

## / Pressegespräch

 #deineStimme

„AK Mobilitätsstudie 2023“

Klagenfurt, 4. Dezember 2023

### Detailergebnis Mobilitätsstudie: Bezirk Feldkirchen

## **AK-Präsident Goach: „Abgelegene Orte an vorhandene Infrastruktur anbinden!“**

**AK – „Die Herausforderungen im Bezirk Feldkirchen bestehen vor allem darin, die abgelegenen Orte an die vorhandene Infrastruktur anzubinden – das inkludiert auch die öffentlichen Erreichbarkeiten der Daseinsvorsorge“, sieht AK-Präsident Goach Handlungsbedarf. Im Hinblick auf die Eröffnung der Koralmbahn, darf es hier zu keiner weiteren Ausdünnung der Verbindung kommen. Stattdessen braucht es eine Verdichtung der Taktung nach St. Veit an der Glan und in weiterer Folge nach Friesach, sowie einen Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten nach Villach und Klagenfurt.**

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.

### **Keine Ausdünnung der Verbindung**

„Im Bezirk Feldkirchen müssen vor allem abgelegene Orte an die vorhandene Infrastruktur angebunden werden. Aufzuzeigen ist auf jeden Fall die Taktung der Bahnstrecke von Feldkirchen nach St. Veit an der Glan, die lediglich alle zwei Stunden verkehrt. Zu den anderen Zeiten muss der Umweg über Klagenfurt in Kauf genommen werden. Da es jedoch vorhandene Infrastruktur gibt, soll diese auch bestmöglich genutzt werden und so der Anschluss aber auch die Verbindung zwischen den Bezirkshauptstädten gesichert sein. Darin inkludiert ist auch der Anschluss von und nach Wien“, informiert AK-Bezirksstellenleiter Heimo Rinnösl. In Hinblick auf die Eröffnung der Koralmbahn, darf es hier zu keiner Ausdünnung der Verbindung kommen. Stattdessen braucht es eine Verdichtung der Taktung nach St. Veit an der Glan, sowie einen Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten nach Villach (bei Bedarf durchgehend) und Klagenfurt. Mit einem Ausbau der Verbindungen sollen Regionen im Allgemeinen besser an den Zentralraum angebunden werden.

### / Öffentlichkeitsarbeit

9021 Klagenfurt am Wörthersee / Bahnhofplatz 3  
Telefon 050 477-2402 / [oeffentlichkeitsarbeit@akktn.at](mailto:oeffentlichkeitsarbeit@akktn.at) / [kaernten.arbeiterkammer.at](http://kaernten.arbeiterkammer.at)

Zugleich sollte angedacht werden, die Parksituation bei den Bahnhöfen und stark frequentierten Bushaltestellen zu adaptieren. Park&Ride-Anlagen sind eine sinnvolle Ergänzung, um die Inanspruchnahme von öffentlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern. Vor allem für Pendler:innen würde es damit eine Verbesserung geben.

## **Attraktivierung des Angebotes**

Der Busverkehr im Bezirk ist werktags zum Teil im Stundentakt aufgestellt, zum Beispiel verkehrt die Hauptlinie zwischen Feldkirchen und Ebene Reichenau stündlich, allerdings am Wochenende (und außerhalb der touristischen Hochsaison) mit verringertem Angebot und teilweise nur mit Voranmeldung. Wochenends ist es außerdem nur schwer möglich, ein attraktives Angebot nach Klagenfurt oder Villach zu bekommen. Die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr auf diesen Strecken übersteigt bei weitem die Dauer mit dem eigenen Auto, weshalb auch gerne auf dieses zurückgegriffen wird. Nicht ohne Grund liegt die Anzahl der privaten Pkws gerechnet auf tausend Einwohner bei knapp 600 (VCÖ-Studie). Außerhalb der Hauptverkehrszeit gibt es weniger Bedarf für den öffentlichen Verkehr, deshalb darf das Angebot aber nicht reduziert werden. Eventuell wäre eine effizientere Nutzung sinnvoll, zum Beispiel mit kleineren Bussen, einer Attraktivierung des Fahrplans und vor allem eine Abstimmung an die Fahrpläne der Bahn. Zusätzlich dazu sind die Zeiten oft nicht für Arbeitnehmer:innen aus den Seitentälern und vor allem für jene, die im Schichtbetrieb tätig sind, geeignet. Mitarbeiter:innen der umliegenden Betriebe haben oft keine andere Wahl, als das private Auto zu verwenden. Wenn es die Wohnsituation zulässt, sind Fahrgemeinschaften sinnvoll – hier braucht es auch eine Unterstützung von den Betrieben.

## **Nockmobil – wichtige Ergänzung**

In den peripheren Regionen, abseits der Hauptstrecken, ist der Mikro-ÖV eine sinnvolle Ergänzung zum bestehenden öffentlichen Verkehr. Das sogenannte Nockmobil ist in acht Gemeinden (Bezirk Feldkirchen und Spittal) unterwegs und fährt gesamt über 600 Haltepunkte an. Damit sollen gewisse Fahrten und das Erreichen von vorhandenen Haltestellen/-Punkten zur Weiterfahrt mit dem Linienverkehr ermöglicht und attraktiver werden. Allerdings ist dieser Mikro-ÖV nicht für Pendler:innen oder Schüler:innen geeignet, denn vor acht Uhr ist dieser nicht verfügbar. Zugleich muss das Angebot leistbar sein, damit es auch angenommen wird. Hier wäre es überlegenswert, gewisse Fahrten anzubieten, um das Fahren einzelner Eltern und somit eine Vielzahl an Kilometern zu reduzieren.

## **Bewältigung der Letzten Meile**

Das Erreichen von Haltestellen ist nicht nur für jene mit weiteren Wegen oft eine Hürde, sondern auch für Personen, die diese zu Fuß oder mit dem Rad erreichen wollen. Kritisiert werden unzumutbare Fuß- und Radwege, die diese „Letzte Meile“ nur schwer und vor allem unsicher bewältigbar machen. So wird auch das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr erschwert und aus diesem Grund auf den privaten Pkw zurückgegriffen. Daher braucht es den Ausbau von sicheren Rad- und Fußwegen, um kürzere Strecke zurücklegen zu können und das Erreichen von Haltestellen oder der Infrastruktur einfacher ermöglichen zu können. Detaillierte Studienergebnisse: [kaernten.arbeiterkammer.at/mobilitaetsstudie](https://kaernten.arbeiterkammer.at/mobilitaetsstudie)