

## / Pressegespräch

 **#deineStimme**

„AK Mobilitätsstudie 2023“

Klagenfurt, 4. Dezember 2023

### Detailergebnis Mobilitätsstudie: Bezirk Spittal

## Erweiterung des Angebots auch auf periphere Orte

**AK – Die Bewohner:innen des Bezirkes Spittal haben eine andere Ausgangslage als jene näher zum Zentralraum. Hier gibt es viele abgelegene Orte, hauptsächlich auf Berghängen, die es bestmöglich an den Linienverkehr anzubinden gilt. „Es muss möglich sein, zumindest einen Teil der Strecke mit dem öffentlichen Verkehr zurückzulegen. Vor allem mit den steigenden Preisen soll damit auch eine finanzielle Entlastung ermöglicht werden“, fordert AK-Präsident Günther Goach. Neben dem Ausbau der Taktung auf gewissen Strecken, braucht es auch einen Ausbau der Infrastruktur, wie z. B. der Park&Ride-Flächen bei hochfrequentierten Haltestellen.**

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.

### Differenzierte Betrachtung

Mit über 75.000 Einwohner:innen ist der Bezirk Spittal nicht nur der einwohnerstärkste ländliche, sondern auch der flächenmäßig größte Bezirk Kärntens. Spittal hat einerseits den Vorteil einzelner Täler mit wenigen Hauptverkehrsachsen, allerdings ist abseits davon ein annähernd flächendeckender öffentlicher Verkehr kaum zu realisieren. Aufgrund der Berghänge ist der Zubringerverkehr zu den ÖV-Haltestellen meist nur mit dem Auto bewältigbar. Deshalb sind Park&Ride-Anlagen an den Bahnhöfen von wesentlicher Bedeutung, um zumindest einen Teil der Strecke öffentlich zurücklegen zu können. Aufgrund der hohen Auslastung haben diese größtenteils aber schon ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Die Stadtregion Spittal an der Drau (Bezirkshauptstadt und angrenzende Gemeinden) weist einen Stadtverkehr, aufgeteilt in Ost und West, auf, der sich größtenteils an den Schulzeiten orientiert – gemeinsam mit den umliegenden Gemeinden, die verkehrstechnisch verbunden sind, ist er noch nicht flächendeckend ausgebaut. Weiters ist die (fehlende) Zeitersparnis ein häufiges Thema.

### / 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)

„Einerseits verkehren die Busse zu Zeiten, die für Beschäftigte nicht möglich sind, andererseits ist es vor allem für Schüler:innen im ländlichen Raum nur mit langen Wartezeiten möglich, den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Generell ist aber die Inanspruchnahme davon abhängig, wie weit man von einer Haltestelle entfernt weg wohnt. Hier sind flexiblere Mobilitätslösungen gefragt“, informiert AK-Bezirksstellenleiter Andreas Gaggl.

## Periphere Orte anbinden

Das Obere Drautal ist mit der S-Bahn im Stundentakt an die Bezirkshauptstadt Spittal an der Drau und an den Zentralraum angebunden. Etliche Pendler:innen und Schüler:innen verkehren damit täglich nach Lienz, einige bis in den Zentralraum Klagenfurt-Villach. Die anderen Täler – wie das Mölltal (seit 2019), das Maltatal und das Liesertal - haben mit Buslinien im Stundentakt eine öffentliche Verbindung. Die Mölltaler:innen gelten als besonders autoaffin, sind beruflich und schulisch jedoch mehr Richtung Osttirol (Lienz) orientiert. Die Tauernbahn, die ursprünglich mehrere Haltestellen bediente, wird seit dem Jahr 2019 nicht mehr für den Nahverkehr genutzt. Mittlerweile wird die Strecke lediglich für den Fern- und Güterverkehr verwendet und hält nur mehr in Spittal an der Drau und in Mallnitz-Obervellach. Der Personennahverkehr erfolgt stattdessen mit dem Bus im Stundentakt. Hier ergibt sich jedoch erneut das Problem des Zubringerverkehrs. Während sich die ursprüngliche Tauernstrecke der Bahn am Hang befindet und somit für viele Ortschaften leichter zu erreichen war, fährt der Bus im Tal. Hier muss der Mikro-ÖV ansetzen – damit auch jene, die kein Auto besitzen und um die Kilometerzahl dort, wo es möglich ist zu reduzieren, an den Busverkehr angebunden werden. Ein Beispiel für den Bedarfsverkehr ist das Nockmobil, das ganzjährig im Nockgebiet Einheimischen und Tourist:innen als Ergänzung zur Verfügung steht.

## Arbeitswege vereinfachen

Arbeitnehmer:innen im Bezirk bleiben vorrangig hier, eine große Zahl orientiert sich zudem nach Lienz. Oft werden Fahrgemeinschaften gebildet, vor allem von Pendler:innen aus den gleichen Ortschaften. Die unterschiedlichen Betriebe im Bezirk arbeiten an verschiedenen Lösungen. So entwickelt der Leitbetrieb Hasslacher in Sachsenburg gemeinsam mit Mitarbeiter:innen ein Mobilitätskonzept. Jedoch ist hier die Unterstützung der öffentlichen Hand gefragt, um die Erweiterung des Angebots, wie z. B. einen Halb-Stunden-Takt zwischen Spittal-Millstättersee und Lienz zu ermöglichen. Wichtig in Spittal ist, dass nicht nur bezirksintern oder kärntenweit gedacht wird, sondern übergreifend mit Osttirol zusammengearbeitet wird. So sollen effiziente Lösungen, nicht nur für die Arbeitnehmer:innen, die Pendler:innen und Schüler:innen, sondern für alle Bewohner:innen ermöglicht werden.

Detaillierte Studienergebnisse: [kaernten.arbeiterkammer.at/mobilitaetsstudie](https://kaernten.arbeiterkammer.at/mobilitaetsstudie)