

INTERVIEW



Albert Kreiner
ist Abteilungsleiter für
Infrastruktur
in der Regierung
TRAUSNIG

„Bei Zuwächsen sind wir Staatsmeister“

Was läuft schief beim öffentlichen Nahverkehr in Kärnten?

ALBERT KREINER: Kärnten hat deutliche Rückgänge bei den Schülerzahlen, auch die demografische Entwicklung ist negativ, die Nutzung geht daher nur scheinbar zurück.

Für Berufstätige sind „Öffis“ in Kärnten nicht attraktiv genug?

KREINER: Das ist teilweise richtig. Kärnten ist traditionell ein autoaffines Land. Wir wollen wieder verstärkt Pendler gewinnen, dafür muss erst wieder auf die Attraktivierung des Angebots hingewiesen werden. Auch der touristische Verkehr ist weitaus geringer als in Salzburg.

Wurden die Attraktivierungsmaßnahmen zu spät ergriffen?

KREINER: Wir haben mit dem Kärnten-Takt 2008 begonnen. Wir steuern weiter gegen, bis das auch wirkt, werden wir sicher noch mehrere Jahre brauchen. Ich will es nicht beschönigen, aber ÖBB-Chef Christian Kern lobte die Kärntner Maßnahmen, in den Zuwächsen sind wir bereits Österreich-Meister.

Vor allem im städtischen Bereich werden die „Öffis“ in Salzburg deutlich besser genutzt.

KREINER: Jeder zusätzliche Nahverkehr ist mit finanziellem Aufwand verbunden. Ich hoffe auf mehr Geld, Landesrat Holub setzt auch voll auf die Schiene.

Anders als in Salzburg ist bei uns aber das Angebot sogar gesunken – um sechs Prozent.

KREINER: Es ist nur dort reduziert worden, wo die Kosten in der Relation zu hoch waren, etwa im Metnitztal, wo ein Bus 35.000 Euro kostete, bei jährlichen Einnahmen von 300 Euro. Nicht aber im Hoffungsgebiet entlang der die Hauptachsen der Schnellbahn, wo die 110.000 Pendler wohnen.

Prüfer fahren mit „Öffis“ Schlitten

Rechnungshof nimmt Verkehrsverbund in die Mangel: Bei gestiegenen Kosten sinken in Kärnten Fahrgastaufkommen und Verkehrsangebot. Holub verspricht jetzt Besserung.

UWE SOMMERSGUTER

Atraktiver Nahverkehr sieht wohl anders aus. Fast vier Millionen weniger Passagiere innerhalb von vier Jahren (ein Rückgang von 43,4 Millionen auf 39,6 Millionen), ein um sechs Prozent reduziertes Verkehrsangebot, bei gleichzeitigem Anstieg des Mitteleinsatzes um 25,5 Prozent auf 121,6 Millionen Euro. Davon 107 Millionen aus öffentlichen Töpfen. Das Zeugnis, das der Bundesrechnungshof jetzt dem öffentlichen Verkehr in Kärnten ausstellt, ist ganz und gar nicht zufriedenstellend.

Überprüft wurde die Entwicklung des Verkehrsverbundes in Kärnten im Zeitraum 2008 bis 2012 – Verkehrsreferent war Gerhard Dörfler – verglichen mit Salzburg. Zwei Regionen mit ähnlich hoher Netzdichte (zwei Netzkilometer je Quadratkilometer). Hier enden allerdings die Gemeinsamkeiten. In Salzburg fahren die öffentlichen Verkehrsmittel mehr als doppelt so oft wie in Kärnten, die durchschnittlichen Fahrtrichtungen bei einer beliebigen Haltestelle je Fahrtrichtung liegen in Salzburg bei 13, in Kärnten bei 5,5 täglich.

Salzburg: attraktive „Öffis“

Wohl mit ein Grund dafür, dass die „Öffis“ in Salzburg deutlich besser in Fahrt kommen als in

Teure Leerfahrten? Rechnungshof rüffelt Verkehrsverbund Kärnten

WEICHELBRAUN

Kärnten; an den Kosten für den Fahrgast kann es nicht liegen, denn die betragen in Salzburg je Fahrt 1,31 Euro, in Kärnten nur 0,95 Euro, ohne negative Auswirkungen auf die Nutzung. Folglich tragen die Kärntner Fahrgäste zwölf Prozent der Kosten selbst, in Salzburg sind es 33 Prozent – ein Hinweis, so der Rechnungshof, auf „eine wesentlich intensivere Nutzung des öffentlichen Verkehrsangebotes in Salzburg“. Das liege auch daran, dass „der öffentliche Verkehr in Salzburg den Bedürfnissen der Kunden besser entgegen kommt als in Kärnten.“

Rückgrat des öffentlichen Verkehrs sind sowohl in Salzburg als auch in Kärnten die Bundesmittel für die Lehrlings- und Schülerfreifahrt. Salzburg hängt nur zu 50 Prozent an diesem „Tropf“, während in Kärnten 68 Prozent der Passagiere Schüler oder

Lehrlinge sind.

Und das bei rückläufigen Schülerzahlen. Laut Verkehrslandesrat Rolf Holub (Grüne) sinken die vom Bund überwiesenen Gelder jedes Jahr um weitere 400.000 Euro.

Kritisiert wurden von den Prüfern auch die unkonkreten Zielvorgaben im Regionalverkehrsplan, die „eine einheitliche Qualität in der Versorgung vergleichbarer Siedlungsgebiete“ nicht sicherstellten. Weiterer Kritikpunkt: das fehlende Beschwerdemanagement im Verkehrsverbund.



VERKEHRSLANDESRAT

„Raus aus der Spirale“

Empfehlungen der Prüfer jetzt umsetzen.

„Wir nehmen alle Empfehlungen, die uns der Rechnungshof gibt, in Angriff“, sagt Verkehrslandesrat Rolf Holub (Grüne). Dazu zählen konkrete Zielvorgaben, mehr Transparenz und ein besseres Beschwerdemanagement. „Ich habe die vom Rechnungshof kritisierte Entwicklung beim Nahverkehr übernommen, Kärnten hat viel zu lange auf das Auto gesetzt“, sagt Holub. Beim Kärntner Verkehrsverbund ortet er „das Bemühen, aufzuholen“, Salzburg sei „seit Jahren besser“.



Verkehrslandesrat Rolf Holub (Grüne) KK/LAND

Kärnten müsse dringend den Weg aus einer Negativspirale finden: „Schlechter Nahverkehr ist ein Grund für die Abwanderung – und je mehr abwandern, um so schlechter sind die Voraussetzungen für den Nahverkehr.“ Das sei „die größte Baustelle, die wir haben“. Holub will sich daher für einen aufgabenorientierten Finanzausgleich einsetzen, da Kärnten sonst unter die Räder komme. Der immer wieder geäußerte Wunsch nach einer Gesamtnetzkarte sei unfinanzierbar, sagt der Verkehrslandesrat: „Da müssten wir 15 Millionen Euro dazuzahlen.“

Holub verteidigt die Landesförderung für den „Laibach-Bus“, der mit 90.000 Euro pro Jahr subventioniert werde: „Das sind 0,6 Prozent des Geldes für den Linienverkehr. Nach drei Jahren Anschubfinanzierung gibt es kein weiteres Geld mehr.“ Zudem müsse man bedenken, dass „keine einzige Linie in Kärnten gewinnbringend fährt“.

VEREIN „FAHRGAST“

„Noch viele Lücken“

Kritik des Rechnungshofes ist „berechtigt“.



Eduard Kaltenbacher: „Nix passiert“ KK/FAHRGAST

„Es gibt auch Positives: den Ausbau des S-Bahn-Netzes. Das war's dann aber auch schon“, sagt Eduard Kaltenbacher. Für den Obmann-Stellvertreter des Vereins „Fahrgast Kärnten“ kommt daher die Rechnungshofkritik am öffentlichen Nahverkehr in Kärnten nicht von ungefähr.

Seit dem Jahr 2000 beobachtet „Fahrgast“ genau die Situation in Kärnten, weist immer wieder auf Fehler und Mängel hin. Nur: „Passiert ist fast nix.“ Es sei kein Wunder, dass immer weniger Leute Bus und Bahn benützen. Es hapert an den Fahrplänen, am Ti-

cketverkauf und vor allem an der so gut wie nicht vorhandenen Abstimmung zwischen Bahn- und Buslinien. Kaltenbacher: „Es gibt keinen Takt, vor allem am Land. Außerhalb des Zentralraums Klagenfurt ist es beinahe unmöglich, zu pendeln“, meint Kaltenbacher. „Es gibt noch immer sehr viele Lücken.“

Allgemein fehle es in Kärnten an der Kunden-Information. In Salzburg zum Beispiel, einem Vorzeigeland in puncto S-Bahn, sind alle Haltestellen mit Bildschirmen ausgestattet, auf denen allen wichtigen Infos in Echtzeit angezeigt werden. „Bei uns hin-

gegen gibt es noch immer Haltestellen, wo man nur schwer feststellen kann, auf welchem Gleis und in welche Richtung ein Zug fährt“, kritisiert Kaltenbacher.

Dennoch empfiehlt Kaltenbacher prinzipiell den Umstieg vom Auto auf „Öffis“. „Weil es stressfreier und umweltschonender sein kann.“ In Kärnten müsse dafür allerdings noch sehr viel passieren. An den Wochenenden sei der öffentliche Nahverkehr in Kärnten eigentlich gar nicht vorhanden. **DANILO REIMÜLLER**

107 Millionen Euro. So hoch waren die öffentlichen Mittel für den Nahverkehr 2012, davon 24 Millionen für Schüler.

8,8 %

Rückgang der Fahrgäste. Innerhalb von vier Jahren sank die Zahl der Passagiere kräftig.





AUFWECKER

DANILO REIMÜLLER

Taktlos

Öffentlicher Nahverkehr in Kärnten – seit Jahren nicht im richtigen Takt. Der Rechnungshof hat jetzt im Vergleich zu Salzburg aufgezeigt, was hier alles falsch läuft. Bus und Bahn werden in Kärnten mit viel mehr Steuergeld subventioniert, dafür fahren immer weniger Leute mit „Öffis“ (Seiten 18/19).

Irgendwie logisch. Schaut man sich Fahrangebot und Benutzerfreundlichkeit an, wird man den Eindruck nicht los, dass der Fahrgast lästig ist; als würde bei jeder Haltestelle geschrieben stehen: „Bitte, nicht einsteigen!“

Ein Beispiel: St. Veit ist nur knapp 20 Kilometer von Klagenfurt entfernt, doch ohne Auto geht fast nix, vor allem für die Jugend. Will ein Teenager am Sonntag ins Kino nach Klagenfurt, braucht er mit Bahn und Bus gut eineinhalb Stunden. Dauert die Abendvorstellung bis 22.30 Uhr, ist er am Montag, kurz vor 1 Uhr, wieder in St. Veit.

Ja, es ist schwer, einen attraktiven Bahn- und Busverkehr zu organisieren. Vor allem in einem von Abwanderung geplagten Land wie Kärnten. Nur mit Minimal-Angeboten und Stunden-Takten gewinnt man aber keine Fahrgäste.

Sie erreichen den Autor unter
daniilo.reimueller@kleinezeitung.at