

AK

KÄRNTEN

#deine Stimme



JOANNEUM
RESEARCH
POLICIES 

Mobilitätsstudie 2023

Mobilität in Kärnten als Grundlage für Leben, Wohnen und Arbeiten

Mobilitäts-Leitfaden für Politik- und Verkehrsträger



„Mobilität darf
niemals zur
sozialen Frage
werden.“

Vorwort

Mobilität ist essenziell im täglichen Leben, nicht nur für Pendler:innen, sondern auch als Bindeglied zwischen den Wohn-, Arbeits- und Lebensbereichen. Sie ermöglicht die gesellschaftliche Teilhabe, den Zugang zu Bildungseinrichtungen, Freizeitaktivitäten und zu Orten der Daseinsvorsorge.

Mobil zu sein bedeutet, am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Um dies ermöglichen zu können, darf die Mobilität als Gesamtes niemals zur sozialen Frage werden.

Die Arbeiterkammer Kärnten hat sich deshalb zum Ziel gesetzt, anhand einer Studie die Meinungen der Kärntnerinnen und Kärntner zum umfangreichen Thema „Mobilität“ einzufangen. Das Joanneum Research hat die Studie zusätzlich wissenschaftlich begleitet. Die Erkenntnisse dazu stimmen uns positiv. Die bisherigen Schritte der Landesregierung sind lobenswert, aber weitere Investitionen sind erforderlich, um Alternativen zum Auto zu schaffen.

Besonders positiv ist das Kärnten Ticket, das Anreize zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr bietet. Doch vor allem in abgelegenen Regionen ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oft eingeschränkt. Es bedarf maßgeschneiderter Lösungen, um die Nutzung des privaten Autos zu reduzieren, speziell für Pendler:innen, die eine wichtige Rolle im Land spielen. Gezielte finanzielle Unterstützung ist für jene unerlässlich, die auf das Auto angewiesen sind – darunter auch Familien mit Betreuungspflichten.

Die Eröffnung der Koralmbahn bietet neue Chancen, die ganz Kärnten nutzen sollte. Eine verbesserte Gesamtmobilität für alle ist entscheidend, unterstützt durch abgestimmte Zubringersysteme und erweiterte Angebote.

Die vorliegende Studie in Form dieser Broschüre soll als Leitfaden dienen – für die Politik und für die Verkehrsträger. Ein Zusammenspiel der unterschiedlichen Akteure ist notwendig, um die Mobilität in Kärnten nachhaltig verbessern zu können.



Günther Goach

Präsident der Arbeiterkammer Kärnten

Mobilität in Kärnten.



Eric Kirschner
Joanneum Research

Die Triangulation von Lebens-, Wohn- und Arbeitsraum.

Mit Dezember 2025 wird der Koralmtunnel als Kernstück der Koralmbahn die Bundesländer Kärnten und Steiermark bzw. die urbanen Zentralräume Klagenfurt-Villach und Graz direkt miteinander verbinden. Die Erreichbarkeitsverhältnisse in Südösterreich werden sich damit deutlich verbessern. Graz und Klagenfurt werden in Tagespendeldistanz liegen, eine „neue“ urbane Agglomeration entsteht im Süden Österreichs.

Profitieren werden vor allem die Gemeinden, die sich direkt an Bahnhöfen entlang der Bahnstrecke befinden. Gleichzeitig gibt es Gemeinden, welche weiterhin abseitig liegen, und im Falle der alten Südstrecke gar einen Rückbau der Anbindung befürchten. Eine Anerkennung dieser verkehrstechnischen Randlagen und der damit einhergehenden Probleme ist dringend notwendig.

Entlang der Strecke und innerhalb des Zentralraums wird es zu einer zusätzlichen Dynamik am Arbeitsmarkt kommen, die Pendelverflechtungen werden stark zunehmen. Pendeln – also die Wege vom Wohnort hin zum Arbeitsort (und retour) – ist hier nur ein Teilbereich. Mobilität betrifft nahezu alle Bereiche unserer Lebens- und Arbeitswelt – in der Wissenschaft wird hier von der Triangulation von Lebens-, Wohn- und Arbeitsraum gesprochen. Mobilität muss somit als ein Teil der Daseinsvorsorge gesehen werden: Sie bestimmt für den Einzelnen ganz wesentlich die Rahmenbedingungen zum Leben, seine Chancen zur Selbstverwirklichung sowie seine Lebensqualität. Die Qualität der

Daseinsvorsorge determiniert die Standortqualitäten und damit die Zukunftschancen eines Ortes oder einer Region im interkommunalen Vergleich. Häufig in Anspruch genommene Services wie etwa Nahversorgung, Kinderbetreuung etc. müssen gut erreichbar sein. Diese Standortfunktionen sind zentral für die Demografie, das Wanderungsverhalten, für ein Bleiben, Gehen und Kommen. Eine echte Mobilitätswende, eine nachhaltige Veränderung im Verhalten von Personen kann nur gelingen, wenn auch der Kontext der Daseinsvorsorge, und damit die Lebensrealitäten der Bevölkerung, mitberücksichtigt wird. Eine zentrale Herausforderung ist somit die Anbindung von Regionen abseits des Kerngebiets – auch hier muss es möglich sein, Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu kombinieren, gerade bei Personen mit Kindern fällt die Wahl viel öfter auf das Auto.

Im Rahmen dieser Analysen haben wir festgestellt, dass ein breites Portfolio an Maßnahmen notwendig sein wird – natürlich muss sich das Angebot verbessern, gleichzeitig müssen aber auch intermodale Knoten geschaffen und gestärkt werden, insbesondere in regionalen Zentren abseits des Zentralraums. Gefordert sind aber auch die Unternehmen in den Regionen und die einzelnen Gemeinden – diese müssen die entsprechenden Rahmenbedingungen schaffen. Letztlich haben unsere Untersuchungen gezeigt, dass das Auto für Pendelstrecken für die Mehrzahl der Kärntnerinnen und Kärntner kein Wunsch, sondern eine Notwendigkeit ist.

Umfassende Erkenntnisse und Empfehlungen.

Die Studie wurde im Auftrag der Arbeiterkammer Kärnten mit wissenschaftlicher Begleitung des Joanneum Research durchgeführt.

- **Qualitativ:** Im zweiten und dritten Quartal 2023 erfolgte die Erhebung durch Online-Fragebögen. Die erhobenen Informationen wurden laufend gesichtet, digitalisiert, aufbereitet, analysiert und bewertet.
- **Teilnehmerinnen und Teilnehmer:** Bis zum Abschluss der Umfrage am 18. September 2023 wurden 2.317 beantwortete Fragebögen erreicht. Durch diese Anzahl ist die Studie hochgradig signifikant.

Struktur der Untersuchungsthemen:

01. Sozioökonomische Faktoren

- a. Alter, Wohn- und Arbeitsort, Beschäftigungssituation/Homeoffice/Schule/Pension etc.

02. Status quo des aktuellen Mobilitätsverhaltens und der Verkehrsmittelnutzung

- a. Bus, Bahn, Auto etc.
- b. Wegzeit(en)
- c. Berufspendeln, Einkauf, Mobilität in der Daseinsvorsorge etc.

03. Motive und Ursachen: Warum werden die genannten Verkehrsmittel genutzt?

- a. Zeitersparnis, fehlende Anbindungen, persönliche Vorlieben, Kosten etc.

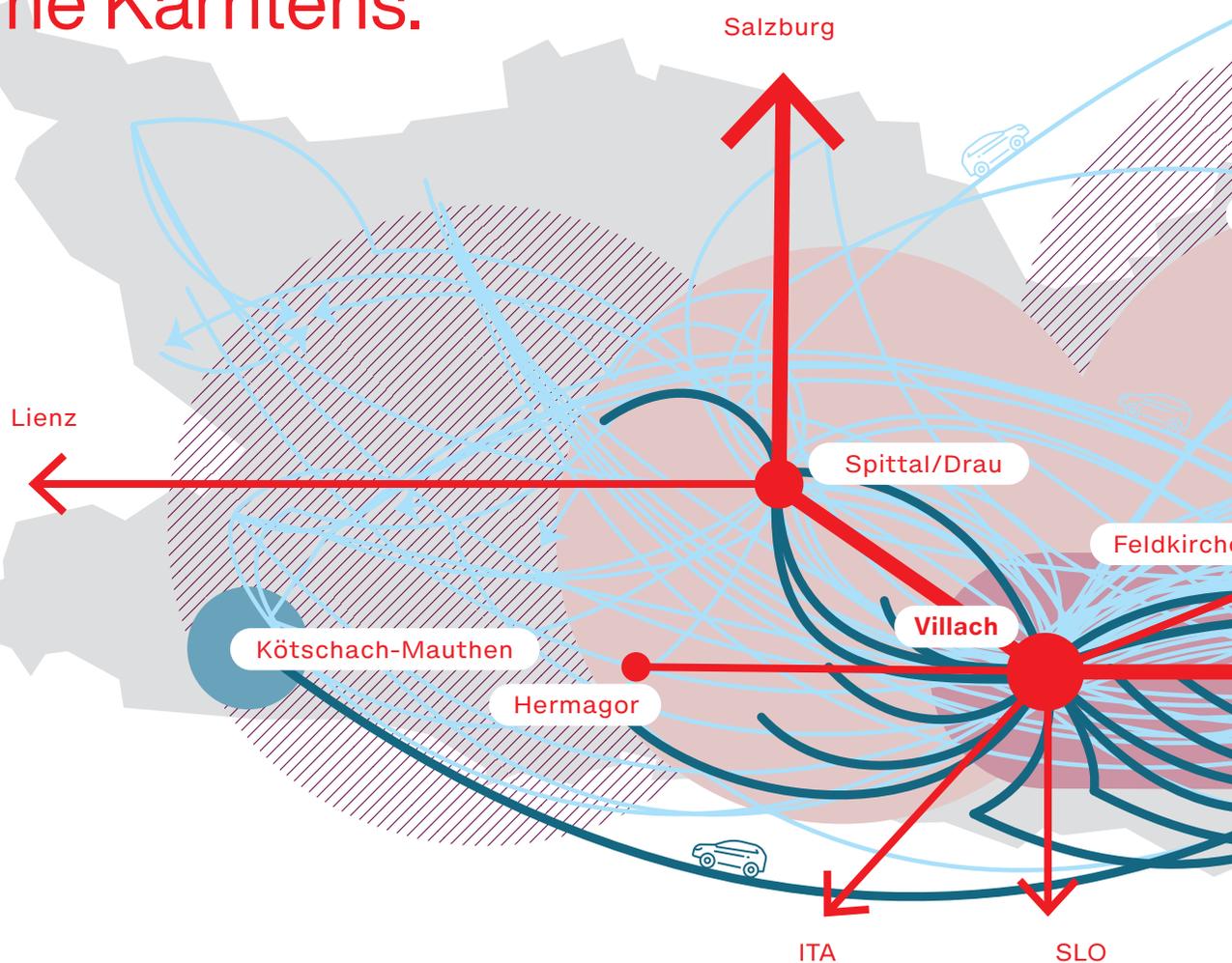
04. Lücken: Was muss getan werden, damit es zu einer Änderung bei der Nutzung von Verkehrsmitteln weg vom Individualverkehr kommt?

- a. Attraktive Angebote des ÖV (Verfügbarkeit, Erreichbarkeit, Kostenreduktion)
- b. Verbesserung der Rad- und Fußwegeninfrastruktur am Wohn- und Arbeitsort, besseres Angebot an Umsteigeknoten etc.

05. Offene Nennungen, um den Befragten die Möglichkeit zu geben, ihre Meinungen explizit zu äußern.



Funktionale Räume Kärntens.



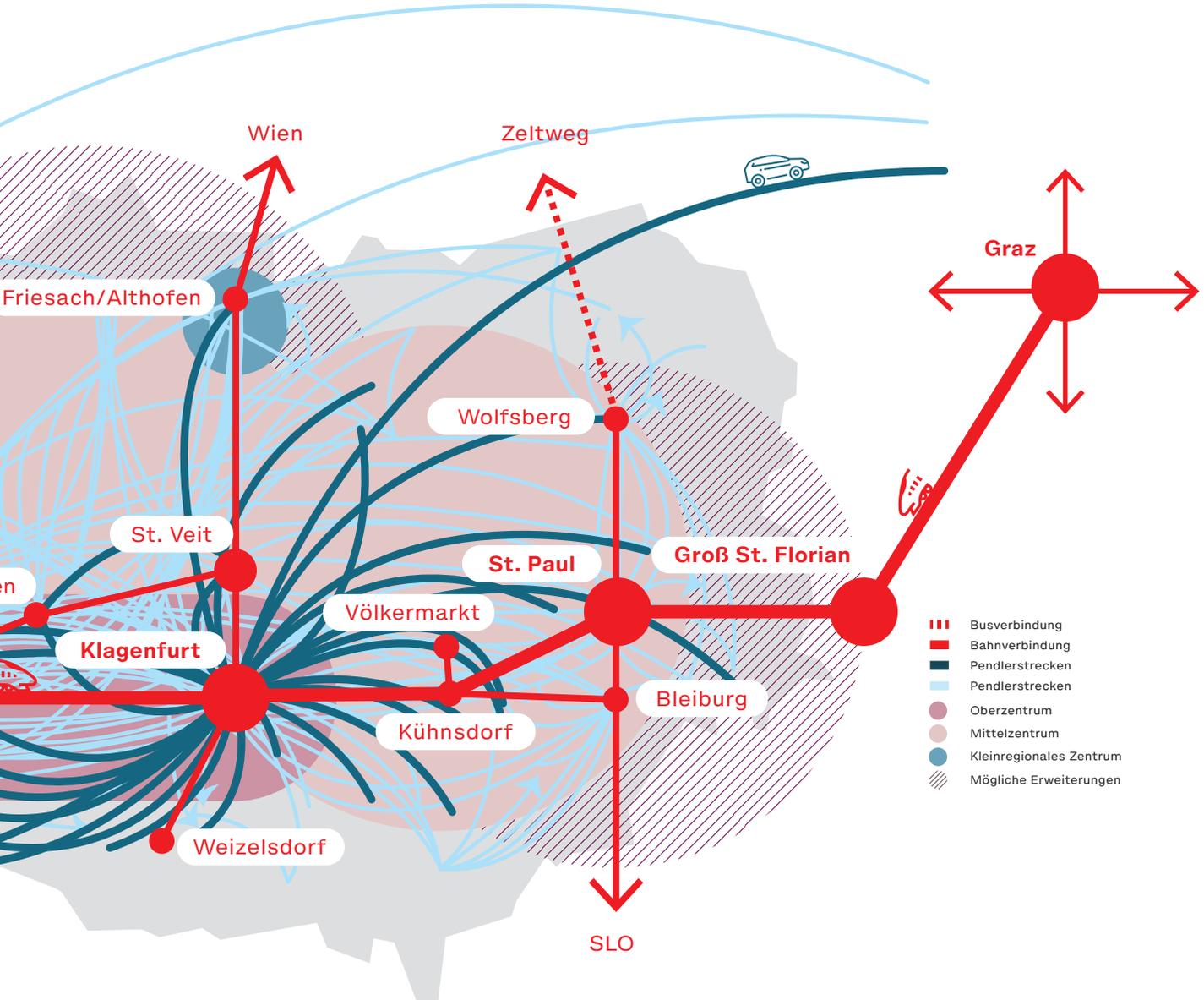
Grenzüberschreitende Lebenswelten.

Diese Studie hebt die Notwendigkeit hervor, Kärnten in funktionale Räume zu gliedern, die über traditionelle Gemeinde- und Bezirksgrenzen hinausgehen. Alltägliche Aktivitäten wie Arbeit, Bildung und der Zugang zu lebenswichtigen Dienstleistungen erstrecken sich über diese Grenzen hinweg. Eine effektive Gewährleistung dieser Aspekte erfordert die Zusammenarbeit von Bund, Ländern und Gemeinden.

Vielfalt und Anforderungen funktionaler Räume.

Kärnten zeigt eine Vielfalt an funktionalen Zentren. Die wirtschaftliche und demografische Dynamik variiert stark zwischen urbanen und ländlichen Räumen. Funktionale Räume sind aufgeteilt in große, mittlere und kleinregionale Zentren, aber auch in deren jeweilige mögliche Erweiterungen. Die Städte Klagenfurt und Villach bilden den Kärntner Zentralraum. Die Bezirksstädte Spittal an der Drau, Hermagor, St. Veit an der Glan, Feldkirchen, Völkermarkt und Wolfsberg sind mittlere Zentren, während Friesach und Kötschach-Mauthen als kleinere Zentren gesehen werden. Mögliche Erweiterungen dieser Zentren sind unter anderem St. Paul im Lavanttal, Gmünd und Radenthein.

Kärnten
neu denken.



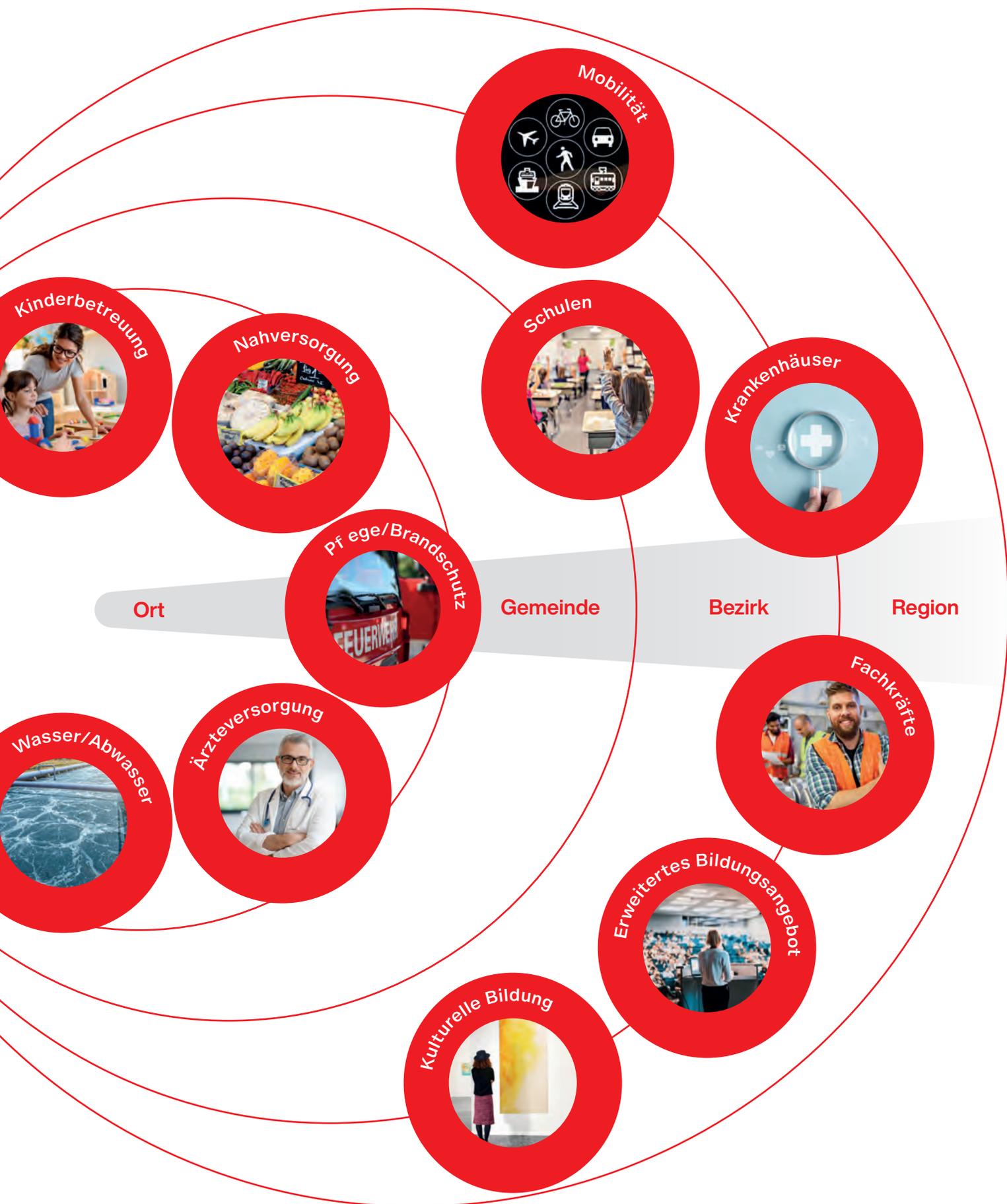
Entwicklungspotenzial und Herausforderungen der Infrastruktur.

Die Wirtschaftsdynamik und Infrastruktur konzentrieren sich vor allem auf den urbanen Raum um Klagenfurt und Villach, der stetig wächst. Während die regionale Wirtschaftsstruktur in Unterkärnten vom Produktionssektor geprägt ist und die Löhne hier überdurchschnittlich hoch sind, kämpft Oberkärnten mit niedrigeren Löhnen, verhaltener wirtschaftlicher Dynamik und einem fortschreitenden demografischen Wandel. Es gibt erhebliche Unterschiede in der Erreichbarkeit zwischen zentralen und peripheren Regionen. Es wird angestrebt, funktionale Räume zu verdichten und gleichzeitig die Grundversorgung in dezentralen Regionen zu gewährleisten. Die Planung von Siedlungsschwerpunkten, Knotenpunkten und Versorgungseinrichtungen ist hierbei entscheidend. Hier setzt Mobilität an – als verbindendes Element zwischen Leben, Wohnen und Arbeiten.



Intersektionale
Lebensräume.





Daseinsvorsorge, Arbeit, Sport und Freizeit

Pendlerrealität und Wohnortwahl im Fokus.

➤ **Mobilitätsentscheidungen jenseits der Gemeindeebene.**

Zwei Drittel der Befragten pendeln mindestens einmal in der Woche. Vor allem in den Regionen außerhalb des Zentralraumes Klagenfurt und Villach sind es mehr als dreiviertel der Befragten, die zwischen Wohn- und Arbeitsort pendeln müssen. Nur jede:r Dritte arbeitet und wohnt in derselben Gemeinde. Deshalb ist es wichtig, dass Mobilitätsentscheidungen auch über die Gemeindeebene hinaus, getroffen werden.

➤ **Pendeldauer und -distanz: Unterschiede und Belastungen.**

Insbesondere in den peripheren Regionen wird verstärkt gependelt, wobei die Mehrheit der Fahrten innerhalb einer täglichen Pendelzeit von 45 Minuten je Richtung liegt. In Unterkärnten ist der Anteil jener, die 30 bis 45 Minuten in eine Richtung pendeln am höchsten.

➤ **Pendelbelastung: Entlastung durch öffentliche Verkehrsmittel.**

Die Belastung steigt mit zunehmender Dauer und sinkendem Einkommen. Während Wege, die nicht länger als 30 Minuten in eine Richtung dauern, eher akzeptiert werden, steigt die empfundene Belastung bei einer Dauer von mehr als einer halben Stunde deutlich. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs für längere Pendelstrecken bietet eine spürbare Entlastung, jedoch sind oft nicht überall ausreichende öffentliche Verkehrsverbindungen vorhanden.

➤ **Wohnortwahl: Einflussfaktoren und Altersgruppen.**

Die Entscheidung des Wohnortes hängt von sozialen und wirtschaftlichen Faktoren ab. Während kostengünstiges Wohnen in ländlichen Regionen bevorzugt wird, zieht der Zentralraum wegen seiner Infrastruktur, öffentlichen Verkehrsmittel und Einkaufsmöglichkeiten an. Verschiedene Altersgruppen betonen unterschiedliche Prioritäten, seien es Bildungseinrichtungen für Familien mit schulpflichtigen Kindern oder die Nähe zu Gesundheitseinrichtungen für ältere Personen, die oft auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind.

Die Dominanz des Autos und fehlende Alternativen.

➤ Gründe für die Verkehrsmittelwahl.

Die Wahl des Verkehrsmittels hängt zum einen von der Wegstrecke, in Hinblick auf das Pendeln auch zusätzlich von der Dauer ab. Grundsätzlich ist aber der Pkw das meistgenutzte Verkehrsmittel. Kurze Wege (unter 15 Minuten) werden in den Zentren gerne mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt. Öffentliche Verkehrsmittel werden bei längeren Distanzen bevorzugt – hier spielen neben deren Vorhandensein auch eine aufeinander abgestimmte Taktung und (nicht) vorhandene Umsteigmöglichkeiten eine wesentliche Rolle. Zusätzlich ist auch die Zeitersparnis ein Grund für die Verwendung des eigenen Autos; hohe Kosten sprechen allerdings dagegen.

➤ Unterschiede zwischen Zentralraum und Peripherie.

In Zentren wie Klagenfurt und Villach werden häufiger Fahrrad- und Fußwege genutzt, hauptsächlich getrieben von Klimaschutzgründen. Hier ist auch das öffentliche Verkehrsangebot besser ausgebaut, während in den peripheren Regionen oft eine Alternative zum Auto fehlt. Diese Herausforderung beeinflusst die Wahl des Verkehrsmittels, vor allem in Bezirken wie Klagenfurt-Land, Völkermarkt und Wolfsberg. Während die Zentren gut erschlossen sind, fehlt die Anbindung in peripheren Gemeinden.

➤ Bereitschaft zum Umsteigen.

Der private Pkw bleibt das bevorzugte Verkehrsmittel, besonders für die Altersgruppe der 36- bis 50-Jährigen, hauptsächlich aufgrund von Verpflichtungen wie dem Transport von Kindern zur Schule. Viele Kärntner:innen würden gerne auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, aber organisatorische Hindernisse machen dies schwierig. Trotz des Wunsches, den öffentlichen Verkehr zu nutzen, zeigen die Studienergebnisse, dass die praktische Umsetzung oft nicht möglich ist. Eine bessere Infrastruktur und mehr Optionen könnten jedoch die Bereitschaft zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs steigern.



Ich befürworte die Schaffung sicherer Radwege und einen attraktiveren Zugang zum öffentlichen Verkehr, besonders für Menschen in abgelegenen Gegenden.



Familienorganisation bedingt Wegekombination.

➤ Kombination unterschiedlicher Wege.

Das Mobilitätsverhalten wird unter anderem auch von der jeweiligen Lebenssituation und den familiären Umständen beeinflusst. In Mehrpersonenhaushalten mit schulpflichtigen Kindern ist das Auto das vorrangig benutzte Verkehrsmittel. Das liegt vor allem daran, dass so unterschiedliche Wege einfacher kombiniert werden können – sei es das Einkaufen, die Fahrt in die Arbeit, in die Schule oder zum Sport. Das Auto wird hier oftmals als alternativlos und unverzichtbar gesehen.

➤ Rolle der Frauen im Mobilitätsverhalten.

Grundsätzlich weisen Frauen und Männer ähnliche Mobilitätsverhalten auf. Allerdings gibt es Unterschiede in Bezug auf Teilzeit- und Vollzeit-Arbeit, demnach auch auf das Einkommen und die Kinderbetreuung. Die Wochenarbeitszeit einer unselbstständigen Frau im Alter zwischen 25 und 34 Jahren liegt bei durchschnittlich 33 Stunden. Aber auch danach, in der Gruppe der 35 bis 44-Jährigen, liegt die durchschnittliche Wochenarbeitszeit bei nur 30 Stunden und steigt auch bei älteren Altersgruppen nicht mehr über 32 Stunden. Frauen verharren in Teilzeit – ein wesentlicher Grund dafür sind unter anderem Kinderbetreuungspflichten. Darin inkludiert sind auch die Wege, die für und mit den Kindern zurückgelegt werden. Dabei bestimmen die Lage und die Verfügbarkeit von Betreuungseinrichtungen und Schulen, ob dafür das Auto oder der öffentliche Verkehr in Anspruch genommen werden kann. Mit einer Verbesserung der öffentlichen Infrastruktur (Betreuungs- und Bildungseinrichtungen und Verkehrsangebot) würden Frauen in Hinblick auf kombinierte Wege und die Begleitung von Kindern gezielt unterstützt werden.

Teilhabe und Potenzial für Umstieg.

Zentrale Orte und Mobilität.

➤ Teilhabe durch gute Erreichbarkeit.

Die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben wird maßgeblich durch die gute Erreichbarkeit zentraler Orte bestimmt. Mobilität spielt hier eine entscheidende Rolle, insbesondere in peripheren Gebieten, wo sie als verbindendes Element fungiert. Die Planung von Siedlungsschwerpunkten und Knotenpunkten ist von großer Bedeutung, insbesondere in Regionen, die schwer zugänglich sind, um eine umfassende Versorgung sicherzustellen.

➤ Regionale Unterschiede und funktionale Räume.

Im Grunde soll Kärnten nicht in „starke“ und „schwache“ Landesteile unterteilt werden. Jede Teilregion soll ihr Potenzial voll ausschöpfen können. Dabei spielen auch funktionale Räume, die gewisse zentralörtliche Funktionen erfüllen, eine wichtige Rolle. Es geht dabei um die Erreichbarkeit der Daseinsvorsorge auch in peripheren Regionen. Bestenfalls soll dies auch mit dem öffentlichen Verkehr ermöglicht werden. Außerhalb des Zentralraums, vor allem in den Oberkärntner Tauern und dem Gebiet der Gurktaler Alpen, ist dies aber nur schwer möglich.

➤ Potenzial für Umstieg durch zentrale Orte.

Wichtige Orte und die Erreichbarkeit der Daseinsvorsorge spielen eine zentrale Rolle im Mobilitätsverhalten. Nahversorger, Ärzt:innen, Sportstätten, Arbeits- und Ausbildungsplätze oder Kinderbetreuungseinrichtungen sollen bestmöglich erreichbar sein. Sind gewisse Orte öffentlich gut erreichbar, bilden sie ein Potenzial zum Umstieg.



Ein vernünftiger Ausbau von Busverbindungen ist dringend notwendig, ebenso wie eine Reaktivierung von Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe.



Ausbau für verbesserte Chancen.

Zukunft der Infrastruktur.

➤ Nutzung der vorhandenen Infrastruktur.

Mit der Eröffnung der Koralmbahn werden sich nicht nur viele neue Chancen auftun. Anhand der Studienergebnisse kann erkannt werden, dass in den Regionen abseits der neuen Strecke auch Sorgen mitschwingen. Bewohner:innen zum Beispiel aus St. Veit und Friesach, also aus Städten, die an der derzeit befahrenen Südstrecke liegen, befürchten einen Nachteil durch die Eröffnung der Koralmbahn. Auch im oberen Gailtal, wo es vorhandene Bahngleise gibt, wünschen sich viele eine Reaktivierung der Gailtalbahn von Hermagor bis Kötschach-Mauthen.

➤ Erweiterung und Abstimmung für effiziente Nutzung.

Die Studienergebnisse zeigen, dass viele Menschen den öffentlichen Verkehr meiden, weil die Taktung auf bestimmten Strecken nicht gut aufeinander abgestimmt ist. Eine effiziente Abstimmung der bestehenden Infrastruktur ist entscheidend, um ein reibungsloses Umsteigen zu ermöglichen und dadurch Zeit zu sparen, anstatt lange auf Verbindungen zu warten. Ebenso ist die Nähe des Wohn- oder Arbeitsorts zur nächsten Bus- oder Bahnhaltestelle von großer Bedeutung. Eine bessere Erreichbarkeit dieser Haltestellen kann einen wichtigen Schritt hin zu vermehrter Nutzung des öffentlichen Verkehrs bedeuten.



[...] Dass in einem Land wie Kärnten kein so engmaschiges ÖPNV-Netz realisierbar ist, ist durchaus nachvollziehbar, aber meiner Meinung nach sollte man wenigstens versuchen, vorhandene Verbindungen durch klügere Abfahrtszeiten zu attraktivieren.

Seit der Einstellung des Zuges zwischen Kötschach-Mauthen und Hermagor ist das Pendeln mit dem Umsteigezwang in Hermagor mühsam geworden!!! Viele Bekannte, die auch in Richtung Villach pendeln, wünschen sich den Zug zurück!!!





Mobilität ist
individuell.



Handlungsempfehlung:

Finanzielle Entlastung für Familien und Einkommens- abhängige.

Rechnung Spritpreise vgl. Oktober 2021 und Oktober 2023

- 22 Arbeitstage, hin und retour, Verbrauch 7 l/100 km, Diesel
- Dieselpreis Oktober 2021: 1,342 €/l
- Dieselpreis Oktober 2023: 1,739 €/l



20 km

St. Veit an der Glan ↔ Klagenfurt:

monatliche Mehrkosten	€ 24,64
Okt. 2021:	€ 82,54
Okt. 2023:	€ 107,18

40 km

Villach ↔ Klagenfurt:

monatliche Mehrkosten	€ 49,28
Okt. 2021:	€ 165,09
Okt. 2023:	€ 214,37

75 km

Spittal/Drau ↔ Klagenfurt:

monatliche Mehrkosten	€ 92,40
Okt. 2021:	€ 309,54
Okt. 2023:	€ 401,94

2021 vs. 2023

01

Gratis Öffi-Ticket für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre.

Viele Familien, vor allem mit schulpflichtigen Kindern, bevorzugen den Pkw aufgrund der leichteren Wegekombination. Das Kärnten Ticket ist ein Schritt in die richtige Richtung, aber es bedarf auch kostenloser Öffi-Tickets für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre, um den frühen Zugang zum öffentlichen Verkehr zu fördern und langfristig den Umstieg auf Bus und Bahn zu erleichtern.

Hier gilt es anzusetzen. Investitionen, die in diesen Bereichen getätigt werden, sind für die Zukunft – für einen potenziellen Zuzug der Jüngeren müssen gewisse Bereiche auch deren Bedürfnissen entsprechen.

02

Soziale Teilhabe sicherstellen.

Die Belastung durch das Pendeln steigt mit sinkendem Einkommen. Generelle Verbesserungen von öffentlichen Erreichbarkeiten können dazu beitragen, die Kosten der Mobilität für Arbeitnehmende zu senken. Aufgrund der Siedlungsstruktur ist es in Kärnten aber nur schwer zu bewerkstelligen, alle Regionen an den öffentlichen Verkehr anzuschließen. Trotzdem darf die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben nicht zur sozialen Frage werden. Es muss möglich sein, dass sich auch jene Kärntner:innen, die in ländlicheren Regionen leben, das Leben trotz (täglichem) Pendeln leisten können.

Beispiel:

Die Spritkosten für das Pendeln mit dem privaten Pkw – über eine Distanz von 40 Kilometern (zum Beispiel Villach-Klagenfurt) – belaufen sich auf etwa 2.500 Euro pro Jahr. Im Gegensatz dazu sind die Kosten für das Pendeln mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch das Klimaticket auf 399 Euro pro Jahr begrenzt.

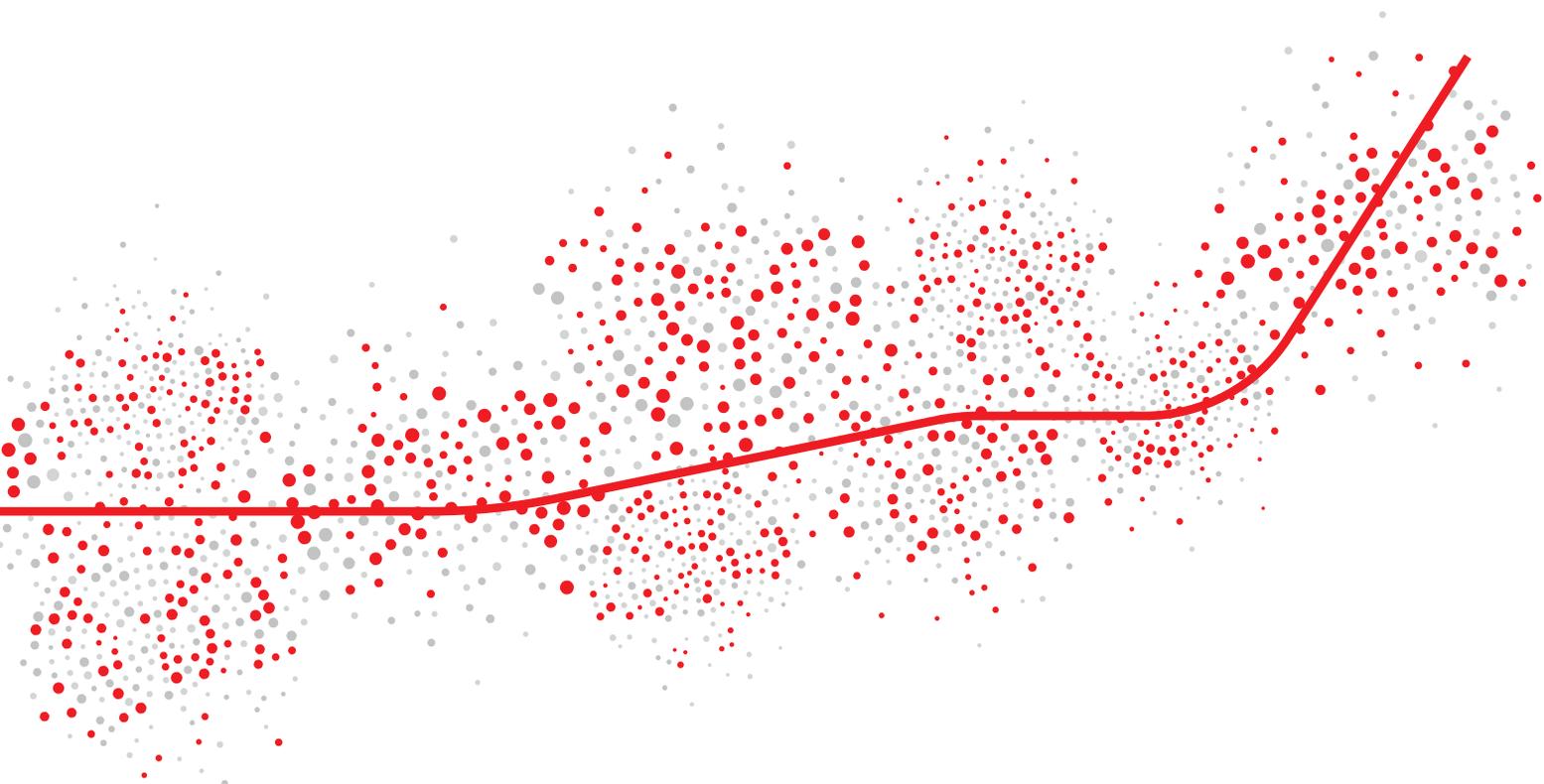
03

Erhöhung der Einkommensgrenzen für den Fahrkostenzuschuss.

Eine Förderung über den Fahrkostenzuschuss unterstützt Personen in peripheren Regionen, die durch hohe Kosten und lange Wege besonders belastet sind. Dieser Zuschuss wird im Rahmen des Kärntner Arbeitnehmer- und Weiterbildungsförderungsgesetzes vom Land Kärnten bereitgestellt und von der Kärntner Arbeiterkammer verwaltet. Die letzte Anpassung der Einkommensgrenzen für diese Unterstützung erfolgte am 1. Jänner 2018. Da die Einkommen infolge von Inflation gestiegen sind, jedoch die Einkommensgrenzen für den Zuschuss unverändert blieben, wird vielen Antragstellenden entweder gar kein Fahrkostenzuschuss gewährt oder ein reduzierter Betrag ausgezahlt. Um diese Benachteiligung bei der Deckung der Mobilitätskosten zu beheben, ist eine Anpassung der Einkommensgrenzen dringend erforderlich.

Handlungsempfehlung:

Chancen der Koralmbahn für ganz Kärnten nutzen.



01

Stärkung regionaler Zentren.

Ein Portfolio unterschiedlicher Maßnahmen wird benötigt, um eine nachhaltige Mobilitätswende erreichen zu können. Zur Stärkung regionaler Zentren gilt es, hier ausreichend regionale Erreichbarkeitsverhältnisse zu schaffen. Derzeit werden lange Wege aufgrund fehlender Angebote abseits des Zentralraumes verstärkt mit dem Pkw zurückgelegt. Durch intermodale Knoten und eine verbesserte Anbindung an den Zentralraum und in Zukunft an die Koralmbahn soll der Umstieg gelingen.

02

Anbindung des öffentlichen Nahverkehrs an die Koralmbahn.

Durch die Eröffnung des Koralmtunnels Ende 2025 wird eine neue Ära im öffentlichen Verkehr starten. Kärnten und Steiermark werden zusammenwachsen, und es entsteht ein neuer Wirtschaftsraum. Durch die neuen Chancen am Arbeitsmarkt werden neue Pendelverflechtungen entstehen. Vorrangig profitieren dabei die Bezirke Wolfsberg und Völkermarkt. Trotzdem soll es durch die Koralmbahn zu einer Verbesserung der Mobilität und Erreichbarkeiten in ganz Kärnten kommen. Es ist daher entscheidend, die Anbindung der Regionen an die Koralmbahn zu gewährleisten, indem Zubringersysteme ausgebaut und die Taktung zu bestimmten Zeiten verdichtet und koordiniert werden.

03

Sicherstellung von schnellen Verbindungen aus St. Veit und Friesach in den Zentralraum.

Für das Jahrhundertprojekt Koralmbahn bedarf es einer umfassenden Berücksichtigung aller Regionen Kärntens. Es ist wichtig, dass die Regionen St. Veit und Friesach, die derzeit entlang der Südstrecke liegen, durch die Koralmbahn keine Verschlechterung ihrer öffentlichen Erreichbarkeit erfahren. Die bestehende Schieneninfrastruktur sollte optimal genutzt werden. Ein durchgehender Halbstundentakt zwischen Friesach und Villach sowie eine stündliche Verbindung entlang der Strecke von Villach über Feldkirchen, St. Veit an der Glan und Friesach bis nach Bruck an der Mur sollten gewährleistet werden.



Anbinden des
öffentlichen Nahverkehrs.



Handlungsempfehlung:

Individuelle und situations- bedingte Lösungen.



Arbeite im Schichtbetrieb, ein Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel ist aufgrund meiner Arbeitszeiten unrealistisch.

Der Industriepark St. Veit/Glan ist z. B. gar nicht an öffentliche Verkehrsmittel angebunden. Dort bräuchte es halt auch Möglichkeiten für Menschen, die in der Schichtarbeit tätig sind.



01

Ausbau des Mikro-ÖV.

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist essentiell für eine nachhaltige Zukunft. Der Ausbau leistbarer öffentlicher Verkehrsmittel in peripheren Gebieten zielt darauf ab, die Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren. Gemeinde- und Rufbusse sowie Sammeltaxis (Mikro-ÖV) ergänzen den bestehenden Linienverkehr und sind besonders wichtig, um dem demografischen Trend entgegenzuwirken. Ältere Menschen sind verstärkt auf solche öffentlichen Verkehrsangebote angewiesen, um mobil zu bleiben.

02

Gewährleistung der Daseinsvorsorge.

Viele Gemeinden stehen ohne Nahversorgung da. Studienergebnisse zeigen, dass die Erreichbarkeit von lebensnotwendigen Dienstleistungen und Einrichtungen einen erheblichen Einfluss auf die Wahl des Wohnorts hat. Die Planung von Verkehrs- und Siedlungsräumen sollte daher die Daseinsvorsorge berücksichtigen. Wichtige Haltestellen und Verkehrsknotenpunkte müssen diese Versorgungsfunktion integrieren. Eine verbesserte öffentliche Erreichbarkeit von Nahversorgern aus ländlicheren Regionen und eine koordinierte Vorgehensweise der einzelnen Akteure sind unerlässlich, um eine angemessene Daseinsvorsorge zu gewährleisten.

03

Rolle der Unternehmen.

Unternehmen spielen eine zentrale Rolle bei der Mobilitätswende. Betriebliches Mobilitätsmanagement ist gefragt, um Flexibilität und Anpassung an öffentliche Fahrpläne zu gewährleisten, insbesondere für Teilzeitarbeitende und Schichtarbeiter. Die Anbindung von Betrieben an den öffentlichen Verkehr muss verbessert werden. Shuttle-Busse, die zu festgelegten Zeiten zwischen Betrieb und öffentlichen Verkehrsknotenpunkten verkehren, sind sinnvolle Ergänzungen. Unternehmen können zur finanziellen Entlastung ihrer Beschäftigten Jobtickets anbieten, um die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu attraktivieren.

Handlungsempfehlung:

Ausbau und Verbesserung der Infrastruktur.



01

Ausbau Park & Ride und Bike & Ride.

Die Multimodalität, also die situationsbedingte Inanspruchnahme unterschiedlicher Verkehrsmittel wird gerne von jüngeren Personen in Anspruch genommen. Hier sind Parkplätze für Auto und Fahrrad an Bahnhöfen und Bushaltestellen wesentlich, um zumindest für eine Teilstrecke den öffentlichen Verkehr in Anspruch nehmen zu können. Deren Ausbau ist von großer Bedeutung, und dort, wo Park&Ride-Plätze bereits ausgelastet sind, braucht es mehr Angebot. Dies trifft zum Beispiel auf jene in Villach zu.

„Durch das günstige Klimaticket Kärnten und die gestiegenen Spritkosten sind viele Pendler:innen auf den öffentlichen Verkehr (überwiegend Zug) umgestiegen. Jedoch ‚platzen‘ damit die Park&Ride-Anlagen aus allen Nähten. Es wird zunehmend schwieriger, einen ‚offiziellen‘ Parkplatz zu ergattern. Außerdem nutzen auch etliche Nichtpendler diese Anlagen (Reisetätigkeit, Anrainer mit Zweitauto, Umstieg auf dienstliche Fahrgemeinschaft etc.), womit der Park&Ride-Parkplatz (in Villach Hbf sowie in Seebach) bereits um 06:40 Uhr und sogar am Wochenende (fast zur Gänze) ausgelastet ist.“

02

Ausbau sicherer Rad- und Fußwege.

Die Sicherheit der Wege spielt bei ihrer Benützung eine wichtige Rolle. Sind Fußwege nicht sicher, werden sie seltener genutzt. Oft fehlen sie komplett und machen den Fuß- oder Radweg zum Beispiel vom Wohnort zur nächsten Haltestelle nicht bewältigbar. Hier braucht es eine Veranschaulichung dieser Wegenetze und in weiterer Folge den Ausbau, um unter anderem auch die sogenannte „Letzte Meile“ in gewissen Regionen und bei Bedarf erfolgreich zu erschließen.

03

Taktung.

Lange Wartezeiten, keine Umsteigemöglichkeiten und zeitliche Vorteile beim Autofahren erschweren den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel erheblich. Eine abgestimmte Fahrplanstruktur soll die Nutzung des ÖPNV attraktiver gestalten und als verbesserte Alternative zum Individualverkehr dienen. Ein integrierter Taktfahrplan ist somit unerlässlich. Die Bewältigung der „Letzten Meile“ ist eine weitere Herausforderung. Effiziente, kostengünstige und sichere Wege vom Wohnort zur Haltestelle und vom Arbeitsplatz zur Haltestelle müssen gewährleistet sein, um diese überwinden zu können.



Regionale Zentren* stärken.
Soziale Teilhabe sichern.

*laut Studie auch Unterzentren genannt.



Unterzentren stärken, soziale Teilhabe sichern.

Resümee

Resümee. Mobilität in Kärnten.

Verschiedene Erreichbarkeitsverhältnisse.

Am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen definiert sich zu einem großen Teil dadurch, zentrale Orte und Einrichtungen erreichen zu können. Die Mobilität als Ganzes spielt dabei, wie in der Studie aufgezeigt, eine Schlüsselrolle.

Die Ausgangslage muss differenziert nach Region betrachtet werden. Im Zentralraum gibt es bessere Erreichbarkeitsverhältnisse als in den peripheren Regionen. Trotzdem soll es allen ermöglicht werden, am täglichen Leben teilnehmen zu können. Die Daseinsvorsorge muss dabei gesichert sein und darf nicht zur sozialen Frage werden. Um dies auch sicherzustellen, müssen bei der Mobilität die Gemeindegrenzen „verschmelzen“. Dadurch entstehen funktionale Räume in welchen eine Zusammenarbeit der unterschiedlichen Akteure gegeben sein muss.

Belastung durch Pendeln.

Das Pendeln ist nur ein Teilbereich der Mobilität und für viele ein täglicher Begleiter. Die dadurch entstehende Belastung kann durch gezielte Maßnahmen reduziert werden. Gleiches gilt für Haushalte mit schulpflichtigen Kindern. Davon betroffen sind vor allem die Frauen, die überwiegend die Kinderbetreuungspflichten übernehmen. Eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, aber auch eine finanzielle Unterstützung für Betroffene tragen zu einer spürbaren Entlastung bei.

Potenzial der Koralmbahn.

Die Koralmbahn bietet nicht nur wirtschaftliche Vorteile, sondern auch positive Mobilitätseffekte für Kärnten. Diese müssen genutzt und auf ganz Kärnten ausgeweitet werden. Es gilt, gegebene Herausforderungen zu bewältigen, Mobilitätsangebote an die (dezentrale) Siedlungsstruktur in Kärnten anzupassen und dort, wo es notwendig ist, individuelle und situationsbedingte Lösungen zu finden. Vorrangig müssen auch Zubringerbahnen und -busse aus den Regionen an die neue Strecke angepasst werden, sodass es zu keinem Nachteil für gewisse Regionen kommt.

Wege zu einer nachhaltigen Mobilitätswende in Kärnten.

Resümee

Resümee. Bereitschaft zum Umstieg.

Nutzung des eigenen Autos.

Obwohl allgemein die Bereitschaft zum Umsteigen gegeben wäre, ist das eigene Auto – deutlich erkennbar in den Ergebnissen – weiterhin das meistgenutzte Verkehrsmittel. Vor allem in den peripheren Regionen liegt es zum einen an fehlenden Alternativen, zum anderen an der Zeitersparnis und der Möglichkeit, Wege zu kombinieren. Es gilt, den öffentlichen Verkehr und Alternativen wie den Mikro-ÖV weitgehend so zu attraktivieren, dass diese eine Verbesserung darstellen. Vor allem in den dezentralen Regionen wird es diese situationsbedingten Lösungen brauchen, sodass die Anbindung an den Zentralraum und in weiterer Folge an die Koralmbahn gelingen kann.

Erhalt und Ausbau der Infrastruktur.

Vorhandene Infrastruktur darf nicht rückgebaut werden. Vielmehr soll sie bestmöglich und im sinnvollen Ausmaß genutzt werden. Der Ausbau der Infrastruktur, wie Park & Ride, Fuß- und Radwege muss weiter voranschreiten. Die letzte Meile muss bewältigbar sein. Es braucht also eine Vielzahl an aufeinander abgestimmten und koordinierten Maßnahmen. Neue Lösungen müssen situationsbedingt und regionsspezifisch gedacht werden, so dass auch die Erreichbarkeit der Daseinsvorsorge sichergestellt werden kann.

Zusammenarbeit für eine nachhaltige Mobilität.

Die vorliegende Studie, welche die repräsentativen Meinungen der Kärntnerinnen und Kärntner zusammenfasst, identifiziert Herausforderungen und bietet Handlungsempfehlungen. Eine zukünftige nachhaltige Mobilitätswende erfordert eine fortgesetzte Zusammenarbeit, die das vorhandene Verbesserungspotenzial ausschöpft, Investitionen rechtzeitig tätigt und neue, regionsspezifische Lösungen implementiert.

IMPRESSUM

Studienkoordination & Redaktion: Abteilung Wirtschaft & Konsumentenschutz, Mag. Hans Pucker, Barbara Pegam BA MA MA | Wissenschaftliche Umsetzung, Begleitung und Auswertung: Joanneum Research Policies, Studienleiter MMag. Eric Kirschner, Nicholas Katz MSc. MSc. | Projektleitung Broschüre: Abteilung Öffentlichkeitsarbeit, Marion Trattnig MSc. | Fotos: papabogner, Jost & Bayer, stock.adobe.com: Robert Kneschke, Dominik Neudecker, kasto, Digitalpress, MAK, alotofpeople, Africa Studio, lordn, DedMityay, AA+W, pololia, goodluz, Sanja, Valerii Apetroaiei, den-belitsky, Kiattisak, Refineria AI, bernardbodo | Gestaltung: Agentur im Park, 9020 Klagenfurt | Druck: Satz & Druck, 9020 Klagenfurt. Irrtümer, Änderungen und Druckfehler vorbehalten. Stand: November 2023



Mobilität in Kärnten

