

/ Pressegespräch

 **#deineStimme**

„AK Mobilitätsstudie 2023“

Klagenfurt, 4. Dezember 2023

Detailergebnis Mobilitätsstudie: Bezirk Klagenfurt Stadt&Land **Chancen des Zentralraumes nutzen**

AK – Die Stadt Klagenfurt profitiert vom Mobilitätsangebot und den vorhandenen Anbindungen des Zentralraums. Grundsätzlich wird dieser zum Wohnen deshalb bevorzugt, da es eine einfache Erreichbarkeit von Infrastruktur und der allgemeinen Einkaufsmöglichkeiten gibt, aber auch aufgrund eines gut ausgebauten ÖV-Systems. „Wichtig ist auch die Anbindung der Gemeinden und Regionen rund um die Stadt Klagenfurt. Hier kommt der umliegende Bezirk Klagenfurt Land ins Spiel“, betont AK-Präsident Günther Goach.

Ein großer Teil der täglich zurückgelegten Wege entfällt auf das Pendeln, zugleich ist das Auto nach wie vor das beliebteste Verkehrsmittel. Die Gründe dafür sind unterschiedlich – sei es die fehlende Alternative in den peripheren Regionen oder das einfache Kombinieren unterschiedlicher Wege. Trotzdem ist das Auto mehr Notwendigkeit als Wunsch und auch die Belastung steigt mit zunehmender Dauer der zurückzulegenden Strecke und sinkendem Einkommen. Mehr als dreiviertel der Kärntner Pendler:innen verlassen auf dem täglichen Weg auch die Heimatgemeinde. „Das Ziel muss es sein, situationsbedingte und regionspezifische Lösungen zu entwickeln, um Erreichbarkeitsverhältnisse verbessern zu können“, so Goach. Allgemein müssen periphere Regionen an den Zentralraum, aber auch an die regionalen Zentren angebunden werden.

Vorhandene Infrastruktur in den Städten

Generell werden in Städten, somit auch in Klagenfurt, Wege öfter mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt. Auch der öffentliche Verkehr wird hier vor dem eigenen Auto bevorzugt. Die Gründe dafür liegen vorrangig beim Klima- und Umweltschutz, sowie bei den höheren Kosten des eigenen Autos. Aufgrund des Klimatickets sind diese für den öffentlichen Verkehr gedeckelt. Das Radwegenetz in der Landeshauptstadt ist an und für sich gut ausgebaut, muss aber weiterhin attraktiviert werden. Das inkludiert den Ausbau von sicheren Radwegen, vor allem dann, wenn man mit Kind unterwegs ist. Radwege, die in der Innenstadt plötzlich enden, können gefährliche Situationen hervorrufen, erfordern zugleich aber das Bewusstsein aller Verkehrsteilnehmer:innen. Positiv sind Adaptierungen, wie das erlaubte Rechts-Abbiegen bei ausgewählten roten Ampeln, Radservicestationen an mehreren Orten, die Bevorzugung der Radfahrer:innen in engen Straßen oder das Angebot des nextbike-Fahrradverleihs mit der Ausweitung in Nachbargemeinden und den Wörtherseeraum. Allerdings braucht es für private Fahrräder sichere und vor allem ausreichend Radabstellplätze, auch dort, wo auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen werden kann.

/ Öffentlichkeitsarbeit

9021 Klagenfurt am Wörthersee / Bahnhofplatz 3
Telefon 050 477-2402 / oeffentlichkeitsarbeit@akktn.at / kaernten.arbeiterkammer.at

Busverbindungen in Klagenfurt

Obwohl in Klagenfurt erst in diesem Jahr eine Umstellung des Busplanes erfolgte, gibt es einige Herausforderungen, die es zu bewältigen gilt. Vorrangig ist es die lange Dauer, die man mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb des Stadtgebietes benötigt. Aus diesem Grund wird gern auf das eigene Auto zurückgegriffen, so können zugleich unterschiedliche Wege kombiniert werden. Hier spielt zudem die Taktung eine Rolle, die bei (mehreren) Umstiegen so kurz wie möglich gehalten werden soll. Die Inanspruchnahme des Busangebotes in Klagenfurt Stadt ist in den Hauptverkehrszeiten hoch. Zu diesen Stoßzeiten (hauptsächlich zu Pendel- und Schulzeiten) sind die Busse voll ausgelastet, abseits davon, vor allem nachts, sind sie oft leer unterwegs. Eventuell wäre es sinnvoller, zu späteren Tageszeiten und auf gewissen Strecken auf kleinere Busse umzustellen.

Ein weiterer Punkt ist der Nahverkehr, z. B. nach Krumpendorf oder Keutschach, welcher einerseits spärlich vorhanden und vor allem für Schüler:innen oft nicht attraktiv ist. Ein Beispiel dazu ist, dass der Bus von Viktring in Richtung Keutschach um 13:03 Uhr abfährt. Die 6. Schulstunde dauert allerdings bis 13:10 Uhr. Der nächste Bus nach Keutschach fährt erst wieder um 14:03 Uhr. Um die Wartezeiten nach der Schule zu vermeiden, kommen wiederum „Elterntaxis“ zum Einsatz. Hier sollte man ansetzen und die Fahrpläne mit den vorliegenden Gegebenheiten abstimmen und adaptieren.

Mit der Umstellung auf den neuen Busfahrplan hat es jedoch eine grundsätzliche Verbesserung gegeben. Mittlerweile verkehren drei „Hauptlinien“ Werktags im 10-Minuten-Takt, die „Nebenlinien“ im 20-Minuten-Takt. An Sonn- und Feiertagen kommt es auf allen Linien zu einer Halbierung der Taktung – also eine 20-Minuten- bzw. 40-Minuten-Taktung. Im Gegensatz zum vorherigen Stundentakt ist das eine Aufwertung des Angebots. Dies wird auch bei den Abendlinien eingehalten, womit es auch nach 19:30 Uhr aufrechte Verbindungen gibt. Den Plänen der Stadtpolitik, weitere „Hauptlinien“ einzuführen, kann man positiv gegenüberstehen. Als Smart City der Europäischen Union hat Klagenfurt eine eigene Klimastrategie entwickelt, mit dem Ziel, ein emissionsneutraler, energieeffizienter und ressourcenschonender Lebensraum zu werden und bis 2030 Klimaneutralität zu erreichen. Darin enthalten ist auch das Mobilitätskonzept 2035. Dieses soll möglichst allen Menschen in der Stadt bzw. der Region ein leistungsfähiges und attraktives Verkehrssystem bieten, damit die täglichen Wege nachhaltig zurückgelegt werden können. Aus diesem Grund ist es wichtig, keine Einsparungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs vorzunehmen. Eine Kürzung des Angebotes wäre ein Rückschritt und darf keinesfalls passieren.

Verbindungen aus und in die Regionen

Von wesentlicher Bedeutung ist, dass ganz Kärnten vom Zentralraum profitieren kann. Die Regionen müssen an die großen Städte angebunden werden, um das Arbeits-, Bildungs- und Freizeitangebot, aber auch die unterschiedlichen Orte der Daseinsvorsorge in Anspruch nehmen zu können. Aus diesem Grund sind die Verbindungen aus und in die Regionen so wichtig. An den Stadtgrenzen machen Park&Ride-Plätze Sinn, so dass dort, wo es möglich ist, auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen werden kann. Innerstädtisch soll so das Verkehrsaufkommen reduziert werden.

Allerdings braucht es in weiterer Folge auch die Abstimmung und eine attraktive Taktung, dass es eine Erleichterung und vor allem auch zeitlich einen Vorteil darstellt. Die umliegenden Gemeinden sind nur teilweise an das Busnetz der Stadt angeschlossen – Ebenthal hat eine ausgebaute Verbindung, nach Krumpendorf oder Maria Saal fahren Bus und Bahn, allerdings ist auch hier eine Attraktivierung notwendig, genauso wie in Richtung Rosental oder in den Osten Klagenfurts, wo vermehrt in den Zentralraum gependelt wird.

Der Bezirk Klagenfurt-Land profitiert zwar von der unmittelbaren Nähe zum Zentralraum, kann allerdings noch einiges an Potenzial ausschöpfen. Die Anzahl der Nutzer:innen des privaten Pkws ist hier vergleichsweise hoch, und wird hauptsächlich damit begründet, dass es keine geeignete Alternative zum Pkw gibt.

Verbindungen attraktiv halten

In der Befragung oft genannt wurde unter anderem, dass Ferlach nicht mit der Bahn verbunden ist. Die Strecke der Rosentalbahn wurde von Klagenfurt bis Weizelsdorf elektrifiziert. Der Abschnitt nach Ferlach steht aus. Dieser Teil wurde nach der Stilllegung durch die ÖBB von den Nostalgiebahnen in Kärnten übernommen und müsste vollkommen modernisiert werden – um aber den Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Verkehr zu erleichtern, sollte es auch diesbezüglich Überlegungen geben. Mehr Zeitaufwand bietet auch jene Tatsache, dass an den Wochenenden und an Feiertagen kein Zugverkehr besteht, sondern auf der Strecke ausschließlich Busse verkehren, wie auch werktags nach 20 Uhr. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass das Angebot auf dieser Strecke in Anspruch genommen wird, da nicht selten über volle Zuggarnituren geklagt wird. Hier müssten Überlegungen und Investitionen ansetzen, um vor allem umliegende Gemeinden und Städte mit ausreichend Angebot mit dem Zentralraum zu verbinden.

Ausbau von bestehenden Angeboten

Positiv hervorzuheben ist die Planung und die teilweise schon vorhandenen Umsetzung des Schnellbussystems des Landes Kärnten, um mehr und schnellere Verbindungen in und aus den Regionen zu schaffen. Um es so effizient wie möglich gestalten zu können, sind jedoch vor allem zu Beginn ständige Evaluierungen notwendig. Zersiedelte und periphere Regionen brauchen ein attraktives Mikro-ÖV-Angebot, um überhaupt ein gewisses Maß an Mobilität anbieten und die Abhängigkeit vom Auto reduzieren zu können. Hier setzt unter anderem der Anbieter „GO-Mobil“ an und ist kärntenweit in 38 Gemeinden aktiv – so auch im Bezirk Klagenfurt Land. Allerdings ist dieses Angebot nicht für Pendler:innen und Schüler:innen geeignet, denn werktags verkehrt es erst ab 8 Uhr. Allerdings abends bis 24 Uhr (außer Sonn- und Feiertags bis 22 Uhr) ist es eine Alternative zum privaten Pkw. Vor allem in den ländlicheren Regionen des Bezirkes wird trotz allem vermehrt auf den Pkw zurückgegriffen. Hier gilt es ein Angebot zu schaffen, um zu ermöglichen, dass auf Alternativen zurückgegriffen werden kann.

Detaillierte Studienergebnisse: kaernten.arbeiterkammer.at/mobilitaetsstudie