

/ Pressegespräch

 **#deineStimme**

„AK Mobilitätsstudie 2023“

Klagenfurt, 4. Dezember 2023

Detailergebnis Mobilitätsstudie: Bezirk St. Veit

AK-Goach: „Vorhandene Infrastruktur nutzen!“

AK – Im Zuge der Eröffnung der Koralmbahn gibt es bei Bewohner:innen der Region rund um St. Veit an der Glan und Friesach auch Sorgen und Bedenken. „Es muss weiterhin eine attraktive Verbindung nach Klagenfurt, aber auch Richtung Wien gewährleistet sein“, betont AK-Präsident Günther Goach. Seitentäler müssen an die Städte und somit an die Daseinsvorsorge angebunden werden.

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 regions-spezifische 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.

Erreichbarkeiten in den Regionen sicherstellen

Einerseits gibt es die größeren Städte St. Veit an der Glan, sowie Friesach und Treibach-Althofen. Diese sind (derzeit) an die Südstrecke und damit an den Kärntner Zentralraum und zugleich Richtung Steiermark und Wien angebunden. Andererseits gibt es aber viele Seitentäler, die nur schwer mit dem öffentlichen Verkehr erreicht werden können und somit eine schlechte Anbindung, an die schon vorhandene (Schienen-)Infrastruktur haben. Der öffentliche Verkehr in die Täler ist vorrangig auf die Schulzeiten ausgelegt, Pendler:innen kommen somit in der Früh zwar zur Arbeit, am Abend retour ist aber oft nicht möglich. Hier könnte und sollte auf jeden Fall angesetzt werden, um dieses Angebot insofern auszubauen bzw. zu adaptieren, dass zwar mit erhöhter Taktung, aber eventuell kleineren Bussen gefahren wird. Darüber hinaus sollen Alternativen den Bedarf abdecken. Mit Mikro-ÖV-Angeboten – zum Beispiel „Ruf:mi“ in den Gemeinden, Althofen, Guttaring, Kappel am Krappfeld, Micheldorf und Mölbling sollen jene Orte angebunden werden, die nicht mit dem Linienverkehr erreichbar sind. Schon vorhandenes soll zumindest auf weitere Gemeinden ausgeweitet werden.

/ Öffentlichkeitsarbeit

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

Keinesfalls eine Verschlechterung!

Mit der Eröffnung der Koralmbahn werden sich hier einige Änderungen ergeben und es schwingt die Sorge mit, dass es in diesen Regionen zu einer Verschlechterung kommt: Treibach/Althofen z.B. hat derzeit 52 Züge pro Werktag in unterschiedliche Richtungen. „Es müssen auch weiterhin aufrechte (Schnell-)Verbindungen statt einer Reduzierung in den Zentralraum gewährleistet sein. Fahrpläne müssen an die Koralmbahn angepasst werden, so dass es zu keiner signifikanten Verschlechterung für die Region kommt“, so AK-Bezirksstellenleiter Philipp Parteder und betont: „Zusätzlich braucht es die Abstimmung der Angebote aus den Seitentälern. Für jene, denen es nicht möglich ist, die gesamte Strecke öffentlich zurückzulegen, für einen Teil aber Bus oder Bahn verwenden wollen, sind Park&Ride-Flächen notwendig. Hier ist es wichtig, ausreichend Plätze zur Verfügung zu stellen, so dass es zu keinem Engpass kommt.“

Zudem sind nicht alle Betriebe rund um die Stadt St. Veit an der Glan mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar. Während Fundermax über eine attraktive Anbindung verfügt, fehlt es an dieser für Arbeitnehmer:innen im Industriepark St. Veit. Aufgrund der häufigen Schichtarbeit ist es jedoch generell schwer – das trifft auch auf die Betriebe in Treibach-Althofen und im Görtschitztal zu – mit dem öffentlichen Verkehr in die Arbeit und wieder retour zu pendeln. Hier wird, wenn es das Rad- oder Fußwegenetz bzw. die Entfernung des Wohnortes nicht zulässt, größtenteils auf das private Auto zurückgegriffen.

Reaktivierung vorhandener Infrastruktur

Eine weitere Baustelle im Bezirk St. Veit ist die Görtschitztalbahn, auf welcher der Personenverkehr seit 1995 eingestellt ist. Ein Teil der Strecke wurde in einen Radweg umgewandelt, der Rest – von Launsdorf bis Wietersdorf – wird für den Güterverkehr verwendet. Insgesamt sind es 20 Industriebetriebe im Görtschitztal, mit gesamt circa 3.000 Arbeitnehmer:innen, für die eine Elektrifizierung und somit eine Verwendung der Strecke für den Personenverkehr von Vorteil wäre. Außerdem gäbe es mit der Wiederbelebung der Görtschitztalbahn eine attraktive Verbindung bzw. ein attraktives und schnelleres Zubringersystem für alle Einwohner:innen im und angrenzend an das Tal an die vorhandene Infrastruktur der Städte und des Zentralraums. Zugleich könnten Unternehmen Waren vermehrt mit der Bahn, anstatt mit dem Lkw transportieren, was deutlich den CO₂-Ausstoß reduzieren und eine Verbesserung für die Wertschöpfung bedeuten würde.

Aber nicht nur der Bus- und Bahnverkehr ist ein Thema im Bezirk, auch sichere Fuß- und Radwege müssen vorhanden sein. Dort wo der Bedarf besteht, braucht es den Ausbau, um vor allem auch in den Tälern den Weg vom Wohnort zur Haltestelle sicher und attraktiv zurücklegen zu können. Das Ziel muss es sein, vorhandene Infrastruktur zu nutzen, statt rückzubauen und das Angebot des öffentlichen Verkehrs und des Mikro-ÖVs auszubauen. In Regionen wie hier ist es wichtig, Mobilitätskonzepte für den gesamten Raum zu erstellen, so dass das Angebot aufeinander abgestimmt wird und unterschiedliche Akteure zusammenarbeiten können.

Detaillierte Studienergebnisse: kaernten.arbeiterkammer.at/mobilitaetsstudie