



Zuwächse dank Nahverkehrs-offensive: Die S1 fährt zwischen Villach und St. Veit im Halbstundentakt

Von Eva Maria Scharf

Schon im Jahr 2008 haben sich Studierende der FH Kärnten mit dem öffentlichen Verkehr in Villach beschäftigt. Der fehlende Taktverkehr, zu große Intervalle bei den Fahrzeiten und schlechte Anbindungen zu Firmen und zur FH waren damals die wesentlichen Schwachstellen im öffentlichen Verkehrsnetz.

Heuer, neun Jahre später, bleiben die Studien-Ergebnisse weitestgehend gleich: 70 Prozent der 629 Befragten fahren primär Auto. Der Kleine-Zeitung-Bericht zur Studie regte zur Diskussion unter Lesern und Experten an. Gefordert wird gleich eine ganze Liste.

Ein Taktverkehr, günstigere Ticketpreise, eine bessere Abstimmung mit Schulen und dem S-Bahn-Verkehr, zentrale Umsteigeknoten, eigene Busspuren, bessere Informationen zum Liniennetz und zu den Fahrzeiten und Adaptionen der Fahrpläne (vor allem wochenends). Ein Leser bringt auf Facebook die Kritikpunkte vieler auf den

Öffis seit Jahren in der Sackgasse

Öffentlicher Verkehr in Villach in der Kritik: Taktverkehr, bessere Linienführung und eigene Busspur als Forderungen. Das Mobilitätskonzept ist im Mai fertig.

Punkt: „In Villach verbringt man den ganzen Tag damit, um auf einen Bus zu warten, ohne Auto ist man verkehrstechnisch verloren.“ Richard Hunacek vom Verein Fahrgast kennt die Problematik seit vielen Jahren. „Es gibt keine mit Villach vergleichbare Stadt, die keinen Taktverkehr anbietet. Dafür ist es höchste Zeit. Es gibt in Villach auch noch immer keine Kooperationen mit der Kärnten Therme oder den Märkten in der Innenstadt. Der letzte Bus

von der FH in die Stadt fährt noch vor 20 Uhr, viele Vorlesungen dauern aber länger. Außerdem gibt es bisher kaum Echtzeit-Monitore“, erörtert Hunacek die Defizite im Stadtverkehr und ergänzt: „Es hat sich in den vergangenen zehn Jahren kaum etwas getan, dabei wäre das dringend nötig, damit Busfahren endlich attraktiver wird.“

Die Stadt Villach reagierte auf die Thematik vor einem Jahr mit dem Mobilitätskonzept 2035“, an dem sich Bürger und



Der Busverkehr in Villach wird zu 80

Experten beteiligen. „Das Konzept beschäftigt sich mit mehreren Teilbereichen unter anderem auch mit dem öffentlichen Verkehr“, sagt Verkehrsreferent, Stadtrat Harald Sobe (SPÖ). Ausgearbeitet wird es von der Firma Planum, die bislang zum Beispiel Verkehrszählungen und Umfragen durchgeführt hat. „Die wesentlichen Anregungen sind bisher der Umstieg auf E-Mobilität, ein Taktfahrplan, die Einführung von kleineren Bussen und meh-



Prozent von der Firma Kowatsch durchgeführt, die Busse werden primär von Schülern genutzt

ZORE (2)

renen Haltestellen – Letzteres gilt auch für den S-Bahnbereich“, sagt Projektmitarbeiter Wolfgang Müller.

Die Stadt investiert in den öffentlichen Verkehr knapp 700.000 Euro, zusätzlich fließen 140.000 Euro in das Villacher Citytaxi (Vaxi). 200.000 Euro kostet das Mobilitätskonzept das im Mai abgeschlossen sein soll. Zentrale Punkte sollen nächstes Jahr in die Verkehrsplanung miteinbezogen wer-

den. Wesentlich sei das Thema E-Mobilität. „Wir möchten Car-Sharing und die Nutzung von E-Bikes vorantreiben. Auch E-Busse sind vorstellbar, damit wäre Villach die erste Stadt, die im öffentlichen Verkehr auf E-Mobilität setzt“, sagt Sobe.

Dem Taktverkehr gegenüber ist der Stadtrat aufgrund der hohen Kosten skeptisch eingestellt. Sobe: „Wir müssten mit-samt aller Dörfer und der Innenstadt 135 Quadratkilometer bespielen. Alleine an die Busun-

ternehmen wären zwei Millionen Euro zu bezahlen. Überall im Takt zu fahren, ist nicht möglich.“ In die Randgebiete sollen die Busse aber jedenfalls öfters fahren. Diesbezügliche Gespräche mit Experten wären bereits geführt worden. Noch enger getaktet wird übrigens bei der S-Bahn. Beim Raunaweg in Landskron entsteht eine zusätzliche Haltestelle, die Züge sollen dort vorerst im Stundentakt halten. In Betrieb gehen soll die Haltestelle 2019.

KOMMENTAR



Von Eva Maria Scharf
evamaria.scharf@kleinezeitung.at

Taktvolle Forderung

Zwei Millionen Euro fließen in Dornbirn jährlich in den öffentlichen Verkehr. Geld, das sich ausgezahlt hat. In der Vorarlberger Stadt fuhr vor 25 Jahren drei Buslinien im 30-Minuten-Takt. Heute sind es zwölf im 15-Minuten-Takt. Die Busse zählen pro Tag 16.000 Zustiege. Zum Vergleich: In Villach werden jährlich knapp 700.000 Euro investiert, 13 Busse sind in Betrieb. Der engste Takt ist jener zum Technologiepark (zu Stoßzeiten fährt jede halbe Stunde ein Bus).

Der Erfolg in Dornbirn – die Stadt ist Vorreiter im öffentlichen Verkehr – ist laut Experten schnell erklärt. Der Fahrgast weiß, wann er wohin kommt. Ein simpler Taktverkehr liefert den größten Anreiz, auf Bus oder Bahn umzusteigen. Das bestätigt auch die Nahverkehrs-offensive der ÖBB. Seit die S-Bahn zwischen Spittal und Friesach im Stundentakt fährt, hat sich die Anzahl der Passagiere deutlich erhöht.

Es ist hinfällig, über günstigere Tarife nachzudenken oder Kooperationen mit Firmen und Schulen abzuschließen, wenn das Angebot nicht passt. Villach braucht einen Taktverkehr – Fahrpläne, die man sich merken kann. Genauso, wie zu Stoßzeiten an neuralgischen Stellen Busspuren von Vorteil wären. Schon klar, das kostet. Der langfristige Gewinn für Politik und Bürger ist aber höher, als der Preis, der zu zahlen ist.