

Mobilität in Kärnten

- Die Grundlage für Leben, Wohnen und Arbeiten -

Eric Kirschner, Nicholas Katz

Klagenfurt, 04. Dezember 2023



Im Auftrag der



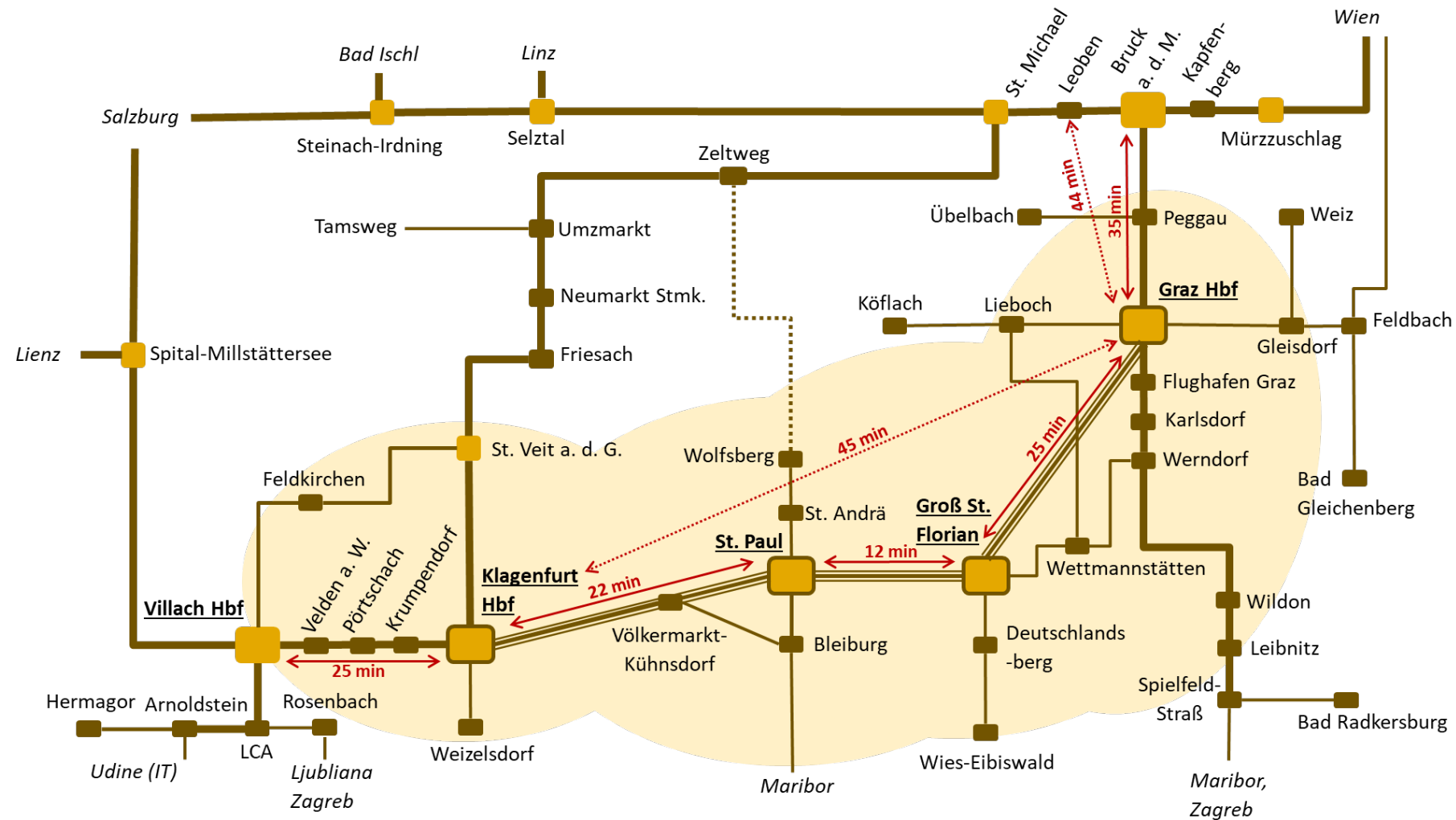
Einleitung

Ausgangslage und Motivation

- Im Jahr 2026 wird der Koralmtunnel die Bundesländer Kärnten und Steiermark direkt miteinander verbinden. Die Erreichbarkeitsverhältnisse werden sich damit deutlich verbessern. Graz und Klagenfurt werden in Tagespendeldistanz liegen, eine „neue“ urbane Agglomeration entsteht. Der Kärntner Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsraum wird deutlich an Attraktivität gewinnen.
- Es wird zu einer zusätzlichen Dynamik am Arbeitsmarkt kommen, die Pendelverflechtungen werden stark zunehmen.
- Das Themenfeld Mobilität nimmt in diesem Zusammenhang eine zentrale Rolle ein, wobei Mobilität hier weitergedacht werden muss.
- Pendeln – also die Wege vom Wohnort hin zum Arbeitsort (und retour) – ist hier nur ein Teilbereich.
- Eine echte Mobilitätswende, eine nachhaltige Veränderung im Verhalten von Personen kann nur gelingen, wenn auch der Kontext der Daseinsvorsorge berücksichtigt wird.
- Wir sprechen hier von der Triangulation von Lebens-, Wohn- und Arbeitsraum. 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 ebenso die Standortqualitäten und damit die Zukunftschancen einer Region.
- Diese Standortfunktionen sind zentral für die Demografie, das Wanderungsverhalten und die Motive für ein Bleiben, Gehen und Kommen.
- Eine zentrale Herausforderung ist somit die Anbindung von Regionen abseits des Kerngebiets ...
- ... wobei es aufgrund der dezentralen Siedlungsstruktur in Kärnten kaum gelingen wird, alle Regionen ausreichend mit öffentlicher Erreichbarkeit zu versorgen.

Funktionale Räume

Änderungen in der Mobilität in Unterkärnten



Mobilität Kärnten

Eine qualitative Erhebung zum Mobilitätsverhalten

4

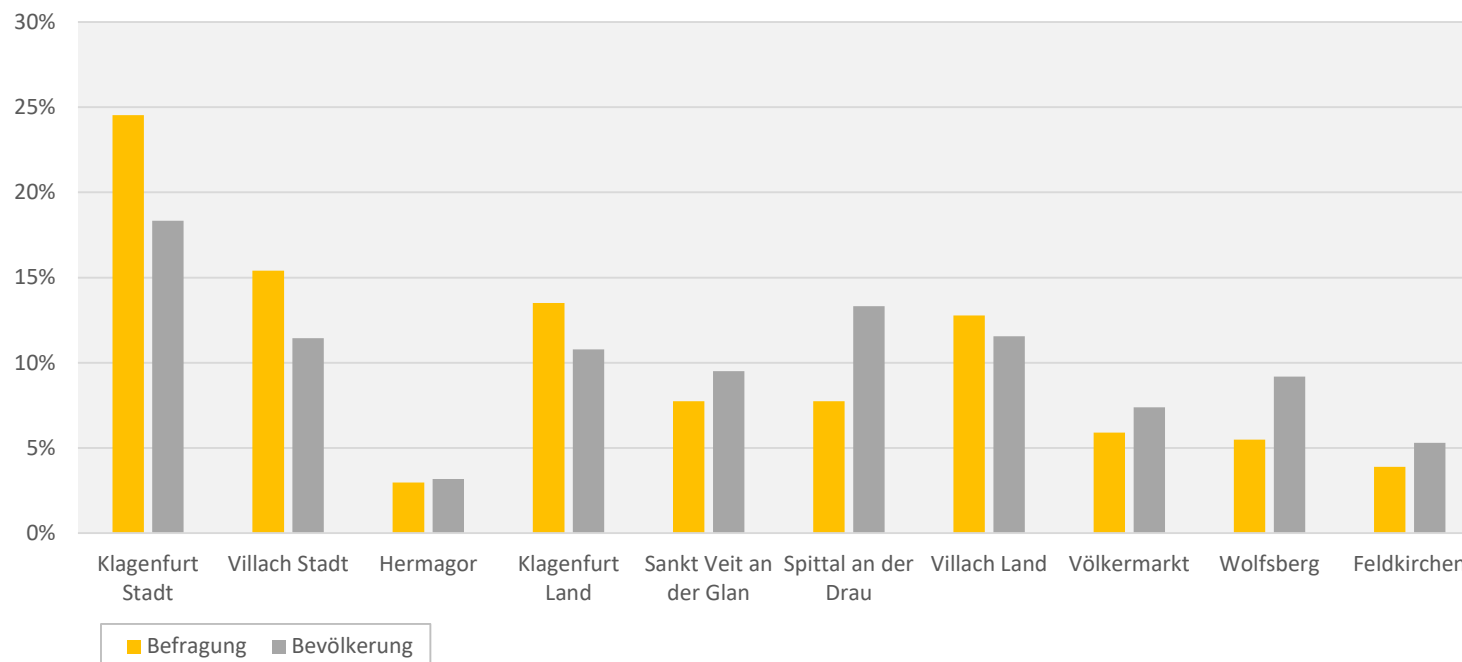
- Im zweiten und dritten Quartal 2023 erfolgte eine qualitative Erhebung zum Mobilitätsverhalten in Kärnten. Die erhobenen Informationen wurden laufend gesichtet, digitalisiert, aufbereitet, analysiert und bewertet.
- Gliederung der Fragebatterien:
 - Sozioökonomische Informationen
 - Alter, Wohn- und Arbeitsort, Beschäftigungssituation/Homeoffice etc.
 - Status quo zum derzeitigen Mobilitätsverhalten– welche Verkehrsmittel werden wann genutzt?
 - Bus, Bahn, Auto etc.
 - Wegzeit(en)
 - Berufspendeln, Einkauf, Mobilität in der Daseinsvorsorge etc.
 - Motive und Ursachen: Warum werden die genannten Verkehrsmittel genutzt?
 - Zeitersparnis, fehlende Anbindungen, persönliche Vorlieben, Kosten etc.
 - Lücken: Was muss getan werden, damit es zu Änderungen bei der Nutzung von Verkehrsmitteln weg von MIV kommt?
 - Attraktive Angebote des ÖV (Verfügbarkeit, Erreichbarkeit) Kostenreduktion
 - Verbesserung der Rad- und Fußwegeninfrastruktur am Wohn- und Arbeitsort, besseres Angebot an Umsteigeknoten etc.
 - Offene Nennungen, um den Befragten die Möglichkeit zu geben, ihre Meinungen explizit zu äußern
- **Bis zum 18.09.2023 konnte ein Rücklauf von 2.317 beantworteten Fragebögen erreicht werden.**
 - Aufgrund dieser hohen Beteiligung sind die Ergebnisse hochgradig signifikant.

Stratifizierung (1)

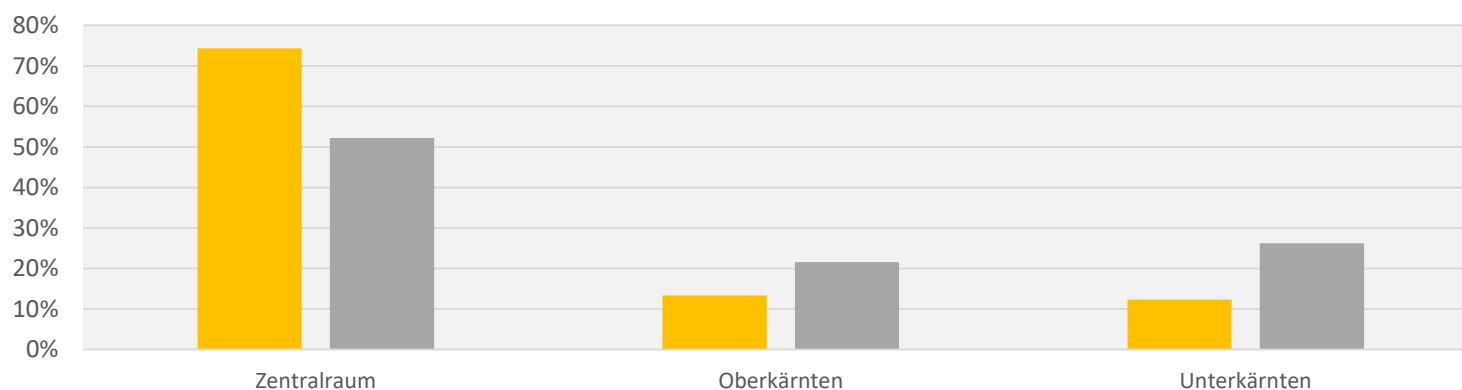
2.317 beantwortete Fragebögen

5

Wohnort - Verteilung nach Bezirken



Arbeitsort - Verteilung nach Regionen

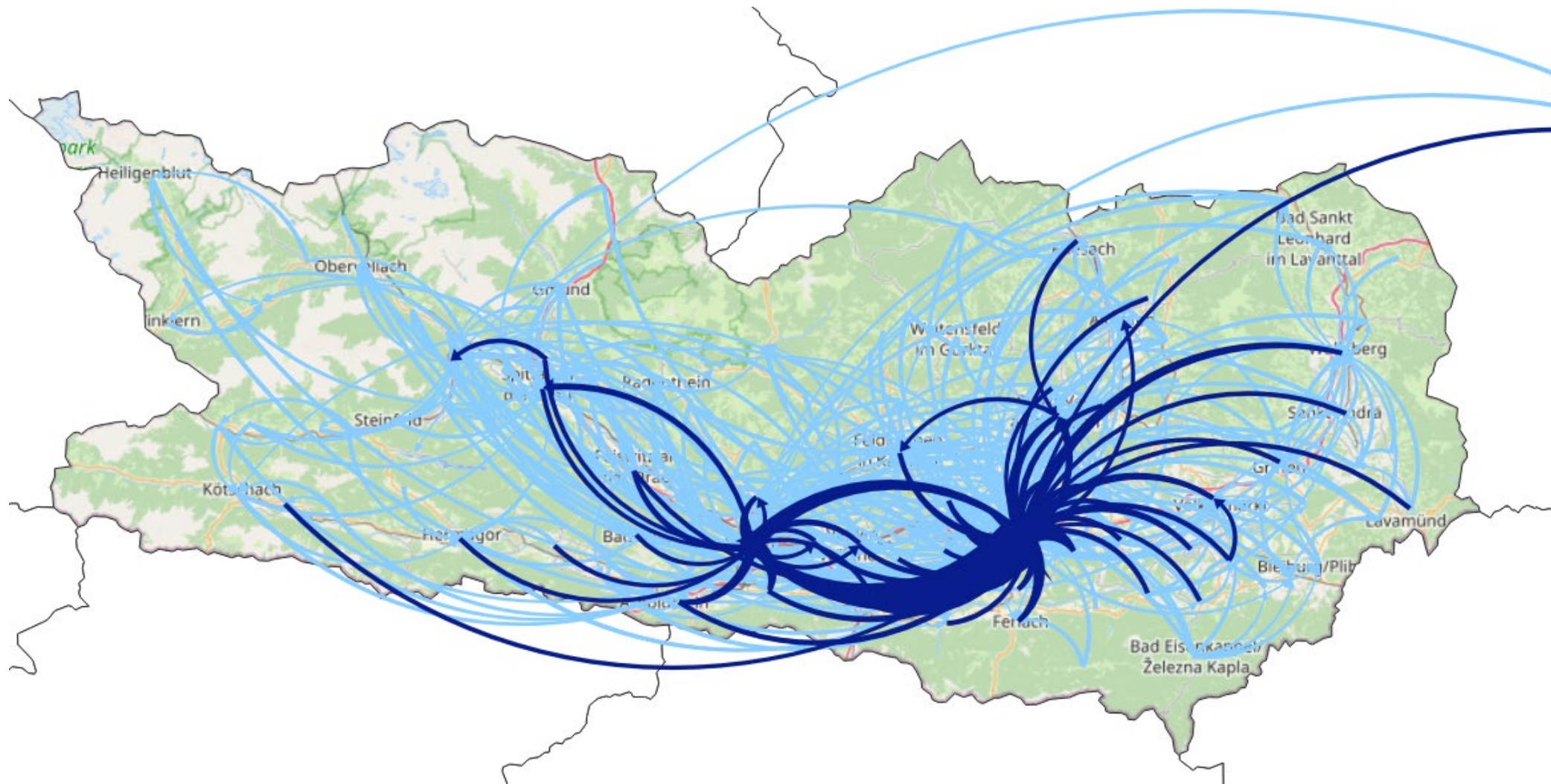


- Die Verteilung der Respondenten ist im Wesentlichen stimmig, wobei der Zentralraum, also die Regionen um Klagenfurt und Villach, tendenziell zu stark vertreten ist – wie ein Vergleich der gelben (Wohnort der Personen, die geantwortet haben) und der grauen Balken (Bevölkerung in den Regionen) verdeutlicht.
- Ein ähnliches Bild ergibt sich beim Arbeitsort der Befragten, hier haben vergleichsweise weniger Kärntner geantwortet, die in Ober- bzw. Unterkärnten arbeiten, besonders Spittal und Wolfsberg sind tendenziell unterrepräsentiert.
- Aus methodischer Sicht ist dies jedoch ein zu vernachlässigendes Problem, da die Gesamtzahl an Respondenten – wir sprechen hier von über 2.000 Antworten – überaus hoch ist.

Analyse der Pendlerrouen

Kartografische Darstellung der Wegstrecken

6



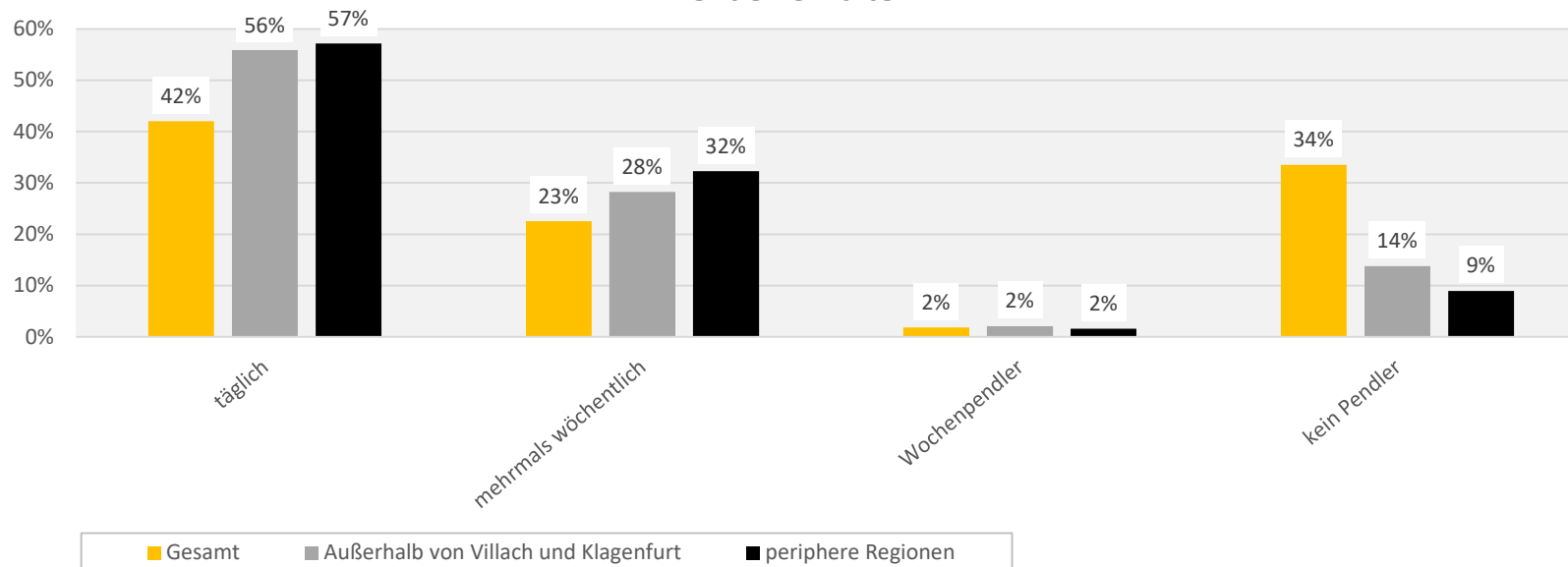
- Generell decken die in der Umfrage erfassten Pendlerstrecken die Verflechtungen der offiziellen Statistiken sehr gut ab.
- Der Zentralraum ist das wesentlichste Ziel der überregionalen Einpendler.
- Eine Betrachtung von Mobilitätsentscheidungen sollte jedoch über die Gemeindeebene hinausgehen, weshalb nachfolgend wichtige Pendlerrouen im Detail analysiert werden.

Pendelbewegung

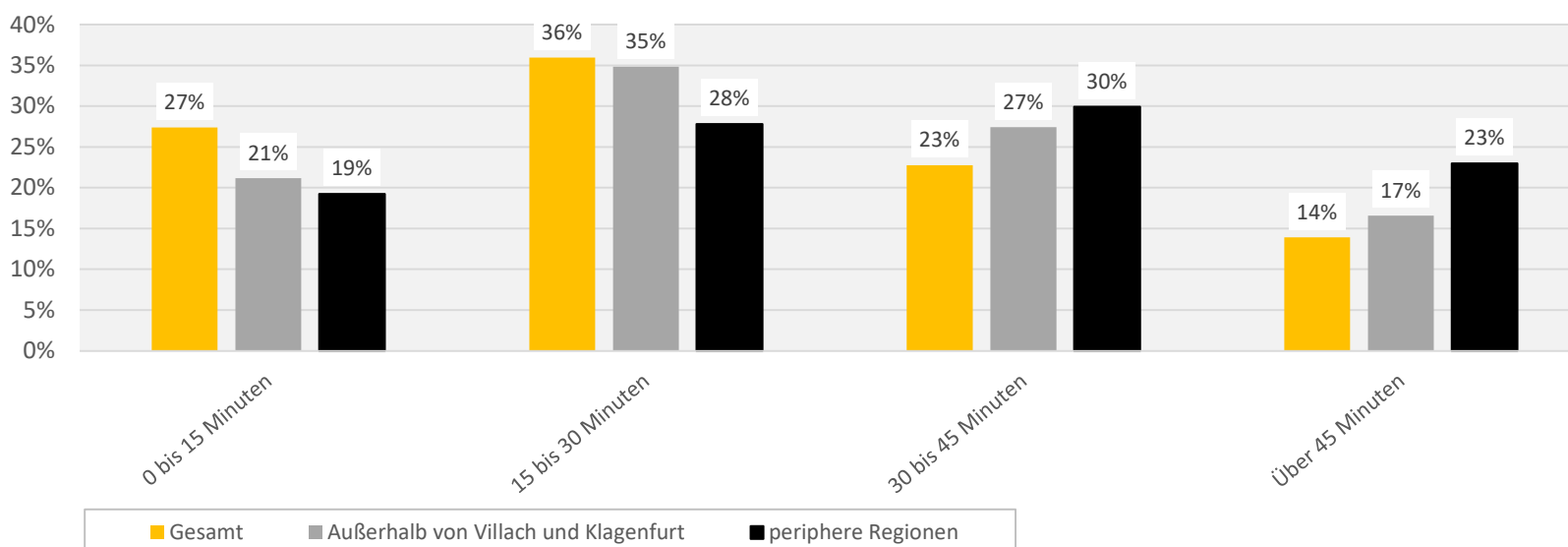
Ein wesentlicher Teil der Befragten pendelt

7

Pendelverhalten



Pendeldauer



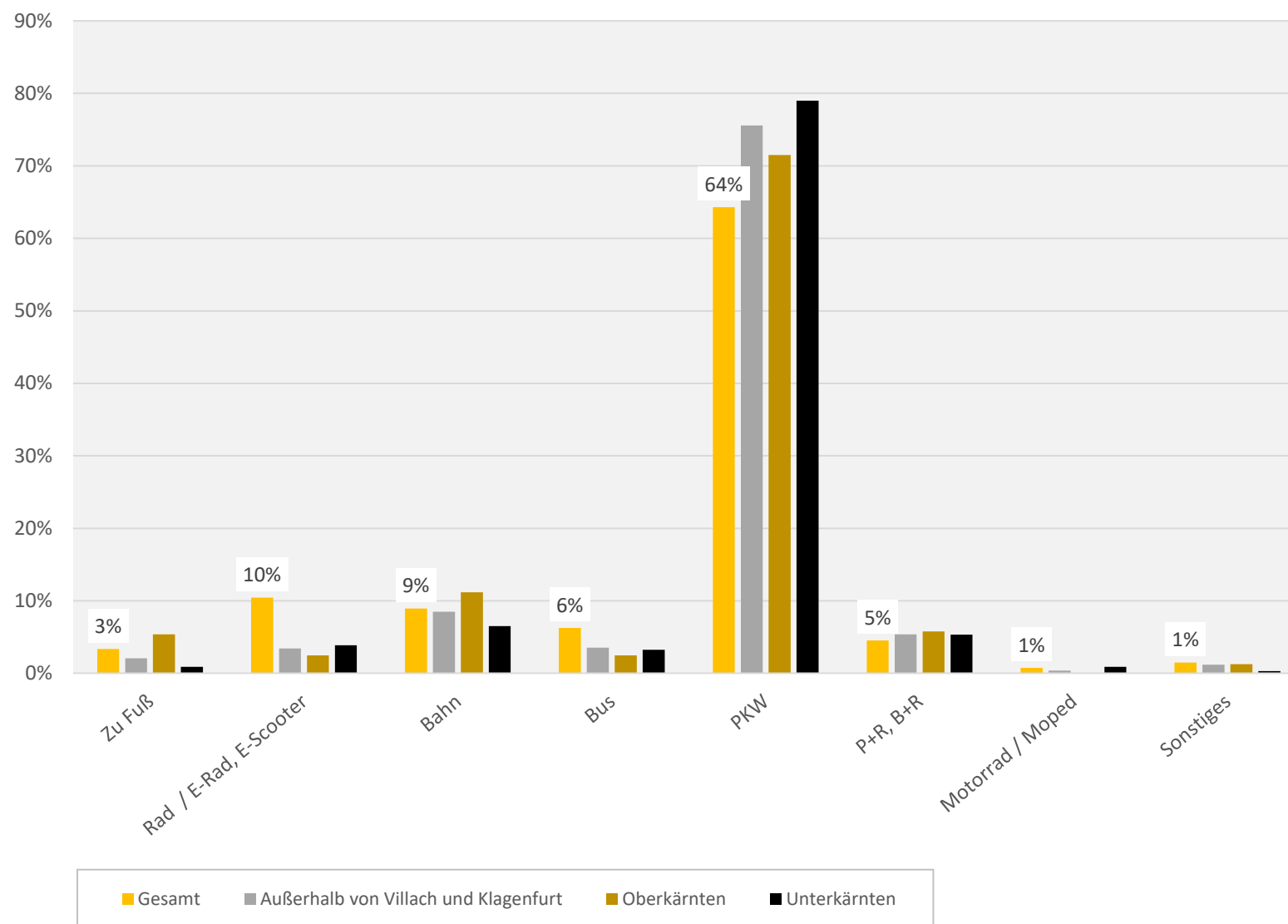
- Etwas mehr als 40 % der Befragten geben an, täglich zu pendeln – ihr Arbeitsort liegt außerhalb ihrer Wohngemeinde.
- Weitere 23 % pendeln zumindest mehrmals in der Woche.
- Jeder dritte Befragte arbeitet auch in der Gemeinde, in der sich sein Wohnsitz befindet.
- Gependelt wird verstärkt in den Regionen außerhalb des Zentralraums Klagenfurt-Villach.
- Der Großteil der Pendelbewegungen findet in der Tagespendlergrenze (45 Minuten/Weg) statt.
- In peripheren Regionen (insbesondere in Oberkärnten, in Spittal an der Drau und in Hermagor) werden auch weit höhere Distanzen in Kauf genommen.

Verkehrsmittel

8

Ergebnisse: Das Auto ist kein Wunsch, sondern Notwendigkeit

Verkehrsmittelwahl für den Großteil der Strecke



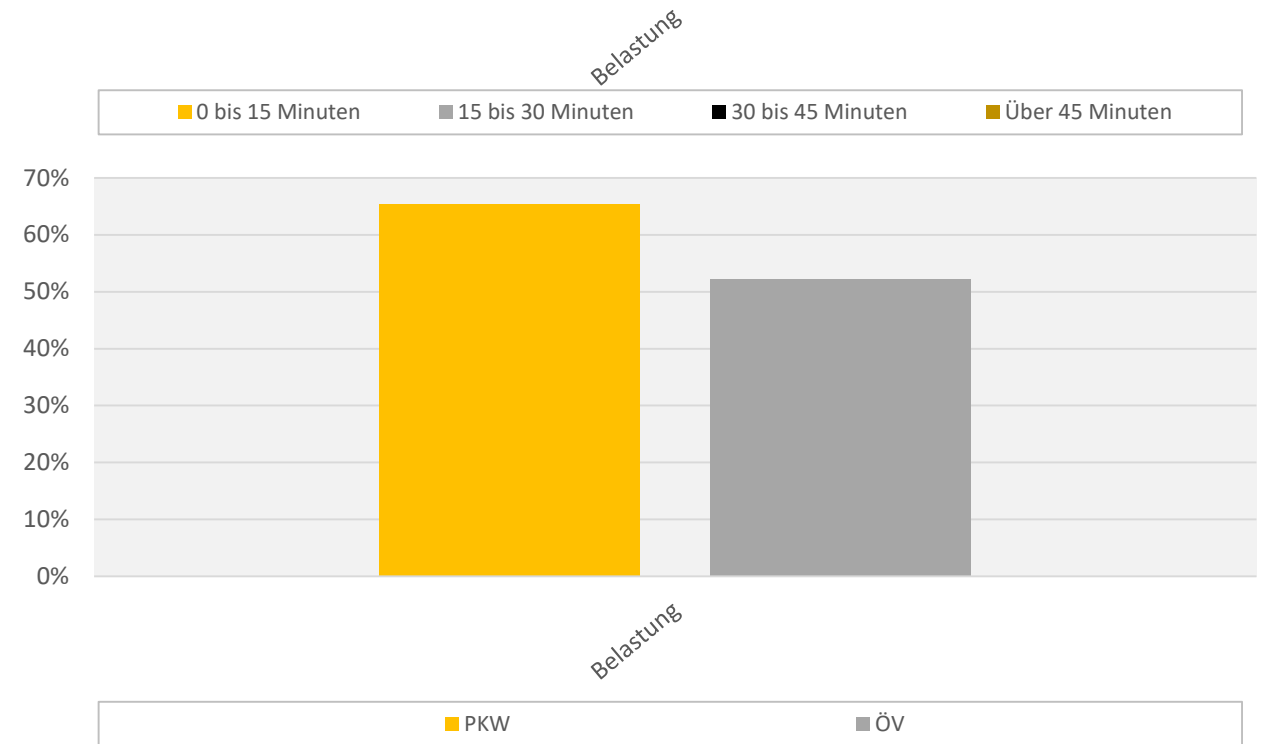
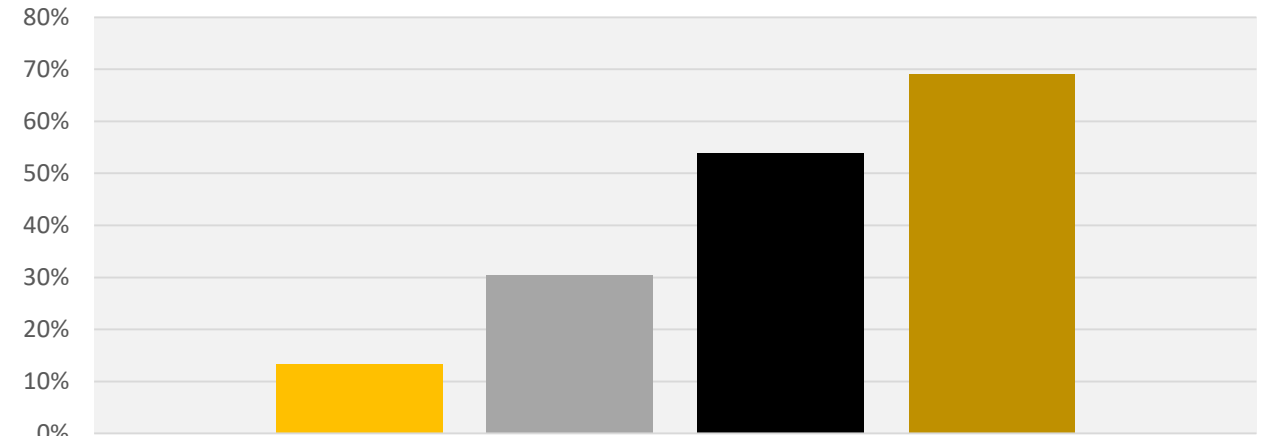
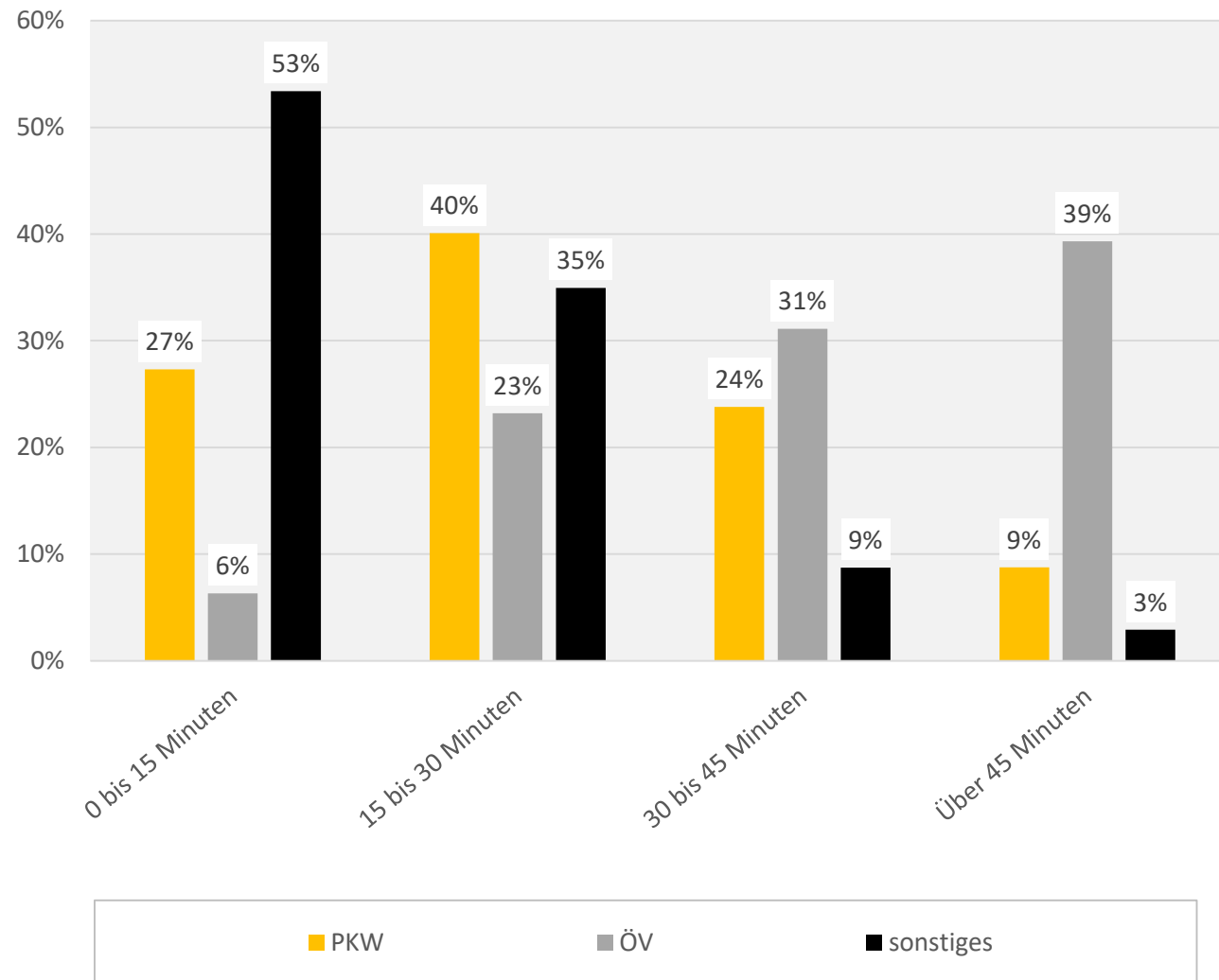
- Zwei von drei Kärntnern, die pendeln, nutzen hierfür für den Großteil der Strecke den PKW.
- Außerhalb der Städte Klagenfurt und Villach sind es rd. 76 %.
- In peripheren bzw. abgelegenen Gemeinden erhöht sich dieser Anteil auf 79 %.
- Rd. 25 % der Befragten geben an, ihren Arbeitsort zu Fuß, mit dem Bus oder mit der Bahn zu erreichen.
- Lediglich 5 % nutzen kombinierte Angebote, etwa Park & Ride etc.
- Wenn in einer Region ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr besteht, dann wird dieser auch verstärkt genutzt.

Dauer der Pendelbewegungen PKW/ÖV

Lange Wege werden, wenn möglich, mit dem ÖV zurückgelegt

9

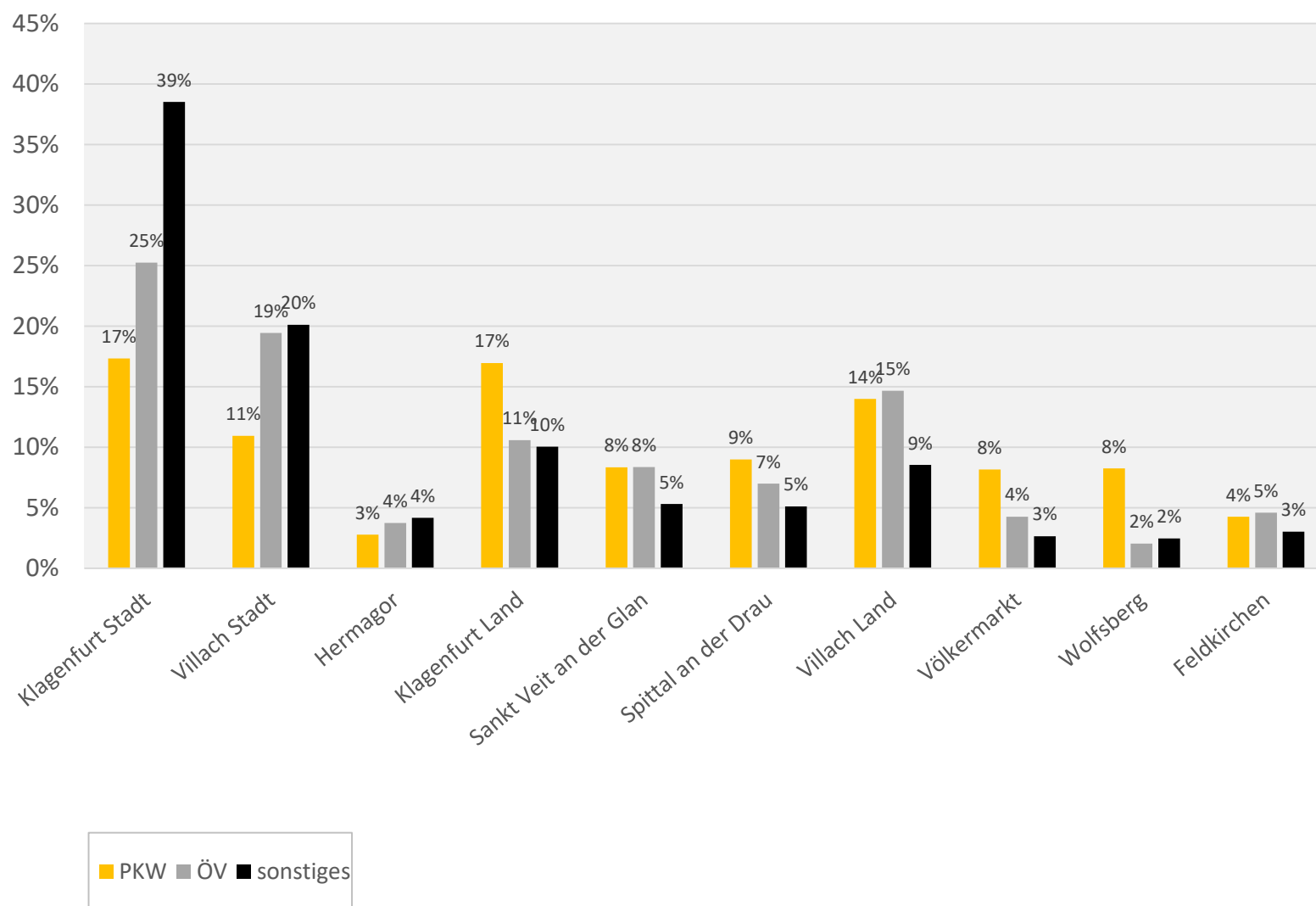
Pendeldauer



Regionale Verteilung PKW/ÖV

Deutliche Unterschiede in den Regionen

Wohnort nach Verkehrsmittel

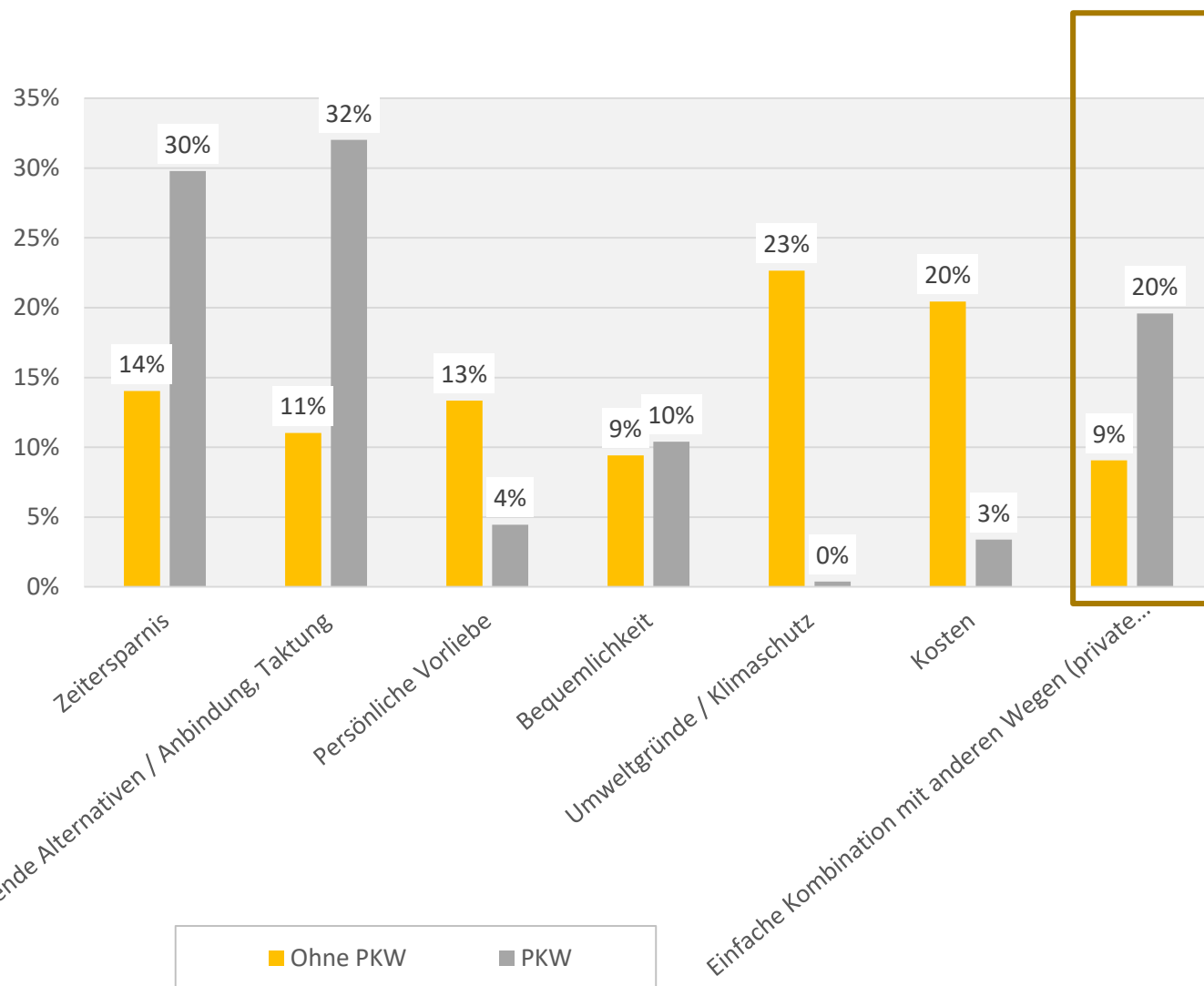


- Von jenen Personen, die angegeben haben, zu Fuß zu gehen oder sonstige Verkehrsmittel zu nutzen (Fahrrad, Roller etc.) leben 39 % in Klagenfurt, 20 % in Villach.
- Die hier dargestellte regionale Verteilung der Befragten, wenn die Auswahl auf das jeweilige Verkehrsmittel beschränkt ist, verdeutlicht, dass ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr auch genutzt wird.
- Anzumerken ist, dass hier Anteile dargestellt sind; die Gesamtzahl an Personen, die mittels PKW pendeln, ist weit höher als jene, die den öffentlichen Verkehr nutzen.
- Auffällig sind hier die Werte in Unterkärnten – hier wird es mit der Eröffnung der Koralmbahn zu einer drastischen Verbesserung der öffentlichen Erreichbarkeiten kommen.

Warum wird wie gependelt?

Wege müssen kombiniert werden können

Gründe für die Verkehrsmittelwahl

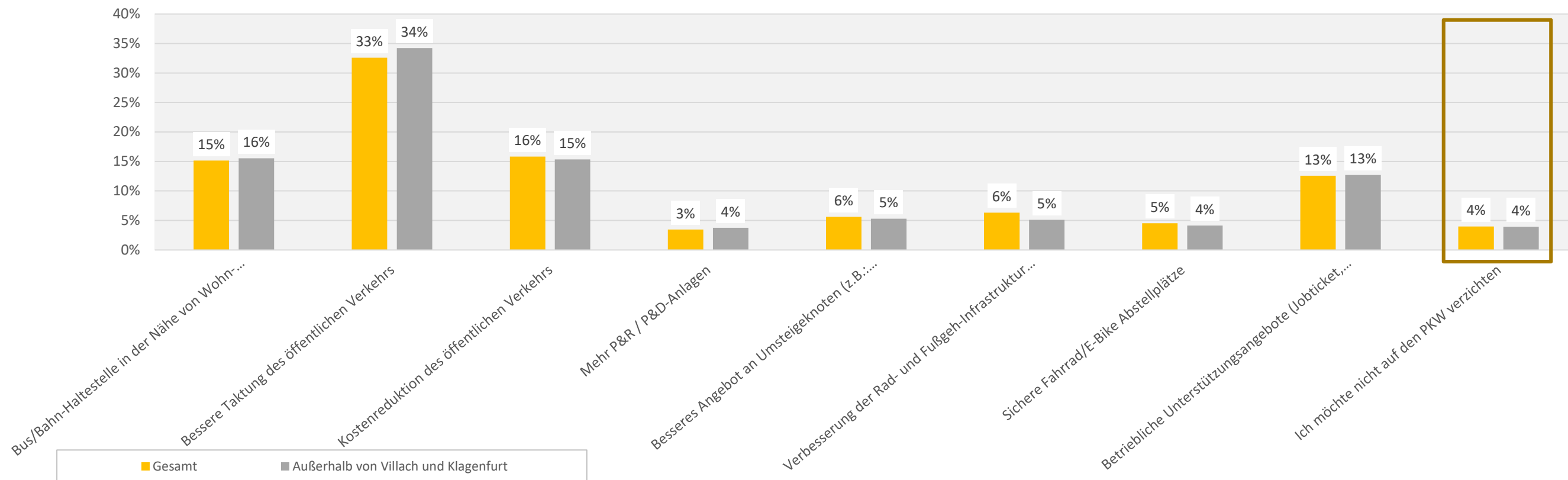


- Rd. 30 % der Befragten, die angeben, ihre Pendelwege mittels PKW zurückzulegen, tun dies aufgrund von Zeitersparnis.
- Für 32 % sind fehlende Alternativen der Grund für die Wahl des Verkehrsmittels.
- Persönliche Vorlieben und Umweltgründe (Klimaschutz), aber auch die Kosten sind Beweggründe, auf den PKW zu verzichten.
- Ein wesentliches Motiv sich für den PKW zu entscheiden ist, dass so eine einfachere Kombination von Wegen möglich ist, beispielsweise
 - Kindertaxi/Betreuung, Besorgungen (z.B. Einkaufen, Hilfe bei Dingen des täglichen Bedarfs, Rasenmähen etc.)
 - Sport etc.

Autoland Kärnten?

Nur 4 % wollen nicht auf den PKW verzichten

Was muss getan werden, dass Sie auf den PKW verzichten?



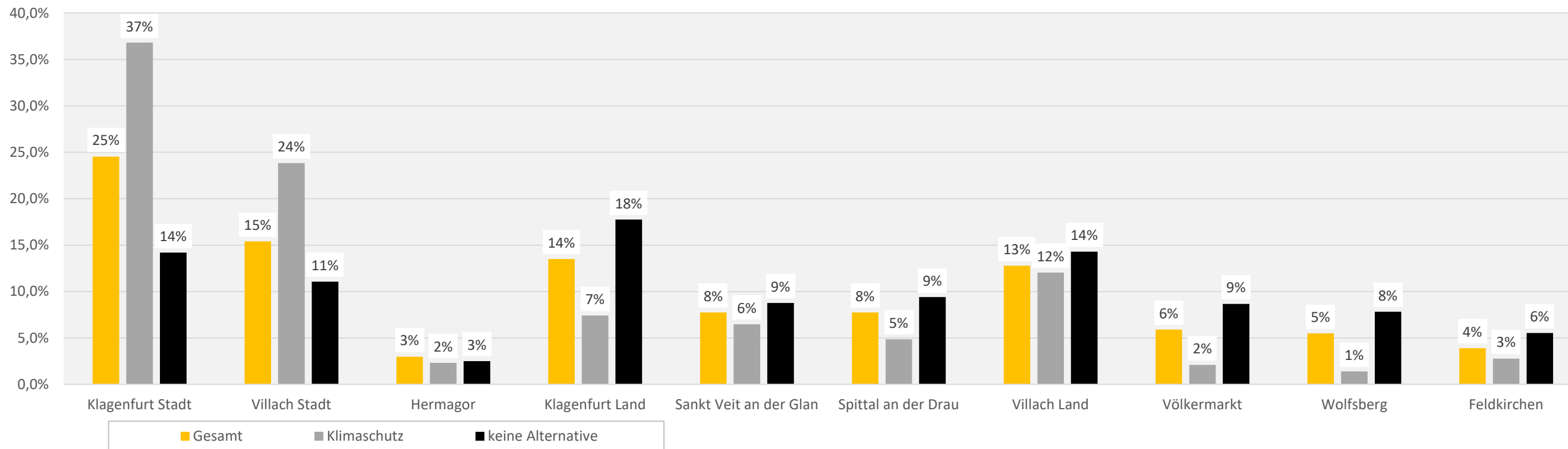
- Nur 4 % der Befragten geben an, nicht auf den PKW verzichten zu wollen. Es zeigt sich, dass zahlreiche Faktoren die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen. Gefordert werden u.a. eine bessere Erreichbarkeit der Haltestellen, eine bessere Taktung und eine Kostenreduktion. Insbesondere für junge Kärntnerinnen und Kärntner spielt letzteres eine Rolle. Rd. 13 % geben an, dass es an betrieblichen Unterstützungsleistungen fehlt. Es zeigt sich, dass eine Verkehrswende zahlreiche unterschiedliche Aspekte bedienen muss.

Regionale Unterschiede

Klimaschutz in den Städten, fehlende Alternativen am Land

13

Wohnort - Verteilung nach Bezirken



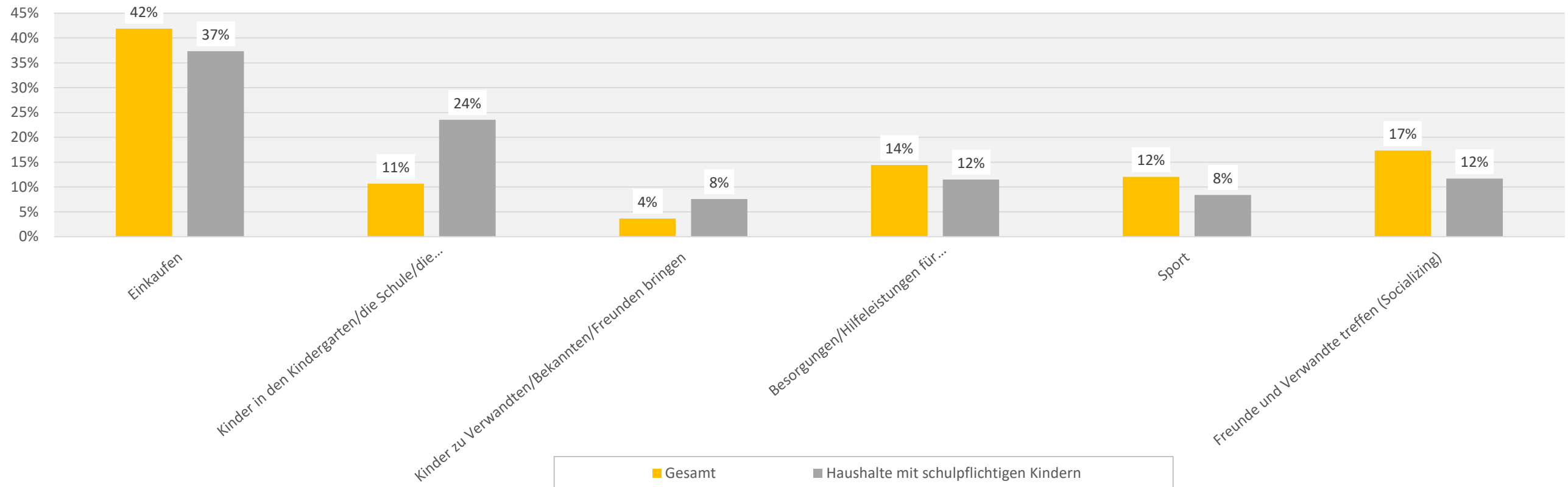
- Hier haben wir die Frage gestellt, warum das jeweilige Verkehrsmittel genutzt wird. In den Städten Klagenfurt und Villach spielt Klimaschutz eine zentrale Rolle. Anzumerken ist, dass dies für alle Altersgruppen gilt (ein Viertel der Befragten ist in Klagenfurt wohnhaft, gleichzeitig leben hier 37 % der Personen, für die Klimaschutz maßgeblich für die Wahl des Verkehrsmittels ist).
- Insbesondere in Ober- und Unterkärnten geben die Befragten an, über keine Alternativen zu verfügen. In diesen Regionen werden die Wege überwiegend mit dem PKW zurückgelegt.

Kombination von Wegen

Einkaufen und Wege für Kinder und mit Kindern

14

Kombination der Wege



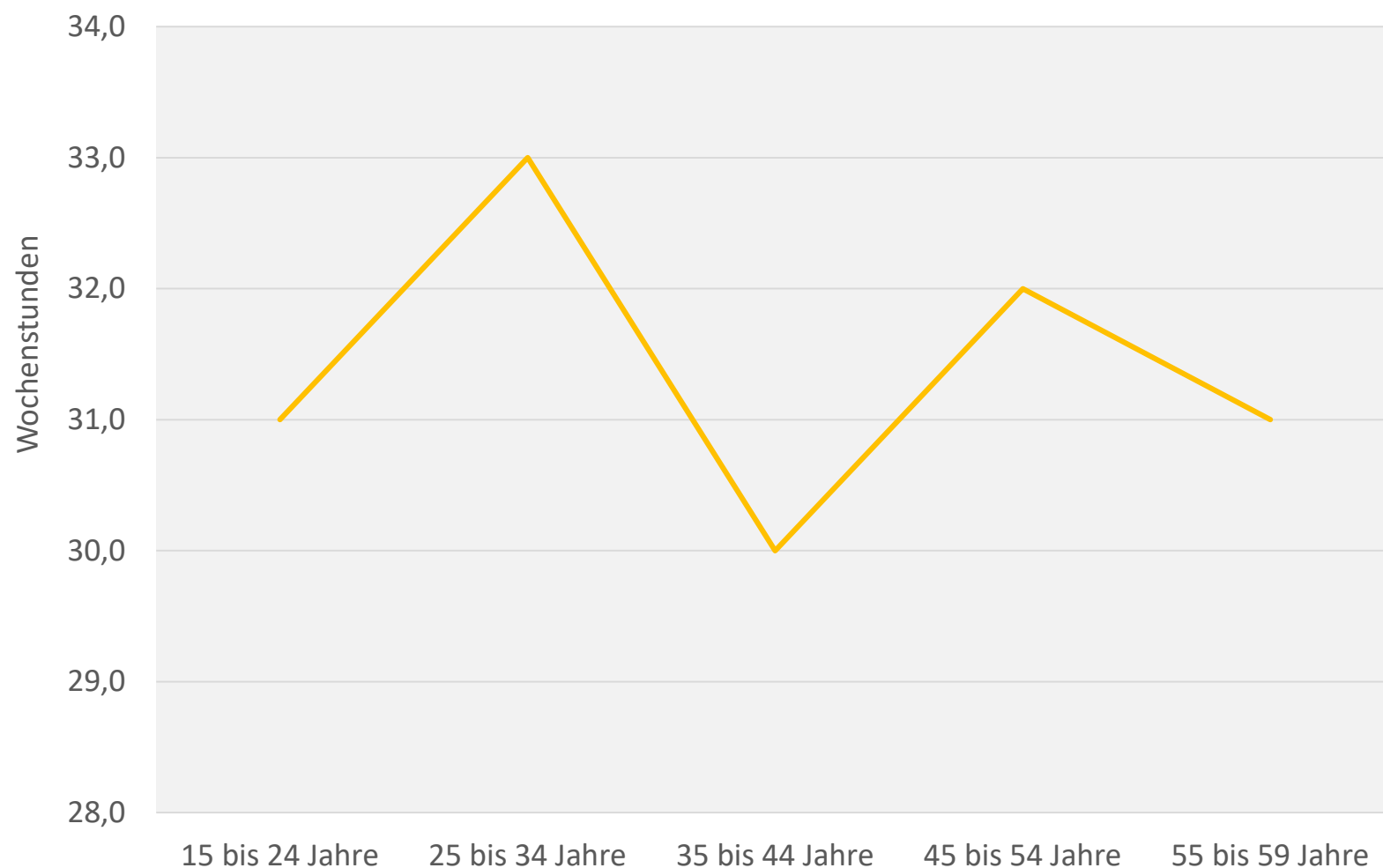
- Die Möglichkeit, Wege kombinieren zu können, ist ein zentraler Grund für die Wahl des Verkehrsmittels.
- Eine verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrs kann nur gelingen, wenn dies ermöglicht wird. Hierfür bedarf es u.a. entsprechender Einkaufsmöglichkeiten an Knotenpunkten, des Ausbaus der Kinderbetreuungsmöglichkeiten am Wohnort etc.

Teilzeit bei Frauen nach Altersgruppen

Frauen in der Teilzeitfalle

15

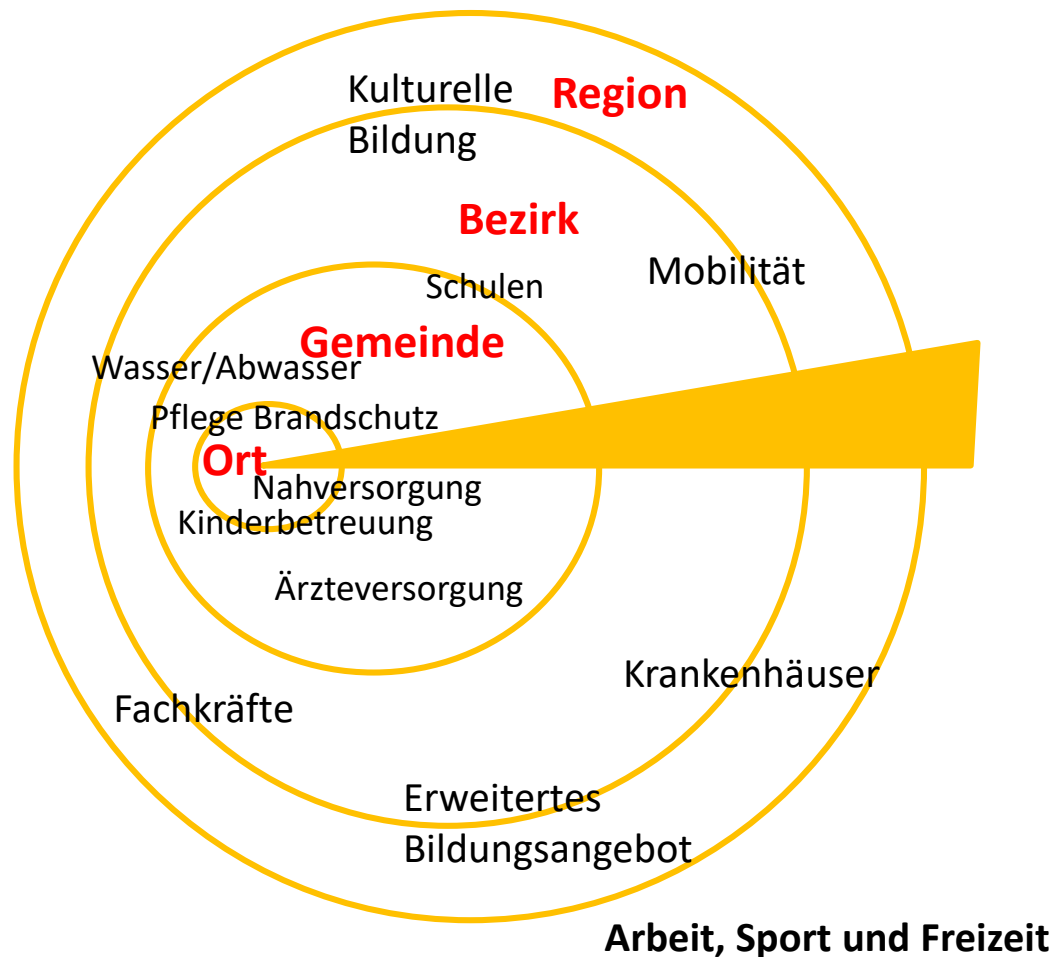
Durchschnittliche Normalarbeitszeit der Frauen nach Altersgruppen 2021



- Wie bereits angesprochen, ist Teilzeitarbeit vor allem weiblich. Die durchschnittliche normale Wochenarbeitszeit einer unselbstständig beschäftigten Frau ist in der Altersgruppe 25-34 mit 33 Stunden am höchsten, dann sinkt diese auf rd. 30 Stunden. Der wesentliche Grund hierfür sind Kinderbetreuungspflichten.
- Anzumerken ist, dass die Normalarbeitszeit auch bei älteren Altersgruppen nicht mehr über 32 Stunden ansteigt. Frauen verharren in Teilzeit, was sich maßgeblich auf ihr Erwerbseinkommen auswirkt.
- Die Einkommensunterschiede zwischen Männern und Frauen sind in Österreich hoch und werden hoch bleiben, wenn es nicht gelingt, mehr Frauen in Vollzeitbeschäftigung zu bringen.

Funktionale Räume

Begründung und Wirkmechanismen

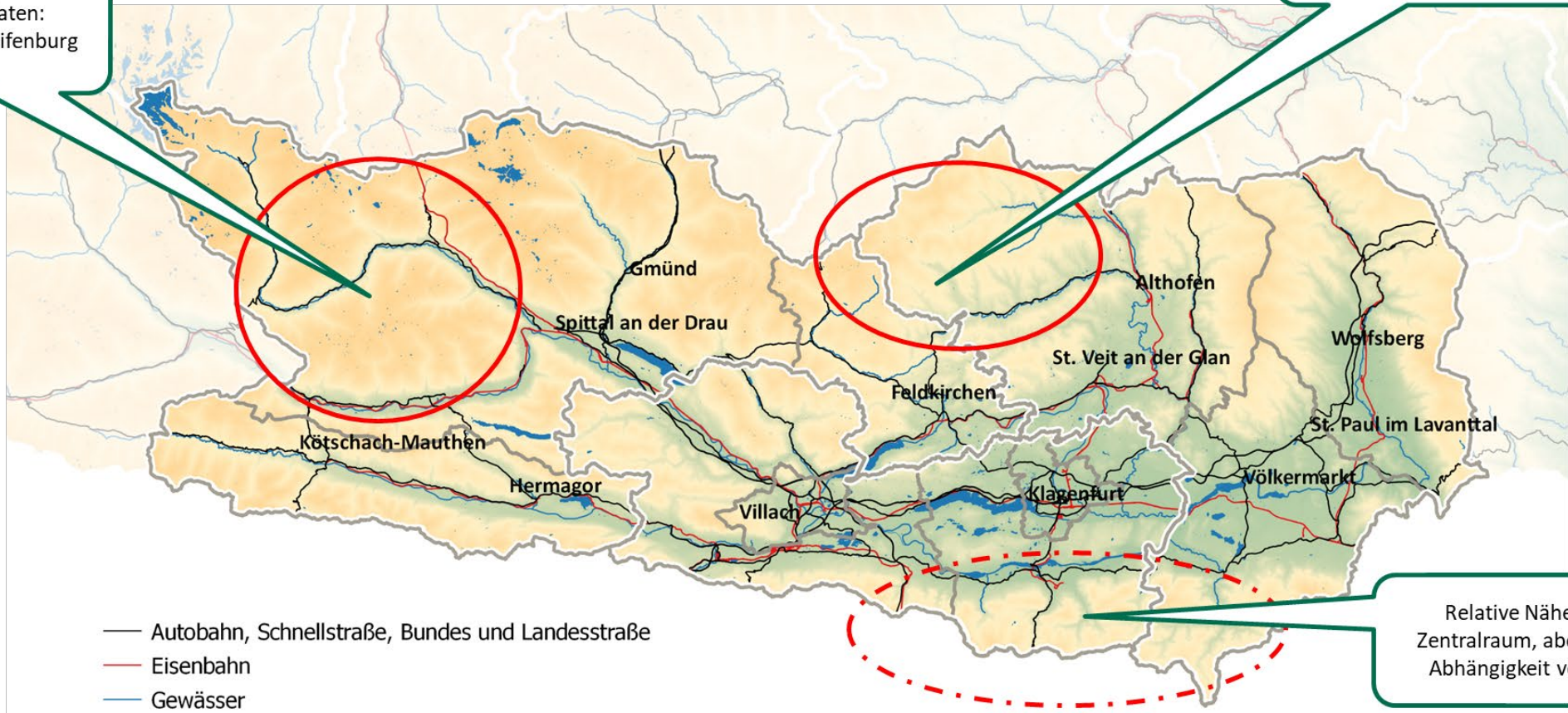


- Daseinsvorsorge sind Leistungen im allgemeinen Interesse, deren Erbringung von Bund, Ländern und Gemeinden gewährleistet werden muss, und einen anerkannten, nichtdiskriminierenden Mindeststandard der Teilhabe an jenen Lebensbereichen, die gesellschaftlich regelmäßig vorkommen, sicherstellen.
- Darunter fallen Wasser, Strom, Gas, Telekommunikation, Rundfunk, aber auch Sozial-, Gesundheits- oder Bildungsleistungen.
- Die Verfügbarkeit, der Preis und die Qualität der Leistungen der Daseinsvorsorge sind per Definition von größter Bedeutung für die Einwohner.
- In funktionalen Räumen ist die Daseinsvorsorge gesichert – Güter und Dienstleistungen des Grundbedarfs sind in ausreichendem Umfang, angemessener Qualität und zumutbarer Entfernung vorhanden.

Funktionale Räume Abgeschiedene Regionen

Beste Kandidaten:
Obervellach, Greifenburg

Kein Kandidat. Versorgung in
Straßburg-Althofen,
Feldkirchen und Radenthein



Relative Nähe zum
Zentralraum, aber starke
Abhängigkeit von MIV

- **Oberzentrum:** Klagenfurt und Villach
- **Mittelzentrum:** Feldkirchen, Spittal an der Drau, St. Veit an der Glan, Völkermarkt, Wolfsberg und Hermagor
- **Kleinregionales Zentrum:** Kötschach-Mauthen, Althofen (inkl. Friesach)
- **Mögliche Erweiterungen:** St. Paul im Lavanttal, Bad St. Leonhard im Lavanttal, Bleiburg/Feistritz ob Bleiburg, Möllbrücke-Sachsenburg, Radenthein (inkl. Bad Kleinkirchheim), Gmünd

Funktionale Räume

Kein Abbau vorhandener Strecken

- Auch die Befragten teilten diesbezügliche Wünsche und Sorgen mit – auch mit Beispiel Hermagor:
 - „Dringend erforderlich ist ein Halbstunden-Takt von Friesach nach Klagenfurt, derzeit noch immer nur ein Ein-Stunden-Takt. Ebenso wäre es dringend notwendig, die Südbahnstrecke mit dem derzeitigen Zugangebot zu belassen.“
 - „Ich pendle regelmäßig zwischen Graz und Feldkirchen in Kärnten. Dass es seit Jahren keinen Anschluss der S-Bahn an den Fernverkehr in St. Veit gibt, ist mehr als frustrierend. Sowohl am Weg nach Graz als auch von Graz muss jedes mal der Umweg über Villach in Kauf genommen werden (oder eine Wartezeit von fast 2 h). Die S-Bahn SV-FE ist so gut wie immer leer, dafür ist der Parkplatz jedes mal voll mit Autos, um die Passagiere aus Wien/Graz abzuholen. 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 Richtung Villach pendeln, wünschen sich den Zug zurück!!! Die Gleise liegen da, ein privater Verein pflegt diese. Bitte, wir wollen wieder unseren Zug zurück!!!!!“
 - „Gailtalbahn reaktivieren. Bus und Umsteigen in Hermagor unattraktiv.“

Mobilität Kärnten

Handlungsempfehlungen (1)

- **Handlungsfeld 1: Investieren, auch um dem demografischen Trend entgegenwirken zu können**
 - Nur wenige Kärntner geben an, nicht auf den PKW verzichten zu wollen.
 - Maßnahmen werden nicht am Verhalten/an Vorlieben scheitern. Bequemlichkeit ist ein Grund für und gegen den PKW.
 - Deutliche Unterschiede im Mobilitätsverhalten in den Regionen. Wenn ein entsprechendes Angebot vorhanden ist, dann wird dieses auch verstärkt genutzt. Angebot schafft Nachfrage.
 - Investitionen wirken, zudem verändert sich das Mobilitätsverhalten. Junge Menschen wollen immer mehr auf den PKW verzichten (Motiv Klimaschutz). Aufgrund der demografischen Entwicklung erscheinen weitere Investitionen notwendig. Dies entspricht den Bedürfnissen/Ansprüchen der Jungen (potenzieller Zuzug). Zudem werden immer mehr Ältere auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sein, um überhaupt noch mobil zu sein.
 - Die Erreichbarkeit von Infrastruktur ist ein Grund für die Wahl des Wohnortes (neben dem sozialen Umfeld).

Mobilität Kärnten

Handlungsempfehlungen (2)

- **Handlungsfeld 2: Öffentlichen Verkehr fördern, um Menschen mit einem geringen Einkommen zu entlasten**
 - **Belastung sinkt mit steigenden Einkommen und steigt mit zunehmender Reisezeit**
 - Eine generelle Verbesserung der öffentlichen Erreichbarkeitsverhältnisse wäre wünschenswert und könnte maßgeblich dazu beitragen, die Kosten der Mobilität der Kärntner Arbeitnehmer zu senken. Dies ist jedoch aufgrund der Siedlungsstruktur nur schwer zu bewerkstelligen.
 - Eine Förderung von Mobilität kann gerade in peripheren Regionen mit einem niedrigen Einkommensniveau dazu beitragen, die verfügbaren Einkommen der hier wohnenden Beschäftigten zu steigern, diese Personen sind aufgrund der hohen Kosten und langen Wege doppelt belastet.
 - Die Mitnahmeeffekte können hier aufgrund der Einkommensgrenzen vernachlässigt werden, die Unterstützungsleistungen erreichen auch einkommensschwache Beschäftigte in der Peripherie.
 - **Gerade Familien mit Kindern nutzen das Auto. Hier kann kostenloser ÖV für Kinder und Jugendliche helfen, diesen auch für kombinierte Wege nutzbarer zu machen.**

Mobilität Kärnten

Handlungsempfehlungen (3)

- **Handlungsfeld 3: Ein Portfolio von unterschiedlichen Maßnahmen ist notwendig**
 - Ausreichend regionale Erreichbarkeitsverhältnisse gewährleisten; lange Wege werden verstärkt mit dem PKW zurückgelegt.
 - Fehlende Angebote abseits des Zentralraums; intermodale Knoten und eine Verbesserung der Anbindung von regionalen Zentren können hier helfen. Eine Verbesserung von Angebot und Taktung ist notwendig.
 - Eine Mobilitätswende kann nur gelingen, wenn ein Portfolio an unterschiedlichsten Maßnahmen umgesetzt wird:
 - **Verbundene Wege müssen zurückgelegt werden (Einkauf, Betreuung, Freizeit etc.)** Eltern mit betreuungspflichtigen Kindern sind verstärkt auf den PKW angewiesen. Ein **Ausbau qualitativ hochwertiger Kinderbetreuungseinrichtungen** erscheint hier unbedingt erforderlich (und: diese müssen auch öffentlich erreichbar sein).
 - Die Wege zu den Haltestellen müssen sicher und gut erreichbar sein (Gehsteige, Radwege, Abstell- und Parkplätze).
 - **Unternehmen müssen ihren Beitrag leisten** (jobticket, Taktung und Arbeitszeiten).

Mobilität Kärnten

Handlungsempfehlungen (4)

- **Handlungsfeld 4: Chancen der Koralmbahn nutzen und regionale Zentren stärken**
 - Um die Chancen der Koralmbahn in beiden Richtungen und für den gesamten Kärntner Raum zu nutzen, ist ein weiterer **Ausbau** – vor allem im Sinne einer **Verdichtung der Taktung** – des **öffentlichen Nahverkehrs** auf Gemeinde- und Bezirksebene unabdingbar.
 - Mobilität ist verbindendes Element: Aufgabenteilung und soziale Spezialisierung in den Räumen, starke Linien zwischen den Mittelzentren, flexible Bedienelemente in kleinen Versorgungszentren (P&R, Rad-, E-Bike- und Scooterverleih, geförderte Sammeltaxis) und unterschiedliche situationsgerechte Lösungen für die Fläche.
 - Daher bedarf es starker Konzepte des öffentlichen Verkehrs mit Modal Split und kreativer Lösungen für die erste und letzte Meile, z.B. öffentlicher Verkehr in überregionalen Kleinzentren.
 - Dazu soll auch die Raum- und Siedlungsplanung mitgedacht werden, da Verdichtungen vor allem entlang öffentlicher Verkehrsknotenpunkte erfolgen sollten.

Mobilität Kärnten

Kummerkasten

23

- Starke Auslastung der Busse und Züge sowie des P+R (vor allem Villach):
 - „Durch das günstige Klimaticket Kärnten und die gestiegenen Spritkosten sind viele Pendler 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 etliche Nichtpendler auch 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.“
- Verbesserung Radwege und Fußwege:
 - „Ich würde es sehr begrüßen, wenn es noch sicherere Radwege geben würde und wenn auch die Menschen, die in abgelegenen Orten/Tälern leben, einen attraktiveren Zugang zum öffentlichen Verkehr hätten.“
- Nahversorgung wichtig, damit ÖV funktioniert:
 - „Ein vernünftiger Ausbau von Busverbindungen ist dringend notwendig, ebenso wie eine Reaktivierung von Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe.“
- Bindung über Wohneigentum:
 - „Im ländlichen Bereich übernimmt man oftmals das Wohngebäude der Eltern (etc.) und kann daher schwerer den Standort wegen dem Beruf wechseln. Bei Mietwohnungen gelingt dies leichter.“

Nicholas Katz, M.Sc. M.Sc.

JOANNEUM RESEARCH
Forschungsgesellschaft mbH

POLICIES – Institut für Wirtschafts-
und Innovationsforschung

Büro Graz: Leonhardstraße 59, 8010 Graz
Büro Wien: Haus der Forschung, Sensengasse 1, 1090 Wien
Büro Klagenfurt: Lakeside B13b, 9020 Klagenfurt am Wörthersee

Tel. +43 316 876-1561
policies@joanneum.at

www.joanneum.at/policies



Im Auftrag der

