlandschaftsforschung. Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur. Wien.
- Präbichl Bergbahnen GmbH (2016): Präbichl. <http://www.praebichl.at/> (Zugriff: Aug. 2016)
- Präbichl Bergbahnen GmbH (2016): Hüttendorf Präbichl. <http://www.huettendorf-praebichl.at/> (Zugriff: Aug. 2016)
- Radwerk IV: Montanhistorisches Museumsensemble Vordernberg. <http://www.radwerk-vordernberg.at/> (Zugriff: Aug. 2016)
- Stadtgemeinde Trofaiach (2016): Leerflächenmanagement: <https://trofaiach.maps.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=fb6ee095700a4e01bef3123c33e0b4e9> (Zugriff: Aug. 2016)
- Steirische Eisenstraße: Leader Region Steirische Eisenstraße. <http://www.steirische-eisenstrasse.at/> (Zugriff: Aug. 2016)
- Weber G. (2016): Vom Streben nach Wachstum zur Gestaltung von Schrumpfung. In: Egger R., Posch A. (Hg.): Lebensentwürfe im ländlichen Raum. Springer Verlag, Lernweltforschung Bd. 8, Wiesbaden. 91–104.
- Weigand E. (2016): Montanhistorisches Museumsensemble. RADWERK IV. Hg. v. Verein „Freunde des Radwerkes IV in Vordernberg“. <http://www.radwerk-vordernberg.at/> (Zugriff: August 2016)
- Zimmermann F., Janschitz S. (2005): Erfolgs- und Misserfolgskriterien bei der Umstrukturierung von traditionellen Bergbaugebieten – Das Beispiel Eisenerz/Österreich. In: Sächsisches Staatsministerium des Inneren (Hg.): Neue Landschaften, Bergbauregionen im Wandel. Dresden, 30–41.