

Die Fehler der Vergangenheit bremsen Öffis

Fährt Kärnten in Sachen Mobilität ins Abseits? Experten sehen bei Takten und Raumplanung noch viel Aufholbedarf.

Von Karin Hautzenberger



Auch im Zentralraum, wie in Klagenfurt, müsse Öffi-Potenzial mehr

Kärnten ist nach wie vor österreichweit Schlusslicht bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV). 76 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner nutzen den Pkw für ihre täglichen Wege, sagt Günter Emberger, Leiter des Forschungsbereichs Ver-

kehrplanung und Verkehrstechnik am Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien. Die Ursache sehen Experten in der Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte, die extrem auf den Autoverkehr ausgerichtet gewesen sei: „Die Kärntnerinnen und Kärntner legen gemeinsam

mit den Burgenländerinnen und Burgenländern die längste Distanz zurück, um ihre täglichen Bedürfnisse zu befriedigen, nämlich 53 Kilometer. Das ist ein Zeichen dafür, dass die Raumplanung nicht funktioniert.“

Und obwohl in den vergangenen Jahren Maßnahmen

getroffen wurden, um gegenzusteuern, wie das Klimaticket und das Kärnten Ticket sowie die Verbesserung der S-Bahn-Takte, wirke sich das noch nicht wesentlich aus. „Die Fehler der Vergangenheit wirken heute nach“, sagt Christian Gratzner vom Verkehrsclub Österreich (VCO).



genutzt werden

WEICHSSELBRAUN

Er fordert bessere Zubringer zur Bahn, nachfrageorientierte Mikro-ÖV-Angebote, ein optimal angebundenes Radwegenetz sowie eine Verstärkung des betrieblichen und touristischen Mobilitätsmanagements. Und das Angebot müsse noch stärker auf die Bedürfnisse

der Menschen und an die sich ändernden Lebensumstände (flexible Arbeitszeiten, Anstieg an Teilzeitkräften) angepasst werden. Vor allem abends und an Wochenenden fehlen vielerorts die Verbindungen.

Kärnten habe durch seine Talstrukturen aber durchaus Potenzial für den ÖV-Ausbau, vor allem auf der Schiene, meint Emberger. Um die Klimaziele zu erreichen, sei eine größere Kurskorrektur nötig. Er fordert eine Temporeduktion von 30 km/h im Ortsgebiet, 80 im Freiland und 100 auf Autobahnen. Dadurch würden sich nicht nur die Autofahrer rund 20 Prozent an Treibstoff sparen, auch Lärm- und Abgasemis-



Verkehrsplaner
Günter Emberger
STEPHAN HUGER



Christian Gratzner vom VCO

RITA NEWMAN

sionen sowie Reifenabrieb würden deutlich zurückgehen: „Und wir würden die Flächenversiegelung eindämmen, da Straßen schmaler gebaut werden könnten.“ In Städten und Orten könnte man den so gewonnenen Platz für Geh- und Radwege nutzen. „Während es im Straßenbau für Autos Standards gibt, gibt es das für Fußgängerinnen und Fußgänger nicht. Für sie ist es oft eine Zumutung, was wir geplant haben“, sagt Emberger: „Natürlich ist das Thema emotional behaftet. Aber wenn sich die Politiker sachlich damit auseinandersetzen, können sie den Menschen helfen, nicht mehr vom Auto abhängig zu sein.“

DREI FRAGEN AN ...



Markus Lampersberger,
Obmann von
„fahrgast kärnten“ GMR
FOTOGRAFEN GMBH

1 In welchen Gebieten funktioniert der öffentliche Verkehr in Kärnten gut, wo muss nachgebessert werden?

MARKUS LAMPERSBERGER:

Das Angebot im Zentralraum entlang der S-Bahn-Achsen ist sehr attraktiv und wäre um eine Schließung von Taktlücken an Vormittagen, etwa auf der S 1 von Villach über Klagenfurt nach St. Veit, und an Wochenenden, etwa im Görtschitztal, zu ergänzen. Die begonnenen Verbesserungen in Klagenfurt und Villach sowie im werktäglichen Angebot auf wesentlichen Bus-Achsen wären fortzusetzen.

2 Was fehlt noch, um die Klimaziele zu erreichen?

Neben weiteren Angebotsverbesserungen auf Bus- und Bahn-Hauptachsen sowie im städtischen Bereich wäre zur Versorgung des ländlichen Raumes bzw. zu Schwachlastzeiten ein bedarfsorientiertes Anrufsystem sinnvoll. Dieses sollte österreichweit in der Fahrplanauskunft enthalten und zum regulären Verbundtarif (inklusive Klimaticket und Kärnten Ticket) nutzbar sowie kurzfristig bis ein oder zwei Stunden zuvor telefonisch und online buchbar sein.

3 Was fordert „fahrgast kärnten“ von der künftigen Landesregierung?

Die Errichtung neuer Bahn-Haltestellen mit hohem Fahrgast-Potenzial, beispielsweise „Klagenfurt-Dammgasse“ (Nähe Klinikum), „Villach - St. Magdalen“ (FH, Technologiepark, Wifi, Lehrwerkstätte) und „Spittal/Drau - Ost“ (Wohn- und Gewerbegebiet).

SPÖ: Peter Kaiser

In den letzten Jahren sind uns große Schritte beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs gelungen – vom attraktiven Kärnten Ticket über die Abschaffung der Stadtzuschläge bis hin zum Ausbau von Verbindungen und Taktungen. Diese Maßnahmen und Anreize sind weiter zu verstärken, um den Menschen in Kärnten den Umstieg auf klimaschonende öffentliche Verkehrsmittel zu ermöglichen. Für uns gibt es eine klare Prioritätensetzung: 1. Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, 2. Erweiterung des Angebots, 3. Attraktivierung der Preise.



DAS SAGEN DIE PARTEIEN

Bessere Mobilität für alle, aber mit oder ohne Auto?

Soll Kärnten nur in Öffis investieren oder zusätzlich Straßenbau ankurbeln? Politiker sind sich uneins.

ÖVP: Martin Gruber

Erst seit die ÖVP Verantwortung übernommen hat, haben wir die größte Straßenbauoffensive seit Jahrzehnten und einen enormen Aufholprozess im öffentlichen Verkehr gestartet. Hier wurde in der Vergangenheit vieles vernachlässigt. Deshalb braucht es auch in Zukunft mehr Budget – für Straßen

und Öffis, denn beide sind wichtig für den Wirtschaftsstandort. Ich halte nichts davon, den Kärntnern vorzuschreiben, welche Mobilität für sie die richtige ist. Wir setzen auf Angebote, statt auf Verbote.



FPÖ: Erwin Angerer

In puncto Mobilität muss vor

allem in den Ausbau alternativer Verkehrsangebote investiert und gesetzliche Regelungen müssen überarbeitet werden. So ist es unverständlich, warum ein Kleinbus, der Schüler oder Kindergartenkinder befördert, keine anderen Personen mitnehmen darf. Zudem müssen wir die Jugend unterstützen, wenn wir wollen, dass sie vermehrt die Öffis nutzt. Unser Vorschlag ist die „Gratis-Jugend-Kärnten-Card“, mit der Jugendliche kostenlos am Freizeitangebot der Kärnten Card teilnehmen und die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen können.



Grüne: Olga Voglauer

Die gesamte Mobilität befindet sich gerade im Umbruch. Wir spüren das durch den Ausbau der Elektromobilität und durch eine steigende Nachfrage im öffentlichen Verkehr. Und hier setzen wir Grüne an. Unser Fokus liegt im massiven Ausbau des Angebots. Damit der Umstieg unkompliziert möglich ist, wird jede Ortschaft gut angebunden und im 30-Minuten-Takt erreichbar sein. Das Kärnten Ticket um nur 399 Euro macht unsere Mobilität außerdem langfristig leistbar, ohne dafür einen Verzicht einzugehen.



Neos: Janos Juvan

Ja. Die Posse um den Flughafen ist ein Drama. Die Chancen, die sich durch die Koralmbahn bieten, werden nicht genutzt. Die Politik tut so, als würde jeder von uns nur ein Verkehrsmittel nutzen. Es ist die Rede von „dem Radfahrer“, „der Autofahrerin“ oder „dem Zugfahrer“. Dabei nutzt doch jede und jeder von uns (fast) jedes Verkehrsmittel. Deswegen brauchen wir Lösungen, die den Menschen in den Mittelpunkt stellen. Nehmen wir Skandinavien als Vorbild und arbeiten wir daran, dass die Kärntnerinnen und Kärntner schnell und bequem ans Ziel kommen. Gehen wir's an!

Team Kärnten: Gerhard Köfer

Uns geht es darum, dass jeder so unterwegs sein kann, wie er das möchte. Eine Umerziehung weg vom Auto lehnen wir ab, ebenso wie den E-Auto-Zwang. Diesbezüglich haben wir auch ein Volksbegehren gestartet. Aufgrund der geografischen Lage Kärntens sind die Bürger auf ihr Auto angewiesen. Das Angebot im öffentlichen Verkehr ist vor allem abseits des Zentralraums alles andere als attraktiv und stellt keinen Ersatz zum Auto dar. Der Ausbau der Öffis ist wichtig, er darf aber nicht zulasten der Autofahrer gehen.

