



LAND  KÄRNTEN

Buskonzept St. Paul i. Lavanttal

**Busanbindung an den
Bahnhof Lavanttal**

IMPRESSUM

Auftraggeber

ÖBB-Infrastruktur AG
Projekte Neu-/ Ausbau, PI Koralmbahn 2

Gerald Zwitter
Stefan Gram

Amt der Kärntner Landesregierung (AKL)
Abteilung 7 – Wirtschaft, Tourismus, Infrastruktur
und Mobilität; A07 Verkehrsplanung

Hans Schuschnig
Jörg Putzl

Auftragnehmer

RaumUmwelt® Planungs-GmbH

Gabriele Bürger
Ernst Mattanovich
Raimund Sitzwohl
Katharina Wallner

Planbeilagen

Die Pläne zur Überprüfung der
technischen Machbarkeit wurden von der
Stoik & Partner ZT-GmbH angefertigt

Georg Sorko

Dezember 2017, Wien



Neubaugasse 28
A-1070 Wien
Tel. +43-1-236 30 63-0, Fax 900
office@raumumwelt.at

ARBEITSGRUPPE

Das vorliegende Busanbindungskonzept wurde im Zeitraum von April bis Dezember 2017 in der Arbeitsgruppe „Buskonzept St. Paul“ abgestimmt. Am 25. Juli 2017 erfolgte ein Ortsaugenschein in der Gemeinde.

Teilnehmerliste

Hans Schuschnig, AKL Abt. 7 Verkehrsplanung
Jörg Putzl, AKL Abt. 7 Verkehrsplanung
Gerald Zwitter, ÖBB PI Koralmbahn 2
Stefan Gram, ÖBB PI Koralmbahn 2
Karl Hohenberger, ÖBB Achsen Management Kärnten
Hermann Primus, Bgm. Gemeinde St. Paul
Karin Lichtenegger, Gemeinde St. Paul
Alexandra Lipovsek, Gemeinde St. Paul
Adolf Streit, Gemeinde St. Paul
Stephan Lippitz, Gemeinde St. Paul
Marco Furian, Gemeinde St. Paul
Karl Schwabe, Gemeinde St. Paul
Hermann Grundnig, Gemeinde St. Paul
Bernhart Binder, Benediktinerstift St. Paul
Margit Thonhauser, Regionalmanagement Lavanttal
Josef Klingbacher, Architekt Klingbacher ZT GmbH
Stefan Sandrisser, Stoik & Partner ZT-GmbH
Georg Sorko, Stoik & Partner ZT-GmbH
Gabriele Bürger, RaumUmwelt® Planungs-GmbH
Ernst Mattanovich, RaumUmwelt® Planungs-GmbH
Raimund Sitzwohl, RaumUmwelt® Planungs-GmbH

INHALT

1	Kurzzusammenfassung	1
2	Anlass und Herangehensweise	5
2.1	Untersuchungen zur Anbindung St. Paul – Bf Lavanttal	6
2.2	Abgrenzung des Untersuchungsraums	8
2.3	Methodische Herangehensweise	9
3	Mobilitätsanalyse im Lavanttal	11
3.1	Bestehendes Mobilitätsangebot	11
3.1.1	Lavanttalbahn	11
3.1.2	Lokale Busverbindungen im Lavanttal mit Bezug zu St. Paul	12
3.1.3	Überregionale Busverbindungen	14
3.2	Bevölkerungsstruktur und -entwicklung	16
3.2.1	Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur	16
3.2.2	Bevölkerungsentwicklung	17
3.2.3	Bevölkerungsprognose	18
3.2.4	Schlussfolgerung	19
3.3	Mobilitätsverhalten der Erwerbstätigen	20
3.3.1	EinpendlerInnen in die Gemeinde St. Paul	20
3.3.2	AuspendlerInnen aus der Gemeinde St. Paul	21
3.3.3	AuspendlerInnen aus St. Paul, Lavamünd und St. Georgen	21
3.3.4	Arbeitsstätten in St. Paul	22
3.3.5	Modal Split	24
3.3.6	Schlussfolgerung	24
3.4	Mobilitätsverhalten der SchülerInnen von St. Paul	25
3.4.1	Neue Mittelschule St. Paul	26
3.4.2	Stiftsgymnasium der Benediktiner zu St. Paul	27
3.4.3	Weitere Schulformen	30
3.4.4	Schlussfolgerung	32
3.5	Einstiegshaltestellen der BahnnutzerInnen	33
3.6	Bedienungsstandards im Öffentlichen Verkehr	34
3.7	Schlüsse aus der Mobilitätsanalyse	35
4	Künftiges Mobilitätsangebot und -bedarf	37
4.1	Veränderung des Mobilitätsangebots	37
4.1.1	Neuorganisation der verkehrlichen Infrastruktur	37
4.1.2	Veränderung der überregionalen Erreichbarkeit	38
4.1.3	Veränderung der Erreichbarkeit von St. Paul im Lavanttal	39
4.2	Veränderung des Mobilitätsverhaltens	41

4.2.1	Auswirkung des veränderten Mobilitätsangebots auf bestehende Pendelrelationen.....	41
4.2.2	Vergrößerung Einzugsbereich bzw. Aktionsradius von PendlerInnen	43
4.2.3	Veränderung des Modal Split.....	44
4.3	Pendelprognose 2030	44
4.3.1	EinpendlerInnen nach St. Paul	45
4.3.2	AuspendlerInnen aus St. Paul	47
4.3.3	AuspendlerInnen aus St. Paul, Lavamünd und St. Georgen.....	48
4.4	Ableitung des Mobilitätsbedarf.....	50
5	Anbindung an den Bf Lavanttal.....	53
5.1	Ziele des künftigen Busangebots.....	53
5.1.1	Ziele der Gemeinde.....	53
5.1.2	Ziele des Landes Kärnten.....	54
5.1.3	Ziele der ÖBB.....	54
5.1.4	Umlegung der oben genannten Ziele ins Buskonzept.....	54
5.2	Neuorganisation des Busangebots im Lavanttal	55
5.2.1	Relation A: Wolfsberg – St. Paul – Bf Lavanttal.....	56
5.2.2	Relation B: Wolfsberg – Bf Lavanttal – St. Paul - Lavamünd	56
5.2.3	Relation C: Wolfsberg – Bf Lavanttal – St. Paul	57
5.2.4	Relation D: Wolfsberg – Maria Rojach – Bf Lavanttal – St. Paul	57
5.2.5	Relation E: St. Paul – St. Georgen – Maria Rojach – Bf Lavanttal – St. Paul	58
5.3	Neuorganisation des Busangebots in St. Paul	59
5.3.1	Grundlagen zur Variantenentwicklung	59
5.3.2	SchülerInnen-Linie	60
5.3.2.1	„A – Entflechtung des SchülerInnenverkehrs“.....	61
5.3.2.2	„B – Gemeinsame Verkehrslösung“	66
5.3.3	ErwerbspendlerInnen-Linie.....	69
5.3.4	Gegenüberstellung der Umsetzungsvarianten.....	71
5.4	Qualitative Anforderungen an das Busangebot.....	72
5.4.1	Organisationsform und Bedienstandards	72
5.4.2	Betriebszeiten und Hauptverkehrszeiten.....	73
5.4.3	Gestaltung der Haltestellen	74
5.4.4	Elektromobilität.....	76
6	Mehrwert für St. Paul und das Lavanttal.....	78
	Abbildungsverzeichnis.....	80
	Tabellenverzeichnis.....	83
	Quellenverzeichnis	84
	Abkürzungen.....	85
	Planbeilage.....	86

1 KURZZUSAMMENFASSUNG

Infolge der Errichtung der Koralmbahn entsteht im Gemeindegebiet von St. Paul im Lavanttal mit dem neuen Bf Lavanttal ein intermodaler Verkehrsknotenpunkt, der eine überregionale Erschließung des Lavanttals Richtung Graz und Klagenfurt ermöglicht. Der Bf Lavanttal soll eine intermodale Verknüpfung zwischen dem getakteten Bahnverkehr der Fernverkehrsstrecke (Koralmbahn), der S-Bahn (Wolfsberg – Bleiburg – Klagenfurt) sowie dem Busverkehr zur flächigen Erschließung der Region darstellen.

Die bestehende Bahnstrecke Bf Lavanttal – St. Paul – Granitztal – Eis mit ihren Bahnhöfen und Haltestellen – also auch dem Bf St. Paul - wird aufgelassen. Da der neue Bf Lavanttal etwa 2 km nördlich vom bestehenden Bf St. Paul situiert ist, erfordert die größere Entfernung daher ein Erschließungskonzept für die Anbindung des St. Pauler Siedlungsraums an den Bf Lavanttal. Im Februar 2017 wurde beschlossen eine Erschließung auf Basis des Systems Bus zu untersuchen (Land Kärnten, ÖBB, Gemeinde St. Paul).

Grundlage für das Busanbindungskonzept ist eine **Mobilitätsanalyse**, in der das bestehende Mobilitätsangebot im Lavanttal, die Bevölkerungsstruktur und –entwicklung sowie das Mobilitätsverhalten der Erwerbstätigen und SchülerInnen analysiert wird. Im Lavanttal ist seit 2001 ein kontinuierlicher Bevölkerungsrückgang zu beobachten. Auch künftig wird abseits der städtischen Ballungsräume ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert.

Die Gemeinde St. Paul, die mit dem Stiftsgymnasium als wichtiger **Schulstandort** im Lavanttal gilt, zieht SchülerInnen aus dem Lavanttal und darüber hinaus an. Auch im Zusammenhang mit Erwerbstätigen ist St. Paul eine Einpendelgemeinde. Dadurch kommt es in den Morgenstunden zu Verkehrsspitzen im Einpendelverkehr, ein Großteil davon wird vom SchülerInnenverkehr gebildet. Die Wege werden bei den SchülerInnen großteils mit öffentlichem Verkehr zurückgelegt, bei den Erwerbstätigen überwiegt der motorisierte Individualverkehr.

Die **Erschließung innerhalb des Lavanttals mit ÖV** erfolgt im Wesentlichen durch Buslinien sowie die Lavanttalbahn mit Verbindung nach Klagenfurt. Die Lavanttalbahn führt derzeit von Wolfsberg über St. Andrä i.L. (künftig kurz St. Andrä) bis zum Bf St. Paul, ab hier beginnt die Jauntalbahn (bis Bleiburg). Mit dem Fahrplan nach Vollenbetriebnahme der Koralmbahn im Jahr 2024 entfaltet der Bf Lavanttal als intermodaler Verkehrsknoten seine volle Wirksamkeit. Er bietet Umsteigemöglichkeiten in den FV Richtung Graz und Klagenfurt, in REX-Züge, Schnellbahnen sowie das regionale Busnetz.

Ein Großteil der Fahrgäste, die bisher mit der Bahn direkt in die Gemeinde St. Paul anreisen konnten, muss künftig am neuen Bf Lavanttal auf Busse umsteigen. Für Fahrgäste der nach Vollenbetriebnahme der Koralmbahn künftig aufgelassenen Haltestellen (Bf St. Paul, St. Paul Bad, Granitztal, Eis-Ruden) muss ein **neues Mobilitätsangebot** geschaffen werden.

Die mit der Errichtung der Koralmbahn in Verbindung stehende Veränderung des überregionalen **infrastrukturellen Mobilitätsangebots** sowie verkehrspolitische Maßnahmen in Kärnten haben u.a. Auswir-

kungen auf den Modal Split im Lavanttal. Es wird von einer Zunahme des ÖV-Anteils am Modal Split unter den Erwerbstätigen auf 10 % bis 12 % bis 2030 ausgegangen. Bei den SchülerInnen wird auch weiterhin ein hoher Modal Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs von 80 % unterstellt.

Gemäß Pendelprognose pendeln im Jahr 2030 unter Berücksichtigung des Modal Split sowie Annahmen zur Verkehrsmittelwahl morgens 114 Erwerbstätige und 233 bis 300 SchülerInnen, also insgesamt rund **350 bis 420 Personen mit der Bahn zum Bf Lavanttal** und in weiterer Folge mit dem Bus in den Ort St. Paul.

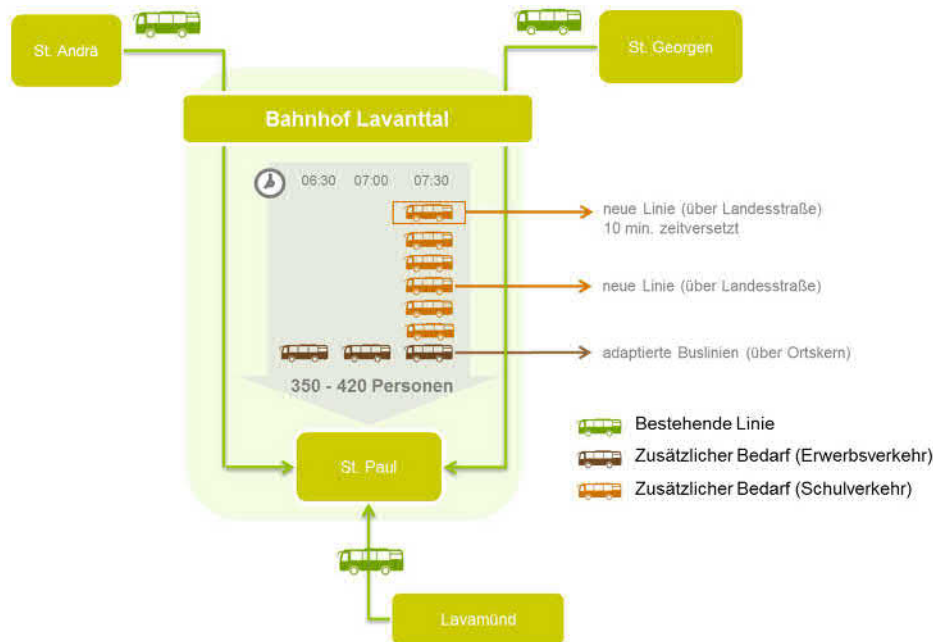


Abbildung 1: Linienverkehr zur Spitzenzeit (Vormittags) am Bf Lavanttal und im Ort St. Paul (eigene Darstellung)

Während sich die Ankunft der Erwerbstätigen auf die Morgenstunden – und damit auf mehrere Linienbusse – verteilt, ist bei den SchülerInnen morgens eine Verkehrsspitze zu erwarten, für die ein zusätzliches Angebot geschaffen werden muss. Der Verkehr in die gegenläufige Richtung sowie am Nachmittag verteilt sich auf mehrere Stunden und kann über das bestehende – bzw. adaptierte - Verkehrsangebot abgewickelt werden. Hier sind keine neuen Angebote erforderlich.

Die Neuorganisation der Buslinien umfasst drei Schritte:

- § Bestehende Linien mit adaptierter Linienführung über Bf Lavanttal und Ort St. Paul
- § Bestehende Linien mit adaptierter Linienführung über Bf Lavanttal und gezielter Versorgung der Gewerbestandorte der Gemeinde St. Paul
- § Zusätzliches Busangebot für SchülerInnen zwischen Bf Lavanttal und Schulstandorte in St. Paul

Innerhalb des Lavanttals wird eine Neuorganisation der Busrelation vorgeschlagen. Wesentliche Aspekte sind dabei die **optimale Anbindung der Ortschaften** in der Region an den Bf Lavanttal sowie nachvollziehbare Linienführung und einfache Fahrpläne.

Die adaptierte Busanbindung – unter Einbindung des Bf Lavanttal – bringt für St. Paul bereits sehr gute Anbindungen an den Bf Lavanttal, ohne die beengten Verkehrsverhältnisse im Ort zu belasten. Die Führung von neuen Buslinien muss derart gestaltet werden, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen in verträglicher Weise für den Ort (insbesondere im Zusammenhang mit Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs) möglich ist.

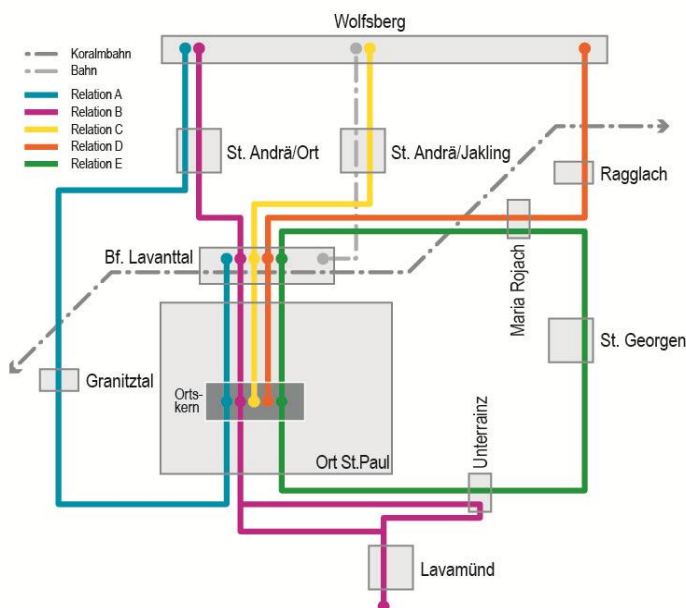


Abbildung 2: Schematische Darstellung der vorgeschlagenen Busanbindung im Unteren Lavanttal (eigene Darstellung)

Zur Abwicklung des SchülerInnenverkehrs sowie zur Verbesserung des ÖV-Angebots für Erwerbstätige, die in der Gemeinde St. Paul beschäftigt sind, werden neue Buslinien vorgeschlagen. Für die SchülerInnen sind dabei unterschiedliche Varianten denkbar, deren Vor- und Nachteile anhand der Kriterien „NutzerInnenkomfort und Sicherheit“, „Auswirkungen auf den Ortskern“, „Flüssigkeit des Verkehrs“ und „Bauliche Umsetzung“ analysiert werden.

Bei **Entflechtung des SchülerInnenverkehrs** schließt für die SchülerInnen-Linie zwischen Bf Lavanttal und Stiftsgymnasium die Varianten „Hst Busbucht Stiftsgymnasium“ am besten ab, da die Variante sowohl in Hinblick auf NutzerInnenkomfort und Sicherheit, als auch in Hinblick auf die Flüssigkeit des Verkehrs die größten positiven Wirkungen hat. Für die SchülerInnen-Linie zwischen Bf Lavanttal und Konvikt wird eine Kombination im Tagesverlauf empfohlen, da damit die positiven Wirkungen für die SchülerInnen und Ort bestmöglich ausgeschöpft werden können. Bei einer **gemeinsamen Verkehrslösung** für alle SchülerInnen wird die Umsetzung der Variante „Hst Parkplatz Stiftsgymnasium (B)“ vorgeschlagen.

Zuletzt werden **betriebliche und organisatorische Vorschläge** für die Umsetzung des Busanbindungskonzepts geprüft und vorgeschlagen, um einen maximalen Mehrwert für die Bevölkerung sowie die Gemeinde St. Paul zu schaffen. Dazu gehören u.a. die zeitgemäße, moderne Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen entsprechend Kategorien aus dem MoMaK 2035, die Reduktion der Abgas- und Lärm Emissionen in der Gemeinde bzw. im Ortsgebiet von St. Paul durch **Betrieb des Schul- und Erwerbspendelverkehrs mit Elektrobussen** sowie die Vereinheitlichung des Fahrplans und regelmäßiger Intervalle.

Durch das vorliegende Busanbindungskonzept der Gemeinde St. Paul an den Bf Lavanttal wird der Nachweis geliefert, dass die **verkehrlichen Anforderungen** der Gemeinde durch das **Verkehrssystem Bus bewältigt** werden können. In der Studie sind die hierfür notwendigen fachlichen Anforderungen an ein Bussystem dargelegt, welche im Rahmen der funktionalen Ausschreibung der Verkehrsdienstleistungen durch das Land Kärnten umzusetzen sind.

2 ANLASS UND HERANGEHENSWEISE

Mit der **Koralmbahn** wird durch die ÖBB-Infrastruktur AG zwischen Graz und Klagenfurt eine zweigleisige Hochleistungsstrecke (HL-Strecke) mit gemischtem Verkehr mit einer Gesamtlänge von rund 132 km (inkl. Koralmtunnel mit ca. 33 km) hergestellt. Bis zur geplanten Teilinbetriebnahme der Koralmbahn im Dezember 2022 wird zwischen Wolfsberg und dem Bahnhof Lavanttal¹ (Bf Lavanttal) zusätzlich der Ausbau der bestehenden Bahnverbindung (Lavanttalbahn) abgeschlossen sein. Die Lavanttalbahn bindet im Bf Lavanttal in die Koralmbahn ein und wird künftig in das Bahnangebot der ÖBB-Personenverkehr AG in Kärnten integriert.

Im Gemeindegebiet von St. Paul im Lavanttal (im Folgenden kurz St. Paul) entsteht mit dem neuen **Bf Lavanttal** ein **intermodaler Verkehrsknotenpunkt**, der eine überregionale Erschließung des Lavanttals Richtung Graz und Klagenfurt ermöglicht. Der Bf Lavanttal soll eine intermodale Verknüpfung zwischen dem getakteten Bahnverkehr auf der Koralmbahn und der Lavanttalbahn sowie dem Busverkehr zur flächigen Erschließung der Region darstellen.

Die bestehende Strecke Bf Lavanttal – St. Paul – Granitztal – Eis mit ihren Bahnhöfen und Haltestellen – also auch dem Bf St. Paul - wird aufgelassen. Da der neue Bf Lavanttal etwa 2 km nördlich vom bestehenden Bf St. Paul zu liegen kommt, erfordert die größere Entfernung daher ein Erschließungskonzept für die Anbindung des St. Pauler Siedlungsraums an den Bf Lavanttal.

Die Veränderung im Mobilitätsangebot führt zu **Herausforderungen**, die es in der Konzeption des Busanbindungskonzepts zu bewältigen gilt:

- q Veränderung des Mobilitätsangebots im gesamten Lavanttal
- q Neuorganisation des (Schul-)Pendelverkehrs im Unteren Lavanttal

Veränderung des Mobilitätsangebots im gesamten Lavanttal

Durch die Errichtung der Koralmbahn und des intermodalen Verkehrsknotenpunkts am Bf Lavanttal verbessert sich die überregionale Erreichbarkeit im gesamten Lavanttal: Die bessere und schnellere Anbindung nach Graz und Klagenfurt wird zu neuem Mobilitätsbedarf der Bevölkerung führen. Einerseits ist mit einer Veränderung des Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) zu rechnen, andererseits kommt es möglicherweise auch zur Veränderung des Pendelverhaltens bei Erwerbstätigen und Studierenden hinsichtlich Zielen und Häufigkeit der Pendelbewegungen. Personen, die bisher als Wochenpendler in Wien, Graz oder Klagenfurt tätig waren, bekommen durch die stark verbesserte Erreichbarkeit künftig ein attraktives Angebot, täglich zu pendeln.

¹ Der Name des neuen Bahnhofs im Gemeindegebiet von St. Paul steht noch nicht fest, daher wird als vorläufige Bezeichnung „Bahnhof Lavanttal“ verwendet.

Neuorganisation des (Schul-)Pendelverkehrs im Unteren Lavanttal

Das neue Mobilitätsangebot hat auch unmittelbare Auswirkungen auf die verkehrliche Organisation im Unteren Lavanttal (im Folgenden kurz „Lavanttal“): Die Auflassung des Bf St. Paul hat u.a. Auswirkungen auf den Schulpendelverkehr, der stark auf den ÖV ausgerichtet ist. Es bedarf künftig eines gut vertaketen Busangebots ab dem Bf Lavanttal für die Pendler im ganzen Bezirk und eines bedarfsgerechten Angebots für Pendler aus den Nachbargemeinden von St. Paul. Der Schwerpunkt der Studie liegt dabei auf der verkehrlichen Organisation zwischen den Knotenpunkten Bf Lavanttal sowie dem Ortsgebiet St. Paul.

Dabei soll die gute Anbindungssituation der Gemeinde St. Paul mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht nur bestehen bleiben, sondern mittel- bis langfristig eine **Verbesserung der Anbindung an das ÖV-System** erwirkt werden. Dies nicht zuletzt, um den Modal Split im Lavanttal entsprechend der Zielsetzung des Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035 (MoMaK 2035 - vgl. Amt der Kärntner Landesregierung 2015) zugunsten des ÖV zu verändern. Als Ziel im MoMaK 2035 ist definiert, den Anteil des Umweltverbunds bis 2035 zu verdoppeln. Demnach soll der ÖV-Anteil von 6 % auf 12 % und der Anteil des Radverkehrs von 4 % auf 8 % erhöht werden. Die langfristige verkehrspolitische Vision sieht 40 % Fuß- und Radverkehr, 40 % motorisierter Individualverkehr (MIV) und 20 % ÖV vor (vgl. MoMaK 2035 – Strategie: S. 9).

Die BewohnerInnen der Gemeinde St. Paul können von der deutlich verbesserten regionalen Erreichbarkeit profitieren. Wird dieses öffentliche Verkehrsangebot durch ein bedarfsgerechtes Busangebot ergänzt, ergibt sich für die Gemeinde St. Paul die Chance, eine Vorzeigegemeinde im Sinne des MoMaK 2035 zu werden, in dem eine aktive Veränderung des Modal Split in Richtung öffentlichen Verkehr und damit eine Entlastung der Verkehrssituation im Individualverkehr entsteht.

Das vorliegende Buskonzept kann in der Folge eine Grundlage für die zu erstellenden **funktionalen Ausschreibungen für Verkehrsdienstleistungen** im Raum Lavanttal darstellen.

2.1 UNTERSUCHUNGEN ZUR ANBINDUNG ST. PAUL – BF LAVANTTAL

Der Festlegung zur Erstellung eines Busanbindungskonzepts für die Gemeinde St. Paul sind mehrere **Untersuchungen im Zusammenhang mit der Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs** durch die Errichtung der Koralmbahn vorausgegangen.

Bereits im EB-Projekt² Bf Lavanttal aus dem Jahr 2005 ist ersichtlich, dass der Bf St. Paul als Personenhalt nicht mehr vorgesehen ist. Die damals geplante Anbindung von St. Paul hätte rein der Instandhaltung (IH-Stützpunkt) gedient. 2014 erging durch ÖBB-Abteilung „GB Anlagen-/ Infrastrukturentwicklung“ der offizielle Auftrag an die Projektleitung, den IH-Stützpunkt am Areal des neuen Bf Lavanttal zu realisieren, womit die bahnmäßige Anschwenkung nach St. Paul obsolet ist (vgl. ÖBB-Infrastruktur AG 2017c).

Im Jahr 2013 hat das Raumplanungsbüro DI Kaufmann im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG eine Studie durchgeführt, in der die **Auswirkungen einer Schließung des Teilstückes der Lavanttalbahn** zwi-

² Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung (EB)

schen dem Bf Lavanttal und dem Bf St. Paul untersucht wurden. Die Studie kommt zum Ergebnis, dass „bei Einstellung des Streckenabschnittes der Lavanttalbahn zwischen Bahnhof Lavanttal und Bahnhof St. Paul (...) das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung von den bestehenden Buslinien grundsätzlich abgedeckt werden [kann]. Es werden jedoch sowohl in der Anzahl der Busverbindungen als auch in der Linienführung Anpassungen erforderlich sein“ (vgl. Kaufmann 2013: S. 25).

Im Oktober 2016 wurde im Auftrag der Marktgemeinde St. Paul eine Studie der Firma KORES Consulting vorgelegt. In dieser wurden auf Basis einer umfangreichen Raumanalyse vier Szenarien einer **möglichen Erhaltung der Strecke Bf Lavanttal über St. Paul und Eis – Ruden bis zur Jauntalbrücke** entwickelt. Folgende Szenarien wurden untersucht:

- q A: Erhaltung des Teilabschnitts Bf Lavanttal – St. Paul – Eis-Ruden,
- q B: Erhaltung des Teilabschnitts Bf Lavanttal – St. Paul; Abtrag des Abschnitts St. Paul – Eis-Ruden in den beiden Realisierungsvarianten:
 - § B1: Zugpendelverkehr nur zwischen Bf Lavanttal und Bf St. Paul
 - § B2: Zugpendelverkehr zwischen Wolfsberg – Bf Lavanttal – Bf St. Paul
 - § B3: Umsteigefreie Zugführung mit 2x stürzen
- q C: Reduktion des Schienenanschlusses von St. Paul auf eine Güter-Anschlussbahn; Umstellung des Reiseverkehrs auf Busse
- q D: Einstellung des Bahnverkehr nach St. Paul; Umstellung des Reiseverkehrs auf Busse

In der Studie wird abschließend eine Empfehlung zur Beibehaltung der Jauntalbahn (Streckenabschnitt zwischen Bf St. Paul und Bleiburg) abgegeben (vgl. Kores 2016).

Zu Jahresbeginn 2017 analysiert die ÖBB-Infrastruktur AG in einer **Machbarkeitsanalyse** die vier in der KORES-Studie aufgezeichneten **Szenarien** einzeln auf technische Machbarkeit, Kostengrobabschätzung, Potenzialanalyse, betriebliche Auswirkungen (Fahrplan, Vertaktungen) und Auswirkungen auf die laufende Umsetzung des Koralmbahn-Projekts.

Die Analyse führt abschließend zu dem Ergebnis, dass die Anbindung der Regionalstrecke an die Koralmbahn inkl. erforderliche Überleitstelle zum Gleiswechsel bei Eis nicht möglich ist. Das Vorsehen lediglich einer Anbindungsweiche würde bedingen, dass die Regionalbahn auf der HL-Strecke rd. 4 km am Gegengleis fahren, ein baulich getrennter Regionalbahnhof Lavanttal errichtet werden müsste und nicht verträgliche Fahrplankonflikte und Kapazitätseinschränkungen an der HL-Strecke entstünden. Zudem wären dafür insgesamt etwa 53 Mio. € Investitionskosten erforderlich.

Durch eine **direkte Busverbindung** zwischen den Schulstandorten im Ort St. Paul und dem Bf Lavanttal kommt es gem. ÖBB-Infrastruktur AG zu keinen Fahrzeitverlängerungen Richtung Wolfsberg: „Aus diesem Grund sowie aufgrund der von uns erhobenen Fahrgastpotenziale erachten wir im Bf Lavanttal die

intermodale Verknüpfung zwischen dem getakteten Bahnverkehr auf der Koralmbahn und dem Busverkehr zur flächigen Erschließung der Region als die attraktivste, bequemste und zeitschonendste Lösung. Wir sehen daher keine Notwendigkeit für bzw. keinen Mehrwert in einem Betrieb der Bahnstrecke Bf Lavanttal bis Bf St. Paul und darüber hinaus im Personenverkehr“ (vgl. ÖBB-Infra 2017a: S. 10).

Die vorliegenden verkehrsplanerischen Analysen legen nahe, die bestehende Anbindung des Ortes St. Paul inklusiver aller relevanten Verflechtungen im Lavanttal an den neuen Bf Lavanttal mittels des Systems Bus sicherzustellen.

Als Ergebnis der Untersuchungen wurde in einer Informationsveranstaltung am 9. Februar 2017 einvernehmlich vereinbart, dass unter Federführung des Landes Kärnten, Abt. 7, mit Einbindung der VertreterInnen der Marktgemeinde St. Paul und Mitwirkung der ÖBB-Infrastruktur AG die **Planungen zur optimalen Anbindung des Ortes St. Paul den Bf Lavanttal** mittels eines **Bussystems** umgehend starten.

2.2 ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSRAUMS

Für die Entwicklung des Busanbindungskonzepts wird in weiterer Folge in einen **Planungsraum**, einen **Untersuchungsraum** und **überregionale Verkehrsfunktionen** unterschieden (siehe Abbildung 3).

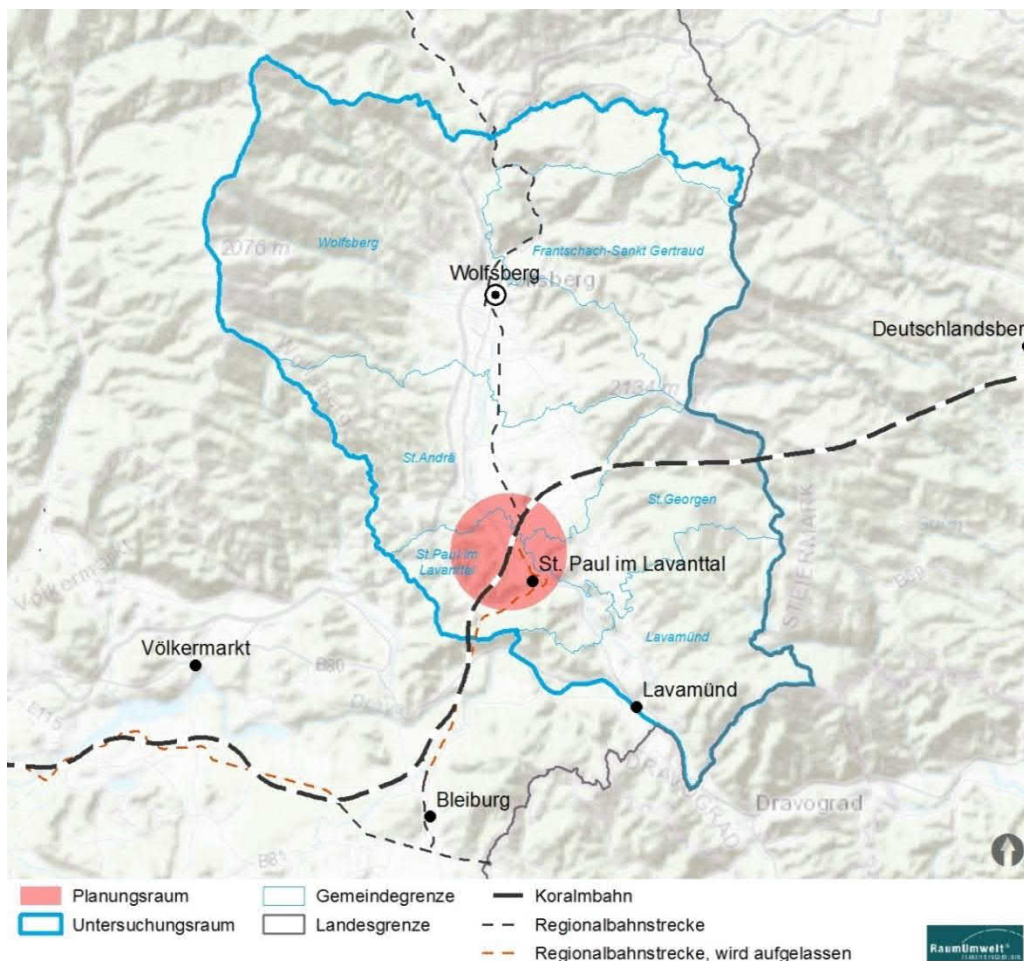


Abbildung 3: Planungs- und Untersuchungsraum (eigene Darstellung)

Der **Planungsraum** deckt jenen Bereich ab, in dem sich durch die Neuerrichtung des Bf Lavanttal und die Auflassung des Bf St. Paul Änderungen des verkehrlichen Angebots ergeben. Damit umfasst der Planungsraum den Bereich zwischen der Ortschaft St. Paul bis zum neuen Bf Lavanttal.

Der **Untersuchungsraum** deckt den Einzugsbereich der Gemeinde St. Paul in Hinblick auf die konkrete Problemstellung, also die Neuorganisation des (Schul-)Pendelverkehrs im Lavanttal, ab. Ein Großteil des politischen Bezirks Wolfsberg, innerhalb dessen sich die Gemeinde St. Paul befindet, wird vom Lavanttal gebildet. Das Lavanttal gliedert sich in das Obere Lavanttal, das nördlich des Twimberger Grabens liegt, und das Untere Lavanttal südlich davon. Innerhalb des Lavanttals, das im Busanbindungskonzeptes den räumlichen Schwerpunkt bildet, liegen neben der Bezirkshauptstadt Wolfsberg die Gemeinden Frantschach-Sankt Gertraud, Sankt Andrä, Sankt Georgen i. L., Sankt Paul i. L. und Lavamünd.

In Abbildung 3 nicht dargestellt sind die überregionalen Verkehrsfunktionen: Mit den **überregionalen Verkehrsfunktionen** (Linienverbindungen bis Klagenfurt bzw. Graz) wird der gesamte Einzugsbereich des neuen Bf Lavanttal abgebildet. Die Betrachtung der überregionalen Pendelbeziehungen (bis Klagenfurt im Westen bzw. Graz im Osten) ist erforderlich, um zu sehen, welche Pendelbeziehungen es am Querschnitt Bf Lavanttal gibt.

2.3 METHODISCHE HERANGEHENSWEISE

Als Grundlage für die Erstellung des Busanbindungskonzepts braucht es vertiefende Aussagen zu Mobilitätsangebot, derzeitigen Mobilitätsverhalten und künftigem Mobilitätsbedarf der Bevölkerung im Unteren Lavanttal und speziell in St. Paul.

Zunächst wird eine **Mobilitätsanalyse** im Lavanttal mit Fokus auf St. Paul durchgeführt. In der Mobilitätsanalyse werden die derzeit verkehrlich relevanten Strukturen und Beziehungen innerhalb des **Untersuchungsraums (Lavanttal)** sowie die **überregionalen Verkehrsbeziehungen** vom neuen Bf Lavanttal bis Klagenfurt und Graz mitberücksichtigt.

Die Mobilitätsanalyse gliedert sich in folgende Schritte:

- Das **Mobilitätsangebot** im Lavanttal wird mit Schwerpunkt öffentlicher (Personen-)Verkehr (ÖV) dargestellt. Die überregionalen Verkehrsbeziehungen werden in die Betrachtung miteinbezogen.
- Weiters wird die **Bevölkerungsstruktur und -entwicklung** im Lavanttal – und damit im Untersuchungsraum – analysiert. Da St. Paul ein wichtiger Schulstandort in der Region ist, wird die entsprechende Altersgruppe genauer betrachtet.
- Zudem wird das derzeitige **Mobilitätsverhalten** der Erwerbstätigen und SchülerInnen analysiert. Pendelbeziehungen (Ein- und AuspendlerInnen), Arbeitsstätten und Schulstätten sowie Angaben zum Modal Split werden dargelegt, um ein Bild über die Verkehrsbeziehungen im Raum zu erlangen. Die überregionalen Verkehrsbeziehungen werden in die Betrachtung miteinbezogen.

- q Schließlich werden die Rahmenbedingungen für die Festlegung von **Bedienungsstandards** skizziert, die für funktionale Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen von Bedeutung sind.

Die mit Teilinbetriebnahme der Koralmbahn Ende 2022 bzw. Gesamtinbetriebnahme der Koralmbahn Graz – Klagenfurt Ende 2024 eintretenden **Änderungen im öffentlichen Verkehrsnetz** werden dem Bestand gegenübergestellt, um die „Lücke“ im ÖV-Netz, die es mithilfe des Busanbindungskonzepts zu füllen gilt, aufzuzeigen.

Durch die Veränderung des Mobilitätsangebots im Lavanttal wird mit einer **Veränderung des Mobilitätsverhaltens** der Bevölkerung (z. B. Modal Split und Pendelverhalten) gerechnet. Für diese Veränderung werden Annahmen getroffen und nachvollziehbar dargelegt.

Mithilfe einer **Pendelprognose**, die diese veränderten Rahmenbedingungen gemeinsam mit der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt, wird der **künftige Mobilitätsbedarf** nach Inbetriebnahme der Koralmbahn abgeleitet. Auf Basis dessen können fundierte Maßnahmen für eine optimale Anbindung des Ortes St. Paul an den neuen Bahnhof Lavanttal entwickelt werden.

Eine **räumliche Analyse** mit Schwerpunkt auf den Bf Lavanttal als neuen Verkehrsknotenpunkt, das Ortsgebiet St. Paul mit seinen größten Arbeitsstätten und Schulstandorten gibt Auskunft über die lokale Verkehrssituation und bestehende bzw. künftig mögliche Konfliktbereiche iZm Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit, die durch bauliche Maßnahmen verhindert bzw. entschärft werden können.

Diese Untersuchungen sind Grundlage für die anschließende **Erstellung des Busanbindungskonzepts**:

- q Mit den Pendelbeziehungen im Raum und Angaben zum Modal Split kann abgeschätzt werden, wie viele Personen ein Verkehrsangebot ab dem bzw. bis zum Bf Lavanttal benötigen („Woher kommen die Personen; wo müssen sie hin?“).
- q Die Analyse der Arbeitsstätten bzw. Schulstätten inkl. Arbeits- und Unterrichtszeiten liefert Aussagen zur zeitlichen Abfolge („Wann kommen wie viele Personen am Bf Lavanttal an; wann müssen sie in der Arbeitsstätte/im Unterricht sein?“).
- q Die räumliche Analyse gibt Hinweise über mögliche Konfliktbereiche iZm Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit. Es wird untersucht, ob aufgrund des künftigen Verkehrsangebots (z. B. durch vermehrten Busverkehr zur Hauptverkehrszeit (HVZ)) bauliche Maßnahmen erforderlich sind. Weiters werden Vorgaben (z. B. Ausstattung der Haltestellen) für die Umsetzung formuliert.

Zuletzt werden **betriebliche und organisatorische Vorschläge** für die Umsetzung des Busanbindungskonzepts geprüft und vorgeschlagen, um einen maximalen Mehrwert für die Bevölkerung sowie die Gemeinde St. Paul zu schaffen.

3 MOBILITÄTSANALYSE IM LAVANTTAL

3.1 BESTEHENDES MOBILITÄTSANGEBOT

Die Erschließung innerhalb des Lavanttals mit ÖV erfolgt im Wesentlichen durch Buslinien sowie die Lavanttalbahn mit Verbindung nach Klagenfurt. Ergänzt wird das Angebot durch überregionale Buslinien von Wolfsberg nach Klagenfurt bzw. Graz sowie zwischen Lavamünd und Klagenfurt, in der Regel über die Bezirkshauptstadt Völkermarkt (siehe Abbildung 4).

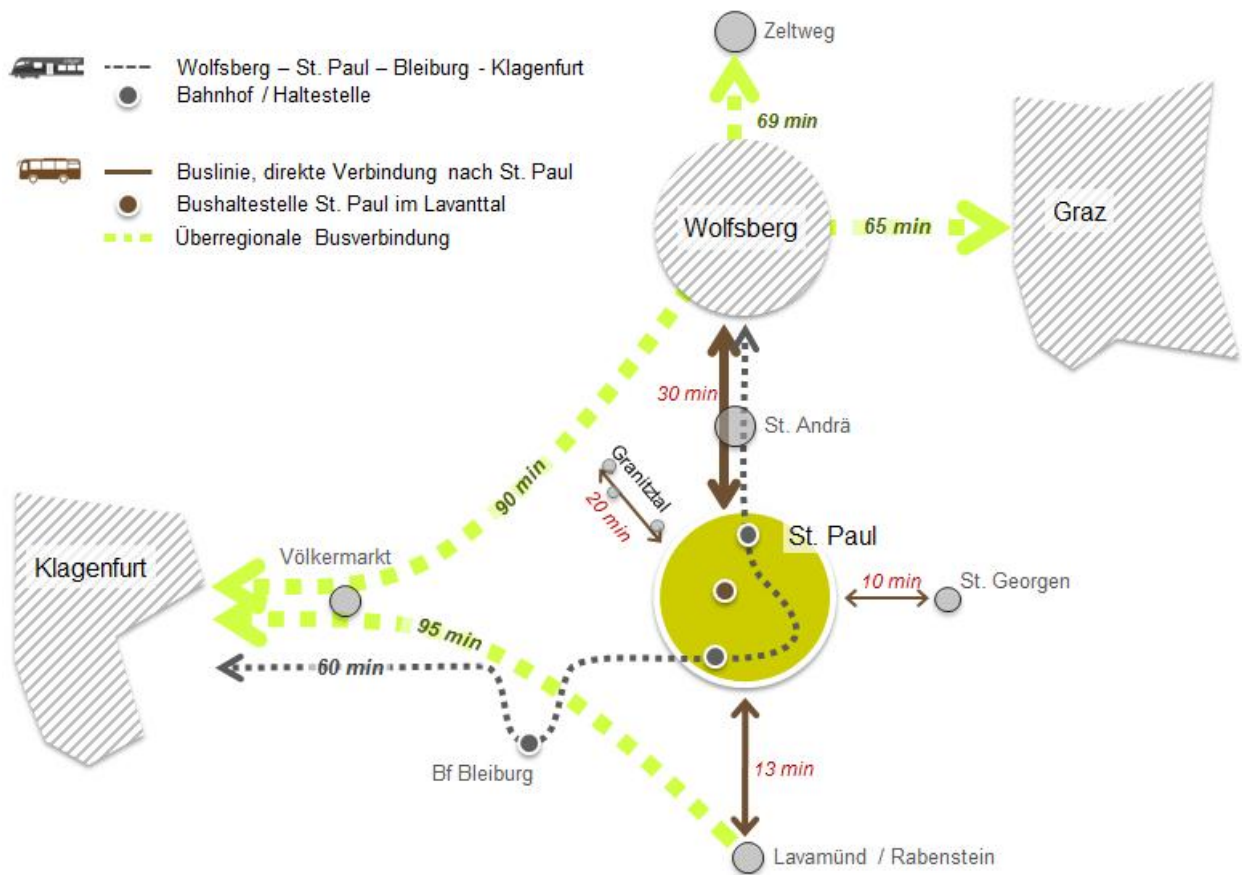


Abbildung 4: Überregionales Schienen- und Busangebot der Gemeinde St. Paul (eigene Darstellung)

3.1.1 Lavanttalbahn

Die Lavanttalbahn führt derzeit von Wolfsberg über St. Andrä i.L. bis zum Bf St. Paul, ab hier beginnt die Jauntalbahn (bis Bleiburg). Mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn wird die Lavanttalbahn im Bereich des Bf Lavanttal in die Koralmbahn eingebunden, die bestehende Strecke Bf Lavanttal – St. Paul – Granitztal – Eis mit ihren Bahnhöfen und Haltestellen – also auch dem Bf St. Paul - wird aufgelassen. Derzeit ist eine Verbindung zwischen Wolfsberg und St. Paul mit der Bahn innerhalb von 30 Minuten möglich. Klagenfurt ist von der Gemeinde St. Paul ausgehend innerhalb von 60 Minuten mit der Bahn erreichbar.

Die Bahnstrecke zwischen Wolfsberg und dem künftigen Bf Lavanttal wird derzeit umfangreich attraktiviert. Der Umbau umfasst u. a. Optimierungen der Eisenbahnkreuzungen, den Ausbau und die Modernisierung der Bahnhöfe und Haltestellen sowie die Elektrifizierung der gesamten Strecke. Ab dem Fahrplanwechsel 2022 wird die Lavanttalbahn in das Bahnangebot der ÖBB in Kärnten integriert und bedient die Strecke Wolfsberg – Bf Lavanttal – Bleiburg – Völkermarkt-Kühnsdorf – Klagenfurt Hbf

3.1.2 Lokale Busverbindungen im Lavanttal mit Bezug zu St. Paul

Die in Abbildung 5 dargestellten und anschließend beschriebenen Buslinien werden derzeit von der ÖBB-Postbus GmbH betrieben. Da vereinzelt Buslinien teilweise sehr unterschiedliche Streckenverläufe befahren, werden nur jene Strecken dargestellt, die in wesentlichem Bezug zu St. Paul stehen.

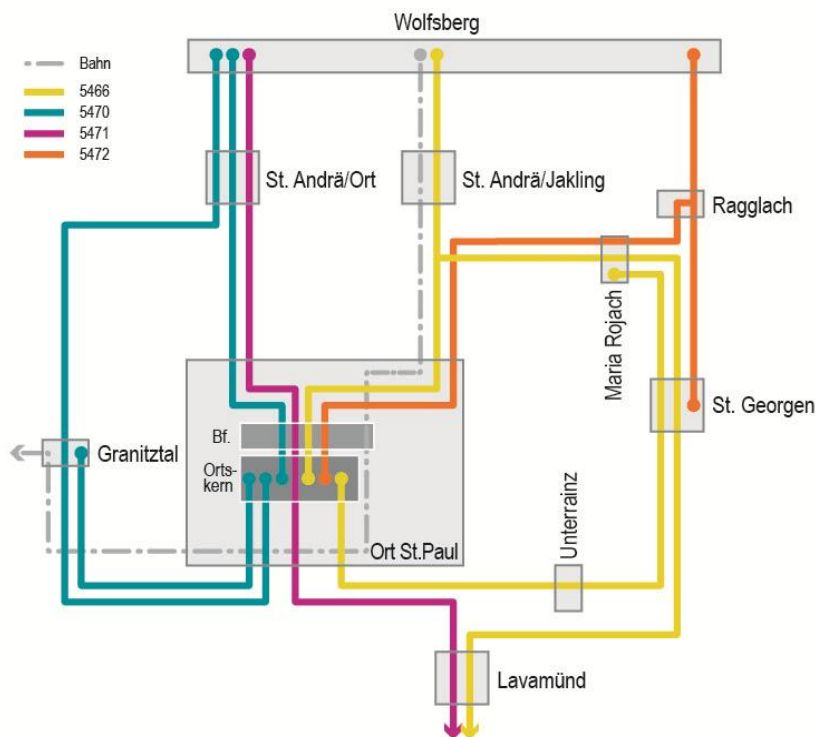


Abbildung 5: Buslinien im Unteren Lavanttal mit Bezug zu St. Paul (eigene Darstellung)

Eine Übersichtskarte zu den Buslinien im Lavanttal siehe auch in der Planbeilage (Buslinien im Lavanttal).

§ Linie 5466

Wolfsberg – St. Georgen – St. Paul – Ettendorf – Lavamünd

Die Linie bedient den Raum St. Paul betreffend zwei Haupttrouten: Einerseits die in Nord-Süd-Richtung östlich der Bahn verlaufende Strecke von Wolfsberg über St. Georgen i. L. (künftig kurz St. Georgen) an St. Paul vorbei nach Lavamünd. Eine Verbindung um 11.20 Uhr bedient die Relation Wolfsberg – St. Paul über St. Andrä über Hundsdorf (kein Halt). Die zweite Route beginnt in Mitterpichling, Maria Rojach oder St. Georgen und führt über Oberrainz bis St. Paul, die Fahrzeit beträgt ca. zehn (ab St. Georgen) bis 20 Minuten (ab Mitterpichling).

§ **Linie 5470**

St. Paul. – St. Jakob bei Winkling | Granitztal – St. Paul

Die Linie bedient ebenfalls im Wesentlichen zwei Routen: Einerseits die in Nord-Süd-Richtung westlich der Bahn verlaufende Strecke zwischen Wolfsberg über Stadling nach St. Paul. Die zweite Route bedient die Strecke Granitztal – St. Paul mit einer Fahrzeit von 30 Minuten. Nur zwei Fahrten dieser Linie in den Morgenstunden sind für SchulpendlerInnen relevant. Eine beginnend um 6.50 Uhr an der Haltestelle St. Paul Markt über Granitztal zu den Schulen in Wolfsberg und bis zur Endhaltestelle Wolfsberg Bf mit Ankunft um 7.50 Uhr, sowie eine Fahrt beginnend um 6.32 Uhr an der Hst Granitztal Tabakfastl und Ankunft 6.52 an der Hst St. Paul Markt für SchülerInnen der NMS.

§ **Linie 5471**

Wolfsberg – St. Paul – Lavamünd – Rabenstein

Die Linie bedient die in Nord-Süd-Richtung westlich der Bahn verlaufende Strecke zwischen Wolfsberg über Winkling, St. Paul und Lavamünd bis zum Zollamt in Rabenstein. Die Linie verkehrt zu optimalen Zeiten für die SchulpendlerInnen der Schulen in St. Paul.

§ **Linie 5472**

Wolfsberg – Hartelsberg – Eitweg – Goding – Ragglach – Maria Rojach – St. Paul

Die Linie verkehrt östlich der Bahn entlang der L 140 Gemmersdorfer Straße zwischen Wolfsberg über Eitweg bis Ragglach, anschließend Richtung Westen über Maria Rojach und Aich bei Hundsdorf zur L 135 St. Pauler Straße und weiter bis zur Hst St. Paul Markt. In Fahrtrichtung St. Paul dient die morgendliche Busfahrt von Wolfsberg Bf ab 7.05 Uhr und Ankunft in St. Paul um 7.45 Uhr Schulbus für SchülerInnen des Stiftsgymnasiums.

Abbildung 6 stellt die v. a. für die SchulpendlerInnen relevanten Ankunftszeiten der ÖV-Linien in den Morgenstunden an den Haltestellen im Ort St. Paul dar.

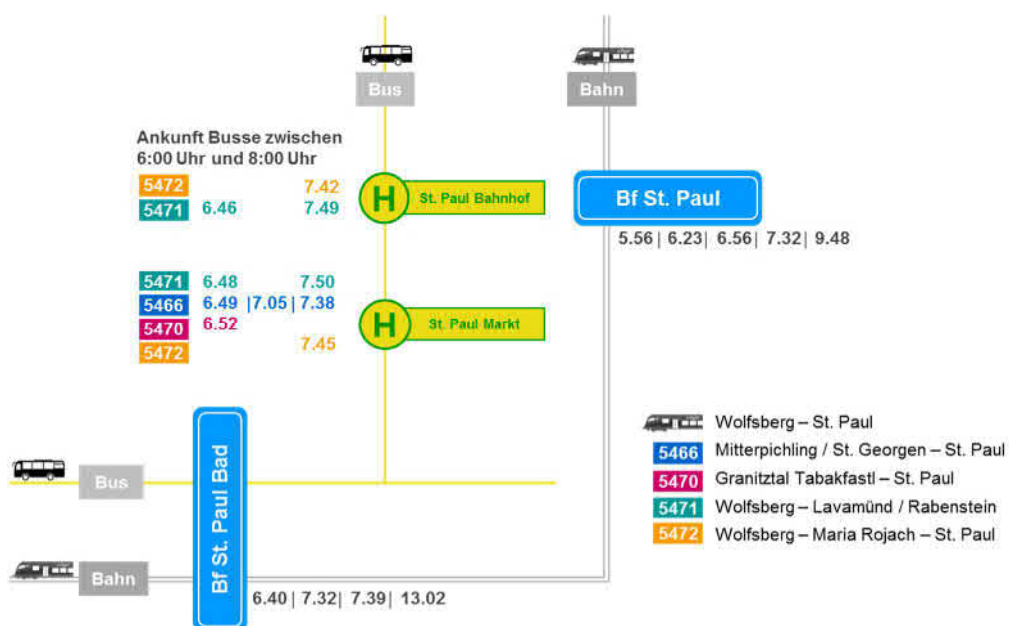


Abbildung 6: Ankunftszeiten der ÖV-Linien in St. Paul (eigene Darstellung)

Mit dem Bus ist Wolfsberg in 40 Minuten, das Granitztal in 20 Minuten, St. Georgen in zehn Minuten und Lavamünd in 13 Minuten erreichbar. Über Wolfsberg und überregionale Busverbindungen ist Graz derzeit in 65 Minuten erreichbar.

3.1.3 Überregionale Busverbindungen

Die für die vorliegende Bearbeitung relevanten überregionalen Busverbindungen betreffen Verkehre zwischen Graz, Wolfsberg und Klagenfurt sowie zwischen Lavamünd, Völkermarkt und Klagenfurt.

§ **Linie 5364**

Klagenfurt – Völkermarkt – St. Peter am Wallersberg – Lavamünd

Von Lavamünd aus (ab 5.40 Uhr) gibt es täglich eine Verbindung über Völkermarkt (an 6.25 Uhr) nach Klagenfurt (an 7.15 Uhr) sowie eine weitere Verbindung (ab 6.15 Uhr) nach Völkermarkt (an 7.00 Uhr). Die Fahrzeit nach Völkermarkt beträgt 45, nach Klagenfurt 95 Minuten. Von Klagenfurt (ab 12.45 Uhr) gibt es eine tägliche Verbindung über Völkermarkt (an 13.27 Uhr) nach Lavamünd (an 14.15 Uhr).

§ **Linie 5368**

Klagenfurt – Wutschein – Völkermarkt – Pustritz – Wolfsberg

Die Linie fährt in unregelmäßiger Taktung in etwa stündlich zwischen Klagenfurt, Völkermarkt und Wolfsberg. Die Fahrtzeit beträgt im Schnitt zwischen 80 und 95 Minuten.

Werktags beginnt die erste durchgehende Fahrt in Klagenfurt ab 6.55 Uhr, führt über Völkermarkt (an 7.45 Uhr) und endet in Wolfsberg um 8.30 Uhr. Auf dieser Linie bzw. auf dieser Relation liegen insgesamt 65 Haltestellen. Die letzte Fahrt beginnt um 19.35 Uhr mit Ankunft in Wolfsberg um 21.00 Uhr bzw. um 20.35 Uhr mit Fahrtende in Völkermarkt um 21.10 Uhr.

Von Wolfsberg ausgehend beginnt Werktags die erste durchgehende Fahrt um 5.30 Uhr mit Stopp in Völkermarkt um 6.10 Uhr und Ankunft in Klagenfurt um 6.50 Uhr. Dies ist die einzige Verbindung, die ab der Haltestelle Framrach Industriepark nur noch in fünf Stationen hält, die Fahrzeit beträgt daher nur 80 Minuten. Bis Mittag gibt es in unregelmäßigen Abständen etwa stündlich eine Verbindung, nachmittags alle zwei Stunden. Die letzte durchgehende Fahrt beginnt in Wolfsberg um 17.10 Uhr, hält in Völkermarkt um 18.00 Uhr und endet in Klagenfurt um 18.40 Uhr.

Diese Linie ist für PendlerInnen mit Pendelzielen zwischen Wolfsberg und Klagenfurt von Bedeutung.

§ **Linie 5370**

Graz – Pack – Wolfsberg – Klagenfurt

Die Linie verkehrt werktags nur einmal täglich.

In der Früh beginnt die Fahrt in Klagenfurt Hbf (ab 6.20 Uhr) und hält nur in Völkermarkt (6.50 Uhr), Griffen Kreisverkehr (7.00 Uhr), St. Andrä Postamt (7.15 Uhr), Bf Wolfsberg (7.27 Uhr) und endet nach zwei weiteren Zwischenstopps im Stadtgebiet von Graz am Busbahnhof beim Hbf Graz (8.35 Uhr). Die gesamte Fahrt mit acht Zwischenstopps dauert zwei Stunden und fünfzehn Minuten,

die Teilstrecken von Klagenfurt nach Wolfsberg (67 Minuten) sowie Wolfsberg nach Graz (65 Minuten) jeweils knapp mehr als eine Stunde.

Die Fahrt in Gegenrichtung beginnt um 17.05 Uhr an der Hst Graz Andreas-Hofer-Platz und hält u. a. in Wolfsberg (18.20 Uhr), St. Andrä Postamt (18.30 Uhr), Griffen Kreisverkehr (18.45 Uhr), Bbf Völkermarkt (19.00 Uhr) und endet an der Haltestelle Hbf Klagenfurt um 19.35 Uhr. Auf dieser Relation gibt es 50 Haltestellen. Die gesamte Fahrt dauert 2,5 Stunden, die Teilstrecken Graz bis Wolfsberg bzw. Wolfsberg bis Klagenfurt jeweils 1,25 Stunden.

Diese Linie verkehrt nur einmal an den Tagesrandzeiten und ist für PendlerInnen mit Pendelzielen zwischen Graz und Klagenfurt von Bedeutung.

§ **Linie 5420**

Völkermarkt – Eberndorf – Bleiburg – Lavamünd

Diese Linie bedient in unregelmäßiger Taktung unterschiedliche Streckenabschnitte zwischen Lavamünd, Bleiburg, Globasnitz und Völkermarkt.

Für PendlerInnen aus Lavamünd gibt es täglich nur zwei relevante Fahrten (ab 5.45 Uhr bzw. 6.56 Uhr) durchgehend bis Völkermarkt (an 7.10 Uhr bzw. 8.20 Uhr). An dieser Linie liegen insgesamt 50 Haltestellen. Die Fahrzeit beträgt nicht ganz 1,5 Stunden. Zwei weitere Fahrten am Nachmittag von Lavamünd nach Bleiburg dürfte für PendlerInnen eine nachrangige Bedeutung haben.

In Gegenrichtung gibt es in unregelmäßigen Abständen einige Verbindungen von Völkermarkt nach Bleiburg. Es gibt jedoch nur eine tägliche Verbindung durchgehend bis Lavamünd beginnend um 17.45 Uhr in Völkermarkt und Ankunft um 19.08 Uhr in Hst Lavamünd Staudachersiedlung. Auf der Relation liegen 50 Haltestellen. Die Fahrzeit beträgt gesamt knapp 1,5 Stunden.

Diese Linie ist für PendlerInnen mit Pendelzielen zwischen Lavamünd und Völkermarkt mit Fahrten an Tagesrandzeiten von Bedeutung.

§ **Linie 6931 (863)**

Wolfsberg – Obdach – Weißkirchen – Zeltweg – Knittelfeld

Diese Linie bedient in unregelmäßiger Taktung die Streckenabschnitte zwischen Wolfsberg und Knittelfeld bzw. Wolfsberg und Judenburg.

Diese Linie ist hauptsächlich für ErwerbpendlerInnen mit Pendelzielen von Wolfsberg bis Knittelfeld oder Judenburg von Bedeutung. Für SchülerpendlerInnen Richtung Wolfsberg sind die Fahrzeiten der Linie nicht passend.

§ **ÖBB Intercitybus (ICB)**

Graz – Wolfsberg – Klagenfurt

Zusätzlich zu den o.g. überregionalen Busverbindungen besteht eine Fernverkehrsverbindung mittels Intercitybus. Diese „Express“-Verbindungen verkehren täglich sieben Mal zwischen Graz und Klagenfurt mit einzigem Zwischenstopp in Wolfsberg. Die Fahrzeit beträgt zwei Stunden bzw. eine Stunde

zwischen Graz und Wolfsberg. PendlerInnen zwischen Wolfsberg und Klagenfurt dürfen dieses Angebot nicht nützen.

§ Angebot Werksverkehr

Neben dem Angebot an ÖPNV-Linien arbeitet derzeit das Land Kärnten in Zusammenarbeit mit großen Unternehmen Projekte für Werksverkehr-PendlerInnen aus. Eines dieser Pilotprojekte betrifft das Unternehmen Mahle Filtersysteme Austria GmbH mit etwa 3.500 MitarbeiterInnen am Standort St. Michael ob Bleiburg (Gemeinde Feistritz ob Bleiburg). Ziel der Werksverkehr-Projekte ist im Hinblick auf den MoMaK 2035, optimal abgestimmte multimodale ÖV-Angebote zu schaffen. Damit soll möglichst vielen Beschäftigten die Möglichkeit gegeben werden, den Pendelweg an Stelle mit dem Auto mit einer Kombination aus Bus, Bahn und Fahrrad zu erledigen.

3.2 BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR UND -ENTWICKLUNG

3.2.1 Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

Im Lavanttal leben im Jahr 2016 rund 46.100 EinwohnerInnen. Die größte Gemeinde ist die Bezirkshauptstadt Wolfsberg mit rund 25.000 EinwohnerInnen, gefolgt von der Gemeinde St. Andrä mit rund 10.100 EinwohnerInnen. In St. Paul leben 3.369 EinwohnerInnen; die übrigen Gemeinden im Untersuchungsraum haben zwischen rund 2.000 und 3.000 EinwohnerInnen (vgl. Statistik Austria 2016).

Der Anteil der unter 19-Jährigen im Untersuchungsraum lag 2014 zwischen 18,1 % (Frantschach-St. Gertraud) und 22,0 % (St. Georgen). In der Gemeinde St. Paul leben 668 unter 19-Jährige, das entspricht 19,7 % der gesamten EinwohnerInnen. Insgesamt leben 9.073 unter 19-Jährige (rd. 20 % der EinwohnerInnen im Lavanttal) potenzielle SchülerInnen in der Region. (vgl. Statistik Austria 2014)

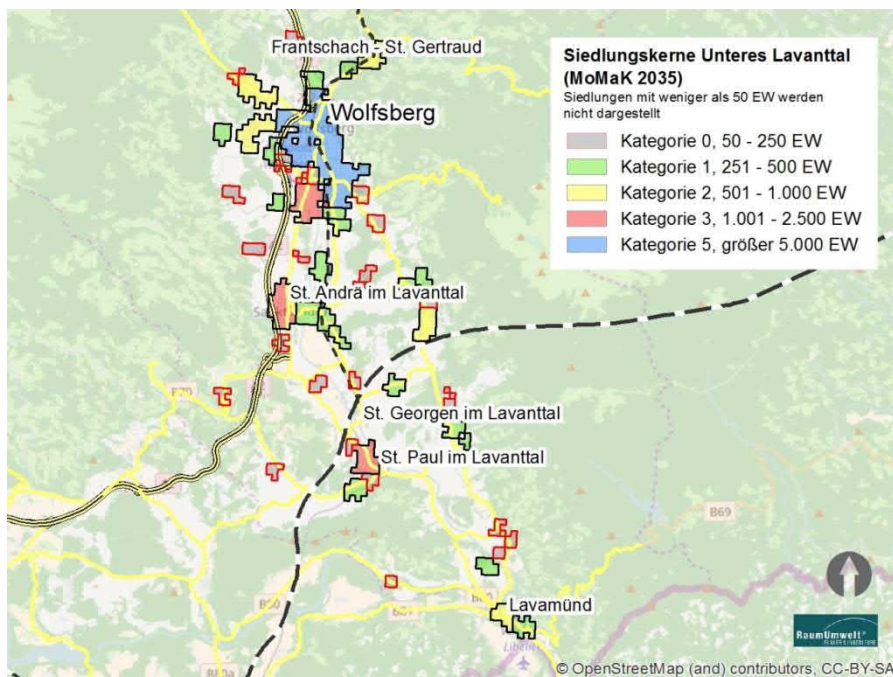


Abbildung 7: Siedlungskerne im Unteren Lavanttal (Verkehrsverbund Kärnten 2011; eigene Darstellung)

Die Bevölkerung im Lavanttal ist auf zahlreiche kleine und mittlere Siedlungskerne³, aber auch auf Streusiedlungen verteilt. Rund die Hälfte der insgesamt 52 Siedlungskerne weist eine Größe von 50 bis 250 EinwohnerInnen auf und ist der Kategorie 0 zuzuordnen. In weiteren 18 Siedlungskernen (rd. 35 %) leben 250 bis 500 Personen (Kategorie 1). Nur fünf Siedlungskerne (rd. 10%) sind der Kategorie 2, also 500 bis 1.000 EinwohnerInnen, zuzuordnen. Die drei Siedlungskerne St. Andrä, St. Paul und Kleinedling in der Gemeinde Wolfsberg haben 1.000 bis 2.500 EinwohnerInnen, die Gemeinde Wolfsberg selbst ist mit mehr als 5.000 Einwohnern der einzige Siedlungskern der Kategorie 5 (siehe Abbildung 7).

Im Lavanttal leben rund 70 % der EinwohnerInnen in Siedlungskernen mit mehr als 50 EinwohnerInnen. Diese verteilen sich zu rund 40 % auf Siedlungskerne der Kategorie 5 (Wolfsberg), 18 % auf Siedlungskerne der Kategorie 3 (St. Andrä, St. Paul und Kleinedling) 13 % auf Siedlungskerne der Kategorie 2 (u. a. Lavamünd), 19 % auf Siedlungskerne der Kategorie 1 und weitere 11 % auf Siedlungskerne der Kategorie 0. Die übrigen 30 % der EinwohnerInnen im Lavanttal leben in Streusiedlungen mit weniger als 50 EinwohnerInnen.

An den Siedlungskernen im Lavanttal ist die **disperse Verteilung der Bevölkerung** erkennbar. Während im Bereich der Bezirkshauptstadt Wolfsberg eine konzentrierte Siedlungsstruktur erkennbar ist, lockert sich diese nach Süden hin zunehmend auf. Das Untere Lavanttal wird von zahlreichen kleinen Siedlungskernen, aber auch Streusiedlungen charakterisiert, die sich in Nord-Süd-Richtung entlang des Talbodens der Lavant sowie an den Hanglagen der Koralpe und der Saualpe befinden.

3.2.2 Bevölkerungsentwicklung

Die **Bevölkerungsentwicklung im Bezirk Wolfsberg** ist rückläufig. Zwischen 2006 und 2016 war in den Gemeinden des Bezirks ein Bevölkerungsrückgang zwischen -1,2 % (Wolfsberg) und -11,9 % (Preitenegg) in Gange. Im Bezirk war ein durchschnittlicher Bevölkerungsrückgang von -4,1 % zu verzeichnen.

Betrachtet man die **Bevölkerungsentwicklung im Lavanttal** der vergangenen 35 Jahre, ist seit 2001 ein deutlicher Bevölkerungsrückgang erkennbar (vgl. Abbildung 8). Insbesondere in den einwohnerschwächeren Gemeinden Frantschach-St. Gertraud, St. Georgen, St. Paul und Lavamünd ist die negative Bevölkerungsveränderung deutlich zu beobachten.

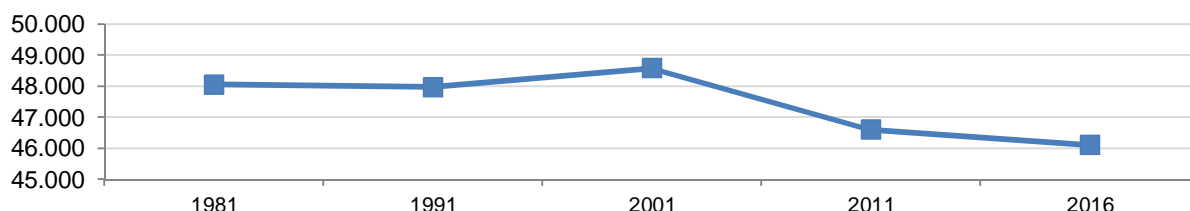


Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung im Unteren Lavanttal inkl. Ruden zwischen 1981 und 2016 (Statistik Austria 2016; eigene Darstellung)

³ Siedlungskerne sind geschlossene Siedlungsgebiete, die zur Festlegung bundesweiter ÖV-Standards im Regionalverkehr (vgl. Rosinak & Partner 2016) nach ihrer Größe klassifiziert und österreichweit Geoinformationssystem-basiert (GIS-basiert) ermittelt und dargestellt werden. Ab 250 EinwohnerInnen ist die Rede von Siedlungskernen; es gibt fünf Klassen; in Kärnten werden aufgrund der kleinteiligen Siedlungsstrukturen Siedlungskerne bereits ab einer Anzahl von 50 EinwohnerInnen definiert.

In Frantschach-St. Gertraud und Lavamünd gab es zwischen 2001 und 2016 eine negative Bevölkerungsentwicklung von jeweils -16 %, in St. Georgen von -10 % und in St. Paul von -8 %. Im gesamten Lavanttal hat die Bevölkerungszahl in diesem Zeitraum um 5 % abgenommen.

3.2.3 Bevölkerungsprognose

Die **Bevölkerungsprognose** für den **Bezirk Wolfsberg** geht bis 2030 von einer weiteren negativen Bevölkerungsentwicklung von -7,3 % aus (vgl. Abbildung 9). Für das gesamte Bundesland wird (als einziges Bundesland) bis 2030 ein Bevölkerungsrückgang von -1,0 % prognostiziert. Die Entwicklung im Bezirk Wolfsberg entspricht dem Trend, der in Kärnten und der Steiermark absehbar ist: Bevölkerungswachstum findet nur in den großen Städten (Graz, Klagenfurt und Villach) sowie deren Umland statt, während in den ländlichen Gebieten ein mitunter deutlicher Bevölkerungsrückgang erwartet wird. (ÖROK 2015)

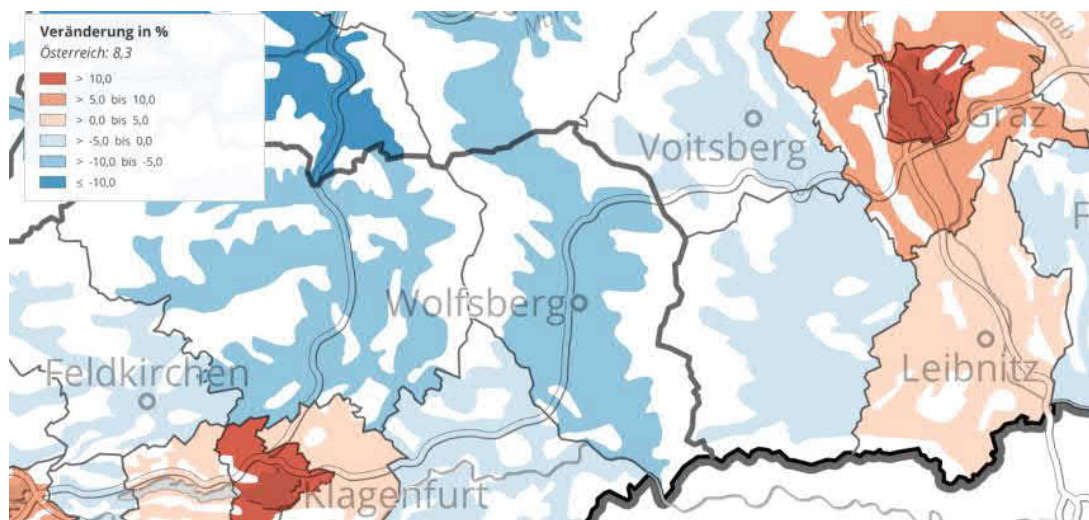


Abbildung 9: Bevölkerungsveränderung im Bezirk Wolfsberg zwischen 2014 und 2030 (ÖROK 2015)

Noch stärker fällt die als Landflucht bezeichnete Entwicklung innerhalb der Altersklasse der unter 19-Jährigen auf. In Klagenfurt findet in dieser Altersklasse bis 2030 eine Bevölkerungszunahme von 17,1 %, in Graz sogar von 31,3 % statt. Demgegenüber steht eine Reduktion der Anzahl der unter 19-Jährigen im Bezirk Wolfsberg von 16,8 % bis 2030. Aufgrund der fortschreitenden Urbanisierung ist in den kommenden Jahren von einem sinkenden SchülerInnenpotenzial im Lavanttal auszugehen. (vgl. ÖROK 2015)

Um die Bevölkerungsprognose bis 2030 auf das Untere Lavanttal und seine Gemeinden umzulegen, werden folgende Szenarien angenommen:

- q Szenario 1: Fortschreibung der bisherigen Entwicklung der einzelnen Gemeinden (-0,7 % bis -19,1 % zwischen 2014 – 2030)
- q Szenario 2: Entwicklungsrate Bezirk (-7,3 % zwischen 2014 bis 2030)
- q Szenario 3: Entwicklungsrate Land (-1,0 % zwischen 2014 bis 2030)

In Tabelle 1 wird die fortgeschriebene Bevölkerungsprognose für das Untere Lavanttal bis 2030 unter Anwendung der drei genannten Szenarien dargestellt:

Bestand und Prognose 2030	Wolfsberg	Frantschach – St. Gertraud	St. Andrä	St. Georgen	St. Paul	Lavamünd	Unteres Lavanttal
Bestand 2017	25.051	2.660	10.063	1.974	3.369	2.982	46.099
Szenario 1 Fortschreibung	24.821 -0,7 %	2.300 -16,3 %	9.503 -6,6 %	1.802 -10,4 %	3.113 -9,1 %	2.567 -19,1 %	43.947 -5,3 %
Szenario 2 Bezirk	23.169 -7,3 %	2.479 -7,3 %	9.395 -7,3 %	1.845 -7,3 %	3.148 -7,3 %	2.834 -7,3 %	42.917 -7,3 %
Szenario 3 Land	24.743 -1,0 %	2.647 -1,0 %	10.034 -1,0 %	1.970 -1,0 %	3.362 -1,0 %	3.026 -1,0 %	45.834 -1,0 %

Tabelle 1: Bevölkerungsprognose im Unteren Lavanttal bis 2030, alle Werte gerundet (ÖROK 2015; eigene Berechnung)

Bei einer **Fortschreibung der bisherigen Entwicklung** (Szenario 1) ist bis 2030 mit einem Bevölkerungsrückgang im Lavanttal von -5,3 % (das entspricht einem Rückgang von 2.350 EinwohnerInnen) auf rund 43.950 EinwohnerInnen zu rechnen. Während die EinwohnerInnenzahl der kleineren Gemeinden weiterhin stark rückläufig ist (Gemeinde Lavamünd: -19,1 % bis 2030), kommt es in der Bezirkshauptstadt Wolfsberg zu einem vergleichsweise geringen Bevölkerungsrückgang von -0,7 % (das entspricht einem absoluten Rückgang von 127 EinwohnerInnen).

Legt man die prognostizierte **Entwicklungsrate des Bezirks Wolfsberg** (Szenario 2) den Annahmen zugrunde, so ist bis 2030 mit einem Bevölkerungsrückgang von 3.380 EinwohnerInnen auf rund 42.920 EinwohnerInnen im Lavanttal zu rechnen. In diesem Szenario haben sowohl kleine als auch größere Gemeinden gleichermaßen ein negatives Bevölkerungswachstum von -7,3 % zu verzeichnen.

Im Falle einer leichten negativen **Bevölkerungsentwicklung im Landesdurchschnitt** (Szenario 3) wird das Untere Lavanttal bis 2030 einen Bevölkerungsrückgang von 463 EinwohnerInnen auf rund 45.830 EinwohnerInnen verzeichnen. Dieses Szenario wird aufgrund der Vergleichswerte auf Bezirks- und Gemeindeebene jedoch als eher unwahrscheinlich angesehen und dient nur als Referenz.

3.2.4 Schlussfolgerung

Seit 2001 ist im Lavanttal, wie auch im gesamten Bezirk Wolfsberg, eine **rückläufige Bevölkerungsentwicklung** zu beobachten. Dieses Phänomen trifft nicht nur den Bezirk Wolfsberg, sondern – mit Ausnahme der städtischen Zentren inkl. Umland (Graz, Klagenfurt, Villach) – fast alle Bezirke Kärntens und der Steiermark. Auch in Zukunft wird eine Fortsetzung dieses Trends prognostiziert: Im Lavanttal wird es **bis 2030 zu einem weiteren Bevölkerungsrückgang von -5,3 % bis -7,3 %** auf rund 42.900 bis 43.950 EinwohnerInnen kommen. In der Gruppe der unter 19-Jährigen ist der Bevölkerungsrückgang noch deutlicher zu erwarten: Aufgrund der zunehmenden Abwanderung aus peripheren Regionen und negativer Geburtenbilanz rechnet die ÖROK bis 2030 sogar mit einem Rückgang der unter 19-Jährigen im Bezirk Wolfsberg von -16,8 %.

3.3 MOBILITÄTSVERHALTEN DER ERWERBSTÄTIGEN

Die Gemeinde St. Paul ist eine Einpendelgemeinde, sowohl in Hinblick auf Erwerbstätige als auch in Hinblick auf SchülerInnen. Der Index des Pendelsaldos⁴ der Erwerbstätigen in der Gemeinde beträgt 123,8; das heißt, es gibt einen EinpendlerInnenüberschuss. Konkret stehen 1.958 Erwerbstätigen am Arbeitsort 1.581 Erwerbstätige am Wohnort gegenüber (Statistik Austria 2014).

3.3.1 EinpendlerInnen in die Gemeinde St. Paul

Insgesamt pendeln 1.290 **Erwerbstätige in die Gemeinde St. Paul**. Diese EinpendlerInnen machen über die Hälfte (66 %) der insgesamt 1.958 Erwerbstätigen am Arbeitsort aus. Die weiteren Erwerbstätigen verteilen sich auf 409 Gemeinde-BinnenpendlerInnen (rund 21 %) und 259 NichtpendlerInnen (13 %) (vgl. Abbildung 10).

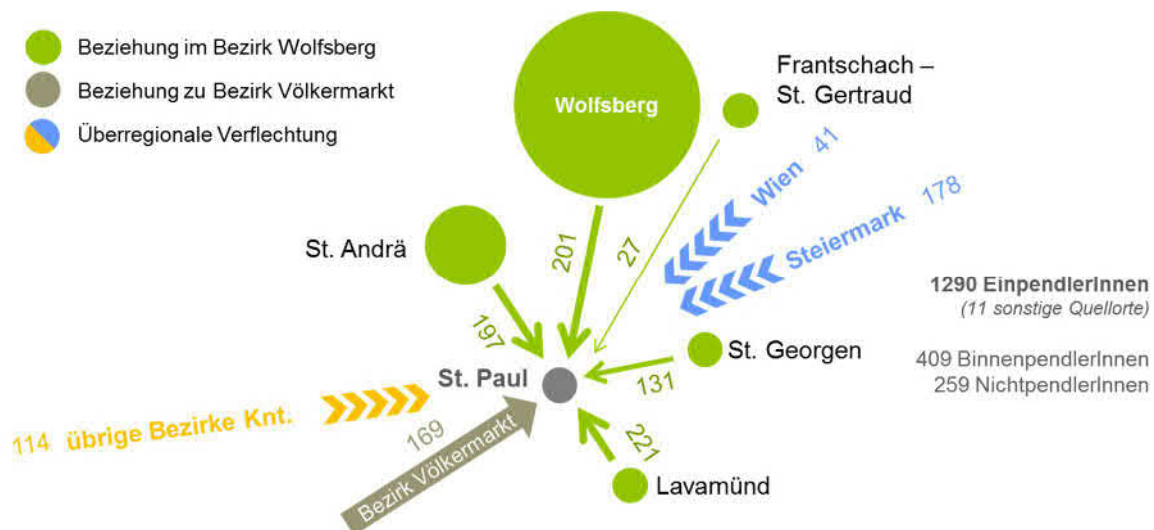


Abbildung 10: EinpendlerInnen in die Gemeinde St. Paul, ErwerbspenderInnen absolut (Statistik Austria 2014; eigene Darstellung)

Rund 61 % der EinpendlerInnen kommen aus dem Bezirk Wolfsberg (425 Personen), rund 17 % aus der südlich angrenzenden Gemeinde Lavamünd, rd. 10 % aus der Nachbargemeinde St. Georgen und insgesamt rd. 33 % reisen aus den nördlichen Gemeinden St. Andrä, Wolfsberg und Frantschach-St. Gertraud an.

Insgesamt 13 % der EinpendlerInnen (169 Personen) kommen aus dem Nachbarbezirk Völkermarkt. Knapp 14 % der EinpendlerInnen (178 Personen) kommen aus der Steiermark nach St. Paul, wobei der größte Anteil davon aus Graz und Deutschlandsberg ist. Auch nach Westen gibt es innerhalb Kärntens wichtige überregionale Pendlerbeziehungen: Insgesamt 9 % der EinpendlerInnen kommt aus den Bezirken Klagenfurt (Stadt und Land), St. Veit an der Glan und Spittal an der Drau.

⁴ Die Formel des Index des Pendlersaldo lautet: Erwerbstätige am Arbeitsort/Erwerbstätige am Wohnort x 100

3.3.2 AuspendlerInnen aus der Gemeinde St. Paul

Insgesamt 913 der 1.581 **Erwerbstätigen am Wohnort der Gemeinde St. Paul** (entspricht rund 58 %) haben ihren Arbeitsort außerhalb des Gemeindegebiets.

Von den 913 **AuspendlerInnen der Gemeinde St. Paul** haben ca. 56 % ein Ziel innerhalb des Bezirks Wolfsberg (512 Personen), 50 % pendeln **nach St. Andrä und Wolfsberg in Richtung Norden**. Die übrigen 6 % verteilen sich auf die anderen Gemeinden im Bezirk (siehe Abbildung 11).

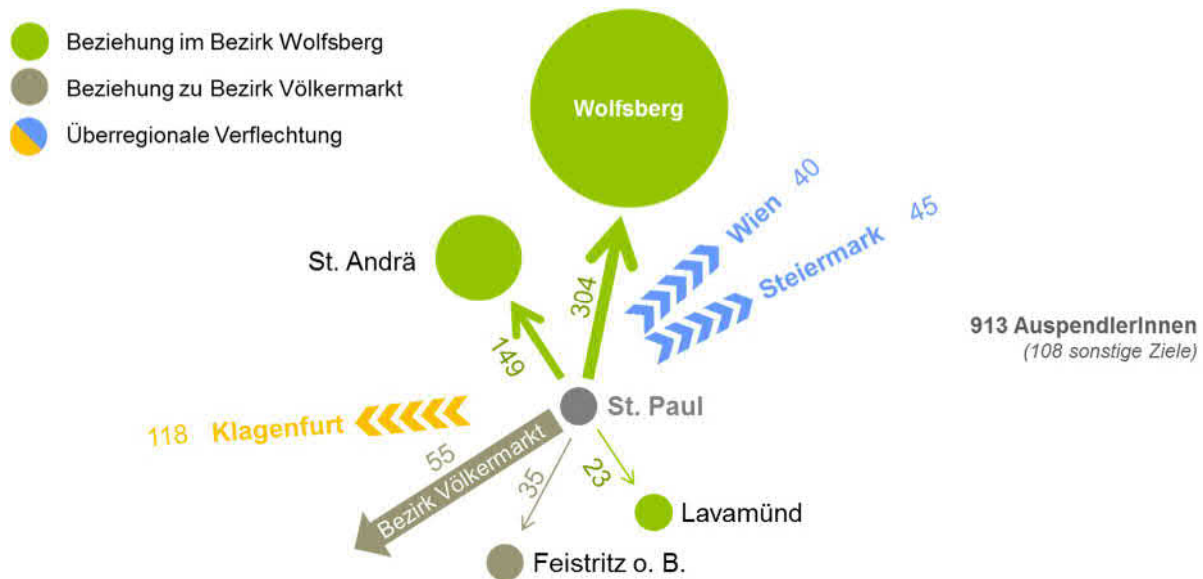


Abbildung 11: AuspendlerInnen aus der Gemeinde St. Paul, ErwerbspendlereInnen absolut (Statistik Austria 2014; eigene Darstellung)

118 Erwerbstätige (rd. 13 %) haben ihr Pendelziel in Klagenfurt, 90 (rd. 10 %) im Bezirk Völkermarkt, 45 (rd. 5 %) in der Steiermark und 40 (rd. 4,5 %) in Wien. Damit haben rd. 33 % der AuspendlerInnen ein **überregionales Pendelziel**, das mit Inbetriebnahme der Koralmbahn gut mittels Bahn erreichbar wird.

3.3.3 AuspendlerInnen aus St. Paul, Lavamünd und St. Georgen

Um den künftigen Mobilitätsbedarf am Bf Lavanttal ableiten zu können, werden auch die Pendelbeziehungen der Nachbargemeinden Lavamünd und St. Georgen genauer betrachtet.

In Lavamünd stehen den 655 Erwerbstätigen am Arbeitsort 1.407 Erwerbstätige am Wohnort gegenüber. Der Index des Pendelsaldos beträgt 46,6. In der Gemeinde St. Georgen stehen 362 Erwerbstätigen am Arbeitsort 1.023 Erwerbstätige am Wohnort gegenüber; der Index des Pendelsaldos beträgt nur 35,5. Sowohl die Gemeinde Lavamünd als auch die Gemeinde St. Georgen sind **Auspendelgemeinden**; die nachstehenden Analysen beschränken sich daher auf die AuspendlerInnen dieser Gemeinden.

Die **AuspendlerInnen aus den Gemeinden Lavamünd, St. Georgen und St. Paul nach ihren Pendelzielen** werden in Abbildung 12 dargestellt; dabei wird – aufgrund der räumlichen Lage der Ortschaften

zueinander sowie der verkehrlichen Infrastruktur – bereits eine Annahme hinterlegt, ob die Wege über die Gemeinde St. Paul verlaufen oder direkt zum Pendelziel erfolgen.

Insgesamt haben 352 Erwerbstätige aus Lavamünd und St. Georgen ihr Ziel in St. Paul. 1.100 Erwerbstätige aus den Gemeinden Lavamünd, St. Georgen und St. Paul haben ihr Ziel nördlich von St. Paul, aber innerhalb des Lavanttals (Wolfsberg, St. Andrä etc.). 600 Erwerbstätige aus diesen Gemeinden haben ein **überregionales Pendelziel im Westen**. Jeweils 300 pendeln über die Gemeinde St. Paul in die Bezirke Völkermarkt bzw. Klagenfurt. 220 Erwerbstätige pendeln von oder über die Gemeinde St. Paul in **Richtung Nordosten** in die Steiermark und nach Wien.

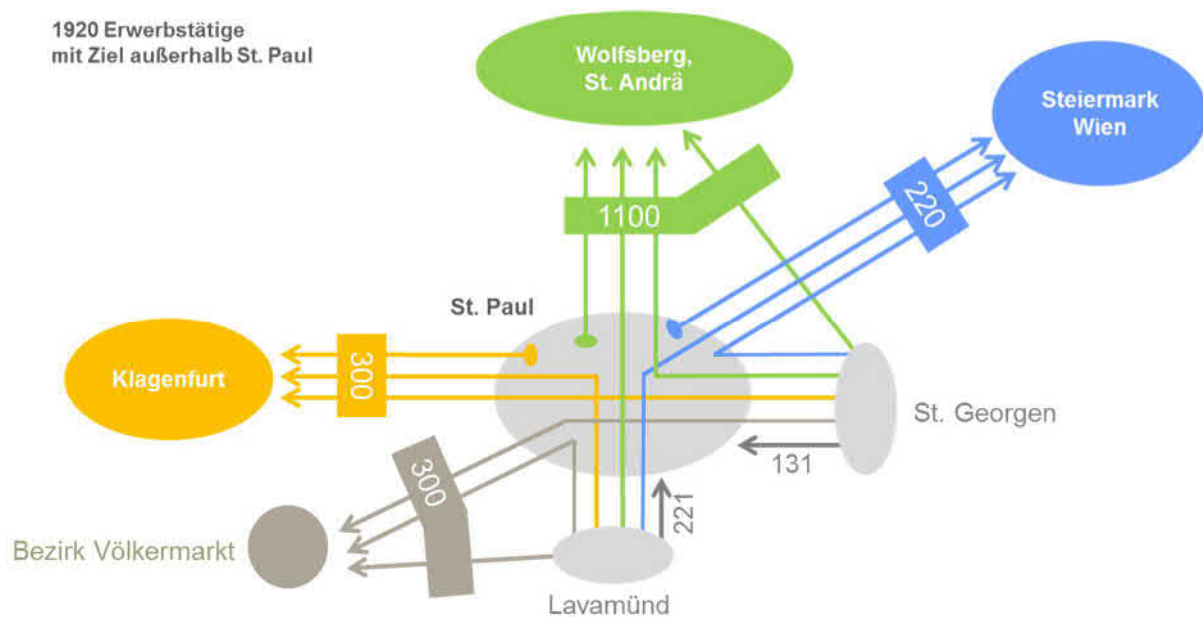


Abbildung 12: AuspendlerInnen aus den Gemeinden Lavamünd und St. Georgen über die Gemeinde St. Paul., ErwerbspendlerInnen absolut (Statistik Austria 2014; eigene Darstellung)

Es ist davon auszugehen, dass Erwerbstätige aus Wolfsberg und St. Andrä, die über die Gemeinde St. Paul in die Bezirke Richtung Westen bzw. Graz pendeln, hauptsächlich direkt mit der Bahn reisen oder im Bf Lavanttal von der Bahn in den Fernverkehr (FV) Richtung Klagenfurt oder Graz umsteigen.

3.3.4 Arbeitsstätten in St. Paul

Im Jahr 2011 waren an **322 Arbeitsstätten** insgesamt 2.125 Personen beschäftigt, wovon 1.803 als unselbstständig beschäftigt gemeldet waren. In einem Großteil dieser Arbeitsstätten (270 bzw. rd. 84 %) sind maximal vier Personen unselbstständig beschäftigt.

Den größten Wirtschaftszweig⁵ bildet die Sparte *Bau* mit insgesamt 1.039 Beschäftigten in 25 Arbeitsstätten, wobei sich ein großer Teil dieser Arbeitsplätze auf drei Arbeitsstätten mit jeweils über 100 MitarbeiterInnen verteilt. Der zweitgrößte Wirtschaftszweig ist mit 231 Beschäftigten die Sparte *Herstellung von*

⁵ nach ÖNACE 2008

Waren (eine Arbeitsstätte mit über 100 Beschäftigten, drei Arbeitsstätten mit 20 bis 99 Beschäftigten) gefolgt von der *Land- und Forstwirtschaft* mit insgesamt 230 Beschäftigten (eine Arbeitsstätte mit 20-99 Beschäftigten) (vgl. Statistik Austria 2011). Die **wichtigsten Arbeitsstätten** in der Gemeinde St. Paul sind in Tabelle 2 und Abbildung 13 räumlich dargestellt.

Arbeitsstätte	Anzahl MitarbeiterInnen
Agro Forst & Energietechnik GmbH	35 MitarbeiterInnen
Baubay HandelsgmbH	11 MitarbeiterInnen
Elektro Mahkovec GmbH	100 MitarbeiterInnen
Fest-Dekor GmbH	34 MitarbeiterInnen
NCA Container- und Anlagenbau	71 MitarbeiterInnen
Steiner Bau GmbH (650 MitarbeiterInnen)	ca.50 MitarbeiterInnen in St. Paul
Stift St. Paul Schulbetrieb (Lehrpersonal, Verwaltung)	50 MitarbeiterInnen
Stift St. Paul Wirtschaftsbetrieb (Forstamt, Verwaltung)	35 MitarbeiterInnen
Marktgemeinde St. Paul (Amtsverwaltung, Wirtschaftshof, KiGa)	30 MitarbeiterInnen

Tabelle 2: Arbeitsstätten und Angestellte (ÖBB-Infra 2017; eigene Erhebungen)

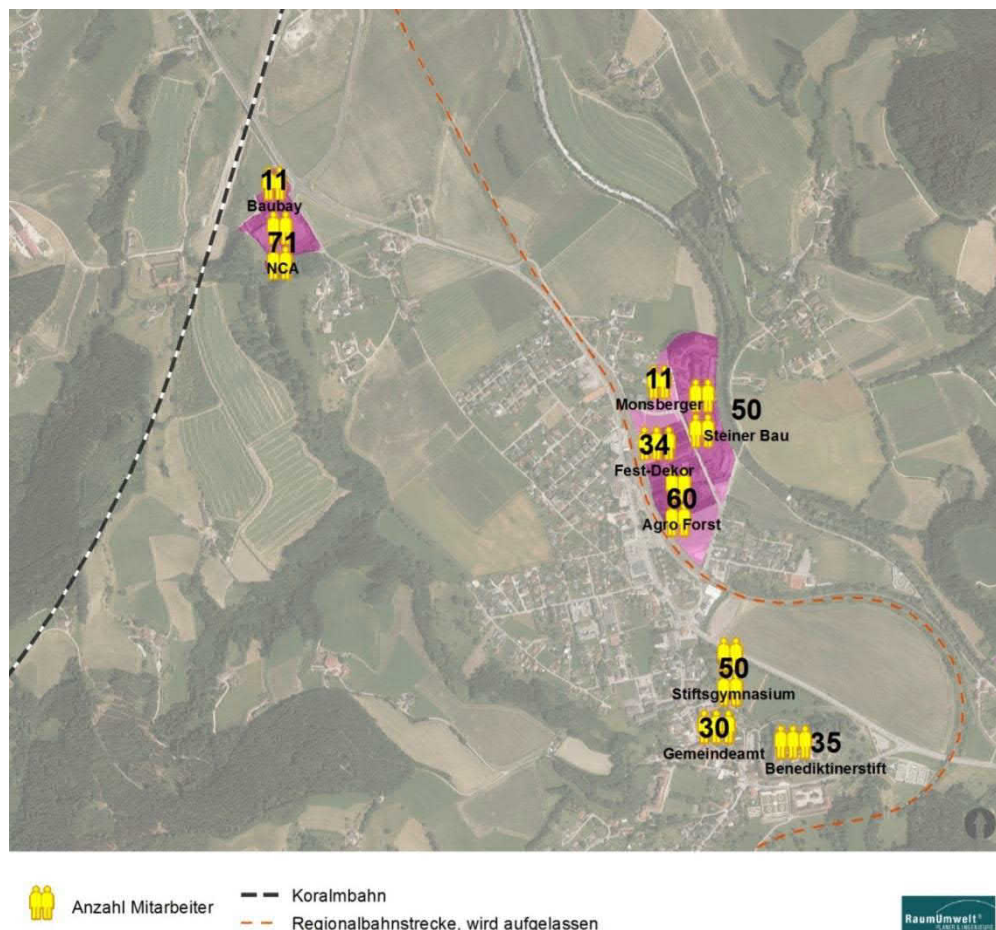


Abbildung 13: Räumliche Verteilung der größten Arbeitsstätten in der Gemeinde St. Paul innerhalb der Industrie- und Betriebsgebiete (flächig dargestellt) mit Anzahl der Beschäftigten (Gemeinde St. Paul; eigene Darstellung)

Daraus ist erkennbar, dass etwa 80 Personen im Nahbereich des künftigen Bf Lavanttal beschäftigt sind, ungefähr 150 Personen arbeiten im Gewerbe- und Industriegebiet im Bereich des Bf St. Paul. Von 650

MitarbeiterInnen der Steiner Bau GmbH sind etwa 50 MitarbeiterInnen ständig direkt am Standort St. Paul beschäftigt, weitere 60 Mitarbeiter fahren von St. Paul weg zu den Baustellen. Im Ortszentrum haben etwa 100 Beschäftigte ihren Arbeitsplatz.

3.3.5 Modal Split

Über den Modal Split im Lavanttal liegen keine hinreichend genauen Untersuchungen vor. Aus dem Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs“ geht hervor, dass in peripheren Bezirken (zu denen der Bezirk Wolfsberg gezählt wird) **rund 8 % öffentliche Verkehrsmittel** als Hauptverkehrsmittel nutzen, während in zentralen Bezirken bzw. Großstädten (zu denen in Kärnten z. B. Klagenfurt und Klagenfurt Umgebung zählen) der ÖV-Anteil mit 12,6 bis 17,3 % deutlich höher liegt (vgl. BMVIT 2016: S. III).

In Kärnten werden rd. 13 % aller Wege zu Fuß, 4 % der Wege mit dem Fahrrad, 62 % der Wege als MIV-LenkerIn, 14 % der Wege als MitfahrerIn im MIV und 6 % der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. In keinem anderen Bundesland ist der ÖV-Anteil so niedrig und der MIV-Anteil so hoch wie in Kärnten (vgl. BMVIT 2016: S. 78). Bei den **Erwerbstätigen**⁶ im Bezirk Wolfsberg wird ein **ÖV-Anteil von 4 bis maximal 8 %** angenommen.

3.3.6 Schlussfolgerung

St. Paul ist eine **Einpendelgemeinde**. Aus den umliegenden Gemeinden im Lavanttal pendeln im Jahr 2014 insgesamt 777 Erwerbstätige, aber auch SchülerInnen (siehe Kapitel 3.4) in den Ort, um ihren Arbeitsort zu erreichen. Insgesamt 502 Erwerbstätige kommen aus weiteren Bezirken Kärntens, der Steiermark oder aus Wien. Die stärksten Verflechtungen, sowohl hinsichtlich Ein- als auch AuspendlerInnen, gibt es innerhalb des Bezirks. Die größten Arbeitsstätten in St. Paul befinden sich im Nahbereich des künftigen Bf Lavanttal, im Gewerbe- und Industriegebiet beim Bf St. Paul und im Ortszentrum. Die Arbeitsplätze sind zwar in der Gemeinde räumlich verteilt, aber im Wesentlichen auf drei Standorte konzentriert.

Die **Hauptverkehrsart** in Kärnten sowie im Lavanttal ist – noch deutlicher als in anderen Bundesländern – der **motorisierte Individualverkehr**. Genaue Zahlen liegen zwar nicht vor, aus einer österreichweiten Mobilitätserhebung lässt sich aber der Schluss ziehen, dass im Bezirk Wolfsberg – als peripherer Bezirk innerhalb des insgesamt autoaffinen Bld. Kärnten – der **ÖV-Anteil bei 4 % bis maximal 8 %** liegt.

⁶ In diesen Wegen sind sowohl die Wege zum Arbeitsplatz (26,4 %), dienstliche/geschäftliche Wege (6,0 %), Wege zur Schule bzw. zu Ausbildungszwecken (9,6 %), Bring- und Holwege (7,8 %), Einkaufswege (13,9 %), Erledigungen (14,9 %), Freizeitwege (12,0 %), Besuche (9,2 %) sowie andere Zwecke (0,2 %) enthalten. Da der Modal Split bei den unterschiedlichen Wegzwecken teilweise stark variiert (z.B. Einkaufen mit tendenziell höherem MIV-Anteil und Schulwege mit tendenziell höheren ÖV-Anteil) ist eine abschließende Aussage zum Modal Split der Erwerbstätigen aus den Daten nicht ableitbar.

3.4 MOBILITÄTSVERHALTEN DER SCHÜLERINNEN VON ST. PAUL

Die Gemeinde St. Paul ist aufgrund ihres großen Schulangebots eine **Einpendelgemeinde für Schülerinnen** aus dem gesamten Lavanttal und teilweise darüber hinaus.

In Gemeindegebiet von St. Paul befinden sich insgesamt vier Schulen (zwei Volksschulen, eine NMS, ein Gymnasium). Die zwei Volksschulen (Granitztal und Ortschaft St. Paul) werden von SchülerInnen aus den jeweiligen Ortschaften besucht und sind für die Aufgabenstellungen bedingt von Bedeutung. Von der Gemeinde St. Paul wird ein Gelegenheitsverkehr mit Kleinbussen⁷ angeboten, der die SchülerInnen innerhalb des Ortsgebiets in die Schule bringt (vgl. Marktgemeinde St. Paul 2017). Die Schulstandorte befinden sich – mit Ausnahme der Volksschule Granitztal – im Ortskern von St. Paul (siehe Abbildung 14).

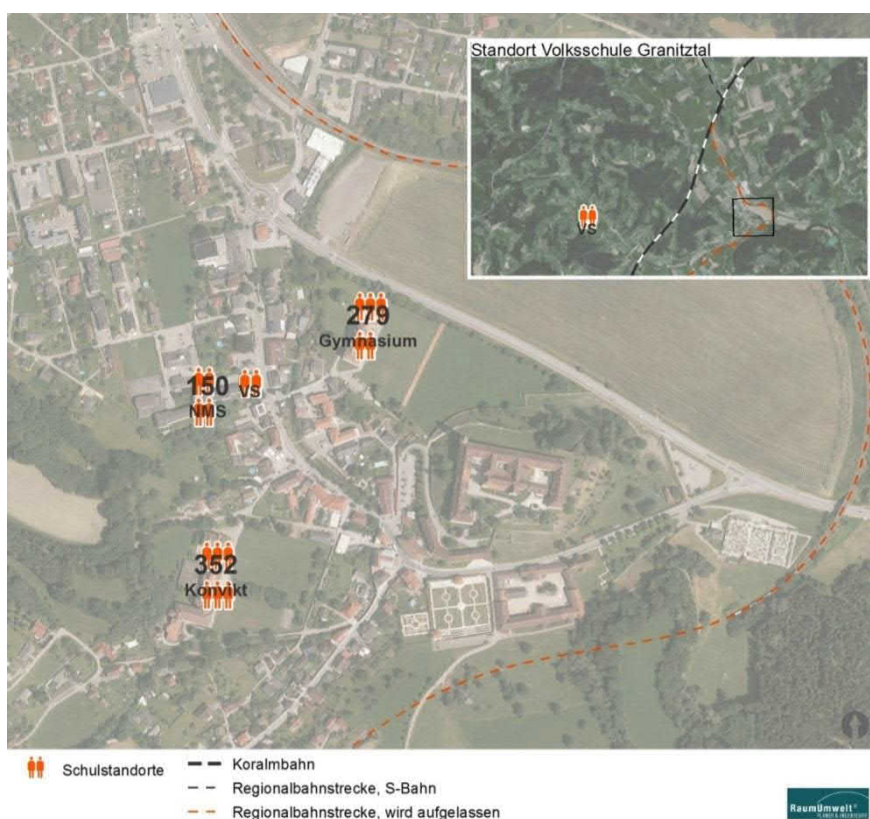


Abbildung 14: Standorte der Schulen in der Gemeinde St. Paul mit Anzahl der SchülerInnen in Gymnasium und NMS (Gemeinde St. Paul; Stiftsgymnasium St. Paul; eigene Darstellung)

Die **Neue Mittelschule** (im Folgenden kurz **NMS**) **St. Paul** wird darüber hinaus von SchülerInnen aus den umliegenden Gemeinden besucht; das **Stiftsgymnasium der Benediktiner zu St. Paul** hat seinen Einzugsbereich im gesamten Lavanttal. Um ein gesamthafes Bild über das Mobilitätsverhalten im Lavanttal zu erhalten, ist ein genauere Blick auf diese beiden Schulen erforderlich.

⁷ Im Schuljahr 2016/2017 haben 23 SchülerInnen der Volksschule Granitztal und elf SchülerInnen der Volksschule St. Paul, neun SchülerInnen der NMS St. Paul und sechs SchülerInnen des Stiftsgymnasium St. Paul die Schulfreifahrt im Gelegenheitsverkehr genützt.

3.4.1 Neue Mittelschule St. Paul

Im Schuljahr 2016/2017 haben 149 SchülerInnen die **NMS in St. Paul** besucht. In den letzten drei Schuljahren war – entgegen der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung – eine Zunahme der SchülerInnen zu beobachten⁸ (vgl. NMS St. Paul 2017). Da die Nachbargemeinde St. Georgen über keine NMS im Gemeindegebiet verfügt, kann angenommen werden, dass ein Großteil der BesucherInnen einer neuen Mittelschule nach St. Paul pendeln.

Im Rahmen der abgestimmten Erwerbsstatistik (Statistik Austria 2014) wurden die SchülerInnen je Gemeinde nach Ausbildung erhoben. Daraus lässt sich ableiten, wie sich die SchülerInnenzahl zusammensetzt: 2014 gab es 87 BesucherInnen einer Neuen Mittelschule **aus der Gemeinde St. Paul** selbst, das sind **rund 69 % der SchülerInnen der NMS**. Die übrigen 40 SchülerInnen, also **rund 31 %, stammen demnach aus St. Georgen**⁹ (vgl. Abbildung 15).

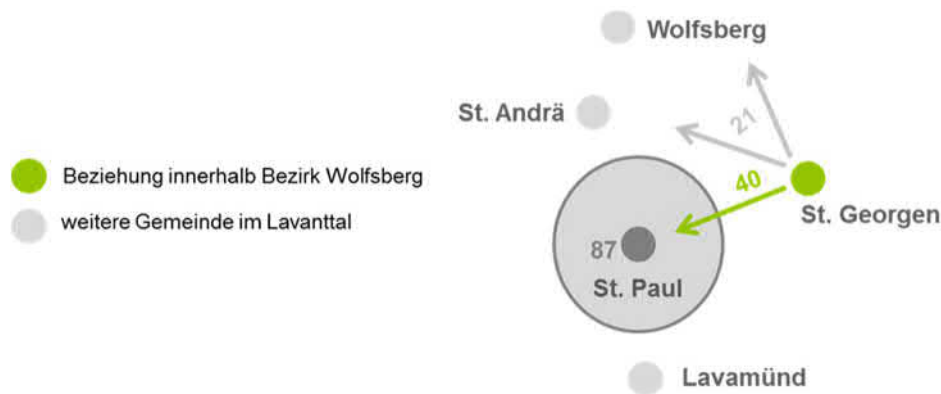


Abbildung 15: Schulpendelbeziehungen der Neuen Mittelschule in Sankt Paul im Schuljahr 2014/2015 (NMS St. Paul 2017, Statistik Austria 2014; eigene Berechnung)

Lt. Auskunft der NMS St. Paul nutzten in diesem Schuljahr etwa 55 SchülerInnen die Nachmittagsbetreuung. Der Schulbetrieb beginnt um 7.10 Uhr und endet um 15.25 Uhr, die Tagesbetreuung um 16.00 Uhr.

Modal Split

Mehr als die Hälfte dieser SchülerInnen benützt für Ihren Schulweg den Bus, wie eine SchülerInnenbefragung aus dem Jahr 2013 gezeigt hat:

Dabei gaben 60 % der befragten¹⁰ SchülerInnen der Neuen Mittelschule an, öffentliche Verkehrsmittel für den Schulweg zu benützen. Davon entfielen 95 % auf den Postbus und 5 % auf die Bahn (vgl. Kaufmann 2013). In aktuelle Zahlen (Schülerstand 2016/2017) umgelegt heißt das: 90 SchülerInnen nutzen öffentli-

⁸ Im Schuljahr 2014/2015 waren es 127 SchülerInnen, im Schuljahr 2015/2016 141 SchülerInnen.

⁹ Insgesamt gab es im Jahr 2014 in der Gemeinde St. Georgen 61 BesucherInnen einer Neuen Mittelschule: Unter den getroffenen Annahmen pendeln demnach 21 SchülerInnen aus St. Georgen in eine andere NMS im Bezirk (z. B. in St. Andrä, Wolfsberg, Lavamünd).

¹⁰ Im Jahr 2013 besuchten 152 SchülerInnen die Neue Mittelschule St. Paul; 129 gültige Fragebögen (86 %) wurden ausgefüllt.

che Verkehrsmittel, 85 SchülerInnen fahren mit dem Bus, fünf SchülerInnen mit der Bahn und 60 SchülerInnen nutzen keine öffentlichen Verkehrsmittel.

3.4.2 Stiftungsgymnasium der Benediktiner zu St. Paul

Im Lavanttal gibt es neben dem Stiftungsgymnasium der Benediktiner zu St. Paul einen **AHS-Oberstufenschulstandort** in Wolfsberg. Die Bezirkshauptstadt Völkermarkt des gleichnamigen Nachbarbezirks ist ebenfalls ein AHS-Schulstandort. Die SchülerInnen des Stiftungsgymnasiums teilen sich die beiden Standorte „Gymnasium“ und „Konvikt“ auf. Bisher waren die ersten bis dritten Klassen im Konvikt untergebracht (im Schuljahr 2016/17 waren das 295 SchülerInnen). Aufgrund der steigenden SchülerInnenzahlen werden im Schuljahr 2017/18 auch vierte Klassen und damit insgesamt 350 SchülerInnen ihre Klassenräume im Konvikt haben. Die übrigen 280 SchülerInnen der Oberstufe sind im Gymnasium untergebracht (vgl. Stiftungsgymnasium St. Paul 2017). Die Entfernung zwischen den beiden Schulstandorten beträgt etwa 350 m und ist mit einem Fußweg von ca. fünf Minuten zu bewältigen.

Im Schuljahr 2017/2018 wird das Stiftungsgymnasium von **insgesamt 631 SchülerInnen** besucht. Seit dem Schuljahr 2012/2013 sind stetig steigende SchülerInnenzahlen (jährlich zwischen +5,6 % und +8,6 %) zu verzeichnen (siehe Abbildung 16). Zwischen dem Schuljahr 2011/12 und dem Schuljahr 2017/18 ist es zu einer Zunahme der SchülerInnenzahl von 26,9 % gekommen. Laut Auskunft des Stiftungsgymnasium kommen immer mehr SchülerInnen aus dem Bezirk Völkermarkt (vgl. Stiftungsgymnasium St. Paul 2017).

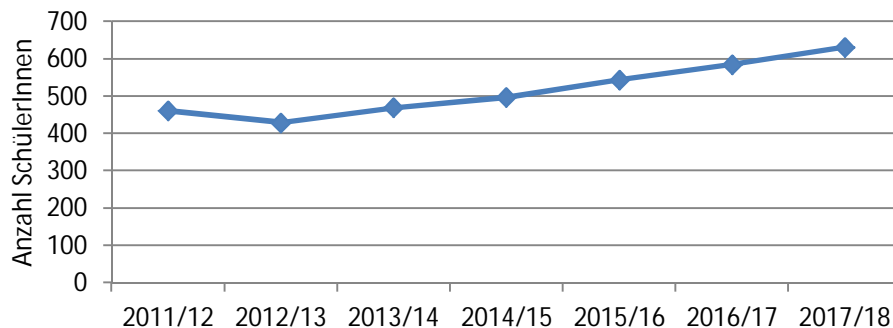


Abbildung 16: Entwicklung der SchülerInnenzahl im Stiftungsgymnasium St. Paul seit dem Schuljahr 2011/12

Die SchülerInnen des Stiftungsgymnasium kommen aus dem gesamten Lavanttal (inkl. der Gemeinde Wolfsberg) sowie aus weiter entfernt liegenden Gemeinden: In den Gemeinden St. Andrä, St. Georgen, St. Paul und Lavamünd im Lavanttal gab es im Jahr 2014 insgesamt 272 SchülerInnen, die eine AHS (Oberstufe und Unterstufe) besuchten (vgl. Statistik Austria 2014). Das Stiftungsgymnasium wurde im Schuljahr 2013/2014 jedoch **insgesamt von 497 SchülerInnen** (vgl. Stiftungsgymnasium St. Paul 2017) besucht. Selbst unter der Annahme, dass alle AHS-SchülerInnen aus St. Andrä, St. Georgen, St. Paul und Lavamünd das Stiftungsgymnasium besuchen (und nicht in eine andere Schule pendeln), verbleiben 225 SchülerInnen, die aus nördlichen Teilen des Bezirk Wolfsberg sowie den Nachbarbezirken kommen.

Angaben zu den Pendelbeziehungen der SchülerInnen stehen aus dem Jahr 2012 zur Verfügung (vgl. Statistik Austria 2012). Geht man davon aus, dass (mit Ausnahme der SchülerInnen aus den Gemeinden St. Georgen und den SchulbinnenpendlerInnen aus St. Paul) alle SchuleinpendlerInnen¹¹ das Stiftsgymnasium besuchen, ergeben sich die in Abbildung 17 dargestellten Pendelrelationen.

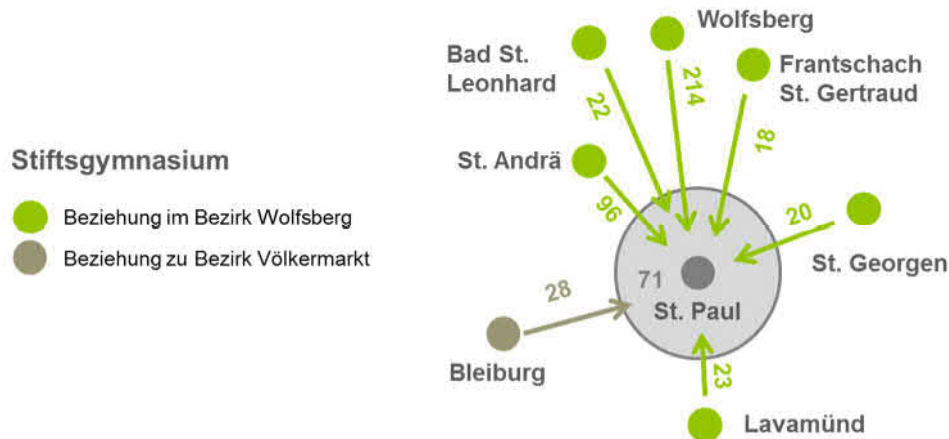


Abbildung 17: Schulpendelbeziehungen Stiftsgymnasium Sankt Paul im Jahr 2012 (Statistik Austria 2012; eigene Berechnung)

Aus den Gemeinden St. Andrä, Bad St. Leonhard, Wolfsberg, Frantschach St. Gertraud, St. Georgen, Lavamünd und Bleiburg pendelten 2012 insgesamt 421 SchülerInnen¹² in das Stiftsgymnasium nach St. Paul. Dazu kommen die 71 BinnenschulpendlerInnen aus der Ortschaft St. Paul selbst. Die GesamtschülerInnenanzahl, die sich aus diesen Annahmen ergibt, beträgt 492 und gibt etwas als mehr die tatsächliche SchülerInnenanzahl des Schuljahres 2011/12 von insgesamt 461 SchülerInnen wieder (vgl. Stiftsgymnasium St. Paul 2017).

Unter Berücksichtigung der mit der Annahme verbundenen Ungenauigkeit, dass alle SchuleinpendlerInnen außer jene aus St. Georgen das Stiftsgymnasium besuchen, kann die Größenordnung der Pendelrelationen als durchaus plausibel betrachtet werden.

In Abbildung 18 wird die Verteilung der SchuleinpendlerInnen des Stiftsgymnasium St. Paul auf die Gemeinden dargestellt. Der mit Abstand größte Anteil der SchülerInnen kommt demnach mit 43 % aus der Gemeinde Wolfsberg; 20% der SchülerInnen kommen aus St. Andrä und 14 % aus St. Paul selbst. Die übrigen SchülerInnen verteilen sich mit jeweils 4 bis 6 % auf die Gemeinden Bleiburg, Bad St. Leonhard, Frantschach St. Gertraud, St. Georgen und Lavamünd.

¹¹ Die Gemeinde Reichenfels (eine SchulpendlerIn gem. Statistik Austria 2012) wird in weiterer Folge nicht gesondert betrachtet.

¹² Die 280 BinnenschulpendlerInnen aus der Gemeinde St. Paul sowie die 89 SchülerpendlerInnen aus St. Georgen (Stand 2012) teilen sich auf die vier verschiedenen Schulen in St. Paul auf. Ein Schlüssel für die Aufteilung lässt sich aus der abgestimmten Erwerbsstatistik (vgl. Statistik Austria 2014) ableiten:

In der Gemeinde St. Paul gab es im Jahr 2014 141 BesucherInnen einer Volksschule, 87 BesucherInnen einer NMS und 78 BesucherInnen einer AHS. Diese stehen einander im Verhältnis 46,1 % : 28,4 % : 25,5 %. Umgelegt auf das Jahr 2012 besuchten demnach von den 280 BinnenschulpendlerInnen aus St. Paul rd. 72 SchülerInnen (25,5 %) das Stiftsgymnasium.

In der Gemeinde St. Georgen gab es im Jahr 2014 79 BesucherInnen einer Volksschule, 61 BesucherInnen eines NMS und 39 BesucherInnen einer AHS. Diese stehen einander im Verhältnis 44,1 % : 34,1 % : 21,8 %. Umgelegt auf das Jahr 2012 besuchten demnach von den 89 SchulpendlerInnen nach St. Paul rd. 20 SchülerInnen (21,8 %) das Stiftsgymnasium.

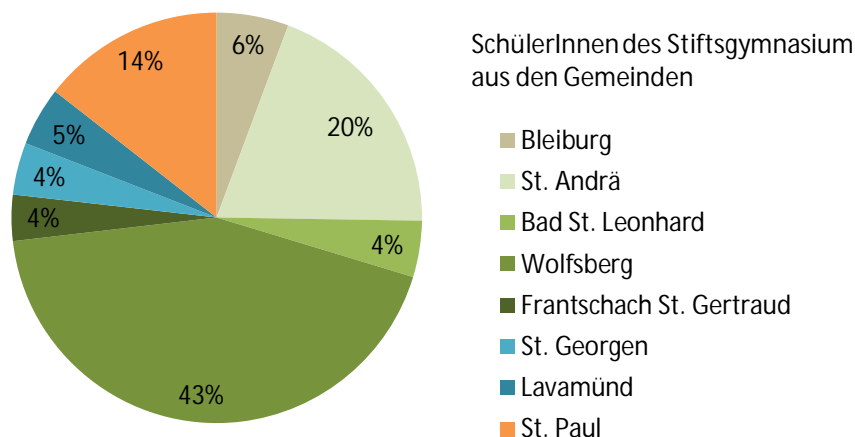


Abbildung 18: Verteilung der SchuleinpendlerInnen des Stiftsgymnasium Sankt Paul auf die Gemeinden (Statistik Austria 2012; eigene Berechnung)

Die Unterrichtszeiten beginnen lt. Auskunft des Stiftsgymnasiums um 08:00 Uhr und enden spätestens um 16:40 Uhr. Im Schuljahr 2016/2017 haben die Klassen zwischen 12:40 Uhr und 16:40 Uhr Schulschluss gehabt (vgl. Abbildung 19).

Tag	U-Ende/5. Std. 12.40 Uhr	U-Ende/6. Std. 13.35 Uhr	U-Ende/8. Std. 15.55 Uhr	U-Ende/9. Std. 16.40 Uhr
Montag	1 Klasse	10 Klassen	6 Klassen	7 Klassen
Dienstag		11 Klassen	8 Klassen	5 Klassen
Mittwoch		10 Klassen	8 Klassen	6 Klassen
Donnerstag	4 Klassen	7 Klassen	6 Klassen	7 Klassen
Freitag	4 Klassen	19 Klassen	1 Klasse	

Abbildung 19: Unterrichtszeiten im Stiftsgymnasium St. Paul 2016/17 (vgl. Stiftsgymnasium St. Paul 2017)

Nur eine Klasse am Montag bzw. vier Klassen am Donnerstag und Freitag enden nach der fünften Schulstunde um 12:40 Uhr. Die meisten Schulklassen (zwischen sieben und elf Schulklassen; Freitag: 19 Schulklassen) haben sechs Stunden Unterricht und damit um 13:35 Uhr Schulschluss. Um 15:55 Uhr und um 16:40 Uhr enden zwischen fünf und acht Schulklassen.

Modal Split

Einen Hinweis auf die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln gibt die Auswertung der ausgestellten SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt (SLF) des Verkehrsverbunds Kärnten aus dem Jahr 2015. Insgesamt 515 SchülerInnen oder Lehrlinge haben demnach eine SLF für die Zielzone St. Paul. Sieht man sich an, woher diese SchülerInnen und Lehrlinge kommen, bestätigen sich größenordnungsmäßig die Relationen aus der Analyse der SchuleinpendlerInnen (vgl. Verkehrsverbund Kärnten GesmbH 2017).

Ein Großteil der SchülerInnen benützt für ihren Schulweg die Bahn: In der SchülerInnenbefragung im Jahr 2013 gaben 89 % der befragten¹³ SchülerInnen an, öffentliche Verkehrsmittel für den Schulweg zu

¹³ Im Jahr 2013 besuchten 433 SchülerInnen das Stiftsgymnasium St. Paul; 377 gültige Fragebögen (78 %) wurden ausgefüllt.

benützen. Davon entfielen 40 % auf den Postbus und 60 % auf die Bahn (vgl. Kaufmann 2013). In aktuellen Zahlen (Schülerstand 2016/2017) umgelegt heißt das: 520 SchülerInnen nutzen öffentliche Verkehrsmittel, 208 SchülerInnen fahren mit dem Bus, 312 SchülerInnen mit der Bahn und 65 SchülerInnen nutzen keine öffentlichen Verkehrsmittel.

3.4.3 Weitere Schulformen

Für die SchülerInnen im Einzugsbereich der Gemeinde St. Paul, die eine Volksschule, eine NMS oder eine AHS besuchen, gibt es in der Gemeinde ein passendes Angebot. Jene SchülerInnen, die eine **andere Schulform** besuchen, müssen nach Wolfsberg oder sogar nach Graz und Klagenfurt auspendeln.

SchulauspendlerInnen aus St. Paul und weitere Schulformen im Lavanttal

Im Jahr 2012 gab es insgesamt 154 SchülerInnen, die aus der Gemeinde St. Paul ausgedelt sind. Mit 73 SchülerInnen pendelt ein Großteil der SchülerInnen nach Wolfsberg, gefolgt von 28 SchülerInnen nach St. Andrä. Nach Klagenfurt und Graz pendeln jeweils rd. 20 SchülerInnen. Fünf bzw. sechs SchülerInnen pendeln nach Frantschach St. Gertraud und Lavamünd (vgl. Abbildung 20).



Abbildung 20: SchulauspendlerInnen aus der Gemeinde St. Paul, absolut (Statistik Austria 2012; eigene Darstellung)

In **Wolfsberg** gibt es insgesamt zwölf Schulen: neben zwei Volksschulen, zwei Neuen Mittelschulen und einem Oberstufenrealgymnasium gibt es folgende Schulformen, die nicht in St. Paul vertreten sind: eine Fachschule, eine Handelsakademie (HAK), eine Höhere Bundeslehranstalt, eine Höhere technische Bundeslehranstalt (HTL), eine landwirtschaftliche Fachschule und eine Polytechnische Schule.

In der Gemeinde **St. Andrä** gibt es neben drei Volksschulen und einer NMS zusätzlich eine Landwirtschaftliche Fachschule und eine Schule für Sozialbetreuungsberufe.

Lavamünd und **Frantschach St. Gertraud** haben kein weiterführendes Schulangebot: Es gibt jeweils eine Volksschule und eine NMS. Es ist anzunehmen, dass die Eltern der SchülerInnen, die in diesen Gemeinden die Schule besuchen, dort auch ihren Arbeitsplatz haben.

Die beiden Landeshauptstädte **Graz** und **Klagenfurt** verfügen über ein sehr umfassendes Schulangebot mit verschiedenen Spezialisierungen, das deutlich über das Angebot im Lavanttal hinausgeht.

Studierende aus St. Paul

Die 72 BesucherInnen einer Hochschule aus St. Paul (Statistik Austria 2014) müssen nach Klagenfurt und Graz (oder darüber hinaus z. B. bis nach Wien) pendeln, um Ihren Studienort zu erreichen. Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass alle in St. Paul gemeldeten Studierenden auch tatsächlich in St. Paul wohnen. Bei Studierenden stimmt die Meldeadresse häufig nicht mit der Wohnadresse überein. Viele Studierende melden während ihrer Studienzeit einen Zweitwohnsitz an.

SchulpendlerInnen über St. Paul

Um den künftigen Mobilitätsbedarf am Bf Lavanttal ableiten zu können, werden auch die Schulpendelbeziehungen der Nachbargemeinden Lavamünd und St. Georgen genauer betrachtet.

Die **SchulpendlerInnen aus den Gemeinden Lavamünd, St. Georgen und St. Paul nach ihren Pendelzielen** werden in Abbildung 21 dargestellt; dabei wird – aufgrund der räumlichen Lage der Ortschaften zueinander sowie der verkehrlichen Infrastruktur – bereits eine Annahme hinterlegt, ob die Wege über die Gemeinde St. Paul verlaufen oder direkt erfolgen.

Insgesamt haben 23 SchülerInnen aus Lavamünd und 89 SchülerInnen aus St. Georgen ihr Ziel in St. Paul. 273 SchülerInnen aus den Gemeinden Lavamünd, St. Georgen und St. Paul haben ihr Ziel nördlich von St. Paul, aber innerhalb des Lavanttals (Wolfsberg, St. Andrä etc.), nur sieben SchülerInnen pendeln von oder über die Gemeinde St. Paul in den Bezirk Völkermarkt.

Insgesamt 72 SchülerInnen aus diesen Gemeinden haben ein **überregionales Pendelziel im Westen**, nämlich in Klagenfurt oder Villach. 47 SchülerInnen pendeln von oder über die Gemeinde St. Paul in **Richtung Nordosten** in die Steiermark und nach Wien (Statistik Austria 2012).

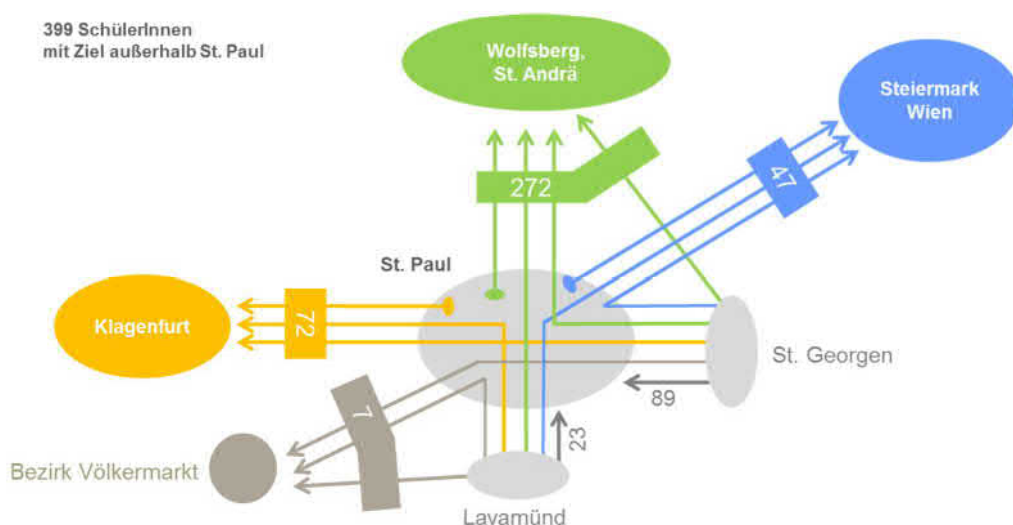


Abbildung 21: SchulpendlerInnen aus den Gemeinden Lavamünd und St. Georgen über die Gemeinde St. Paul, absolut (Statistik Austria 2012; eigene Darstellung)

In St. Georgen, St. Paul und Lavamünd gab es im Jahr 2014 insgesamt **143 StudentInnen**, die eine Hochschule in Graz, Klagenfurt oder einem anderen Universitätsstandort besuchen (vgl. Statistik Austria 2014).

Modal Split

Auch bei den SchulauspendlerInnen gibt die Auswertung der ausgestellten SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrten (SLF) des Verkehrsverbunds Kärnten aus dem Jahr 2015 Hinweise auf die ÖV-Nutzung der SchülerInnen. In St. Paul haben insgesamt 203 SchülerInnen eine SLF beantragt. Der größte Teil davon hat als Zielort Wolfsberg angegeben (77 SLF, das entspricht rund 37,9 %), gefolgt von Klagenfurt¹⁴ (63 SLF, 31,0 %) und St. Paul selbst (37 SLF, 18,2 %). Die übrigen 26 SLF verteilen sich auf die Nachbargemeinden im Lavanttal sowie den Nachbarbezirk Völkermarkt und Spittal an der Drau (vgl. Verkehrsverbund Kärnten GesmbH 2017).

Zum genauen **Modal Split** der SchülerInnen anderer Schulformen und Studierenden gibt es keine hinreichenden Angaben. Aufgrund des derzeitigen Mobilitätsangebots ist jedoch davon auszugehen, dass die SchülerInnen, die nach Wolfsberg und St. Andrä pendeln, vorwiegend die Bahn oder den Bus nutzen (vgl. Mobilitätsverhalten der SchülerInnen des Stiftsgymnasium in Kapitel 3.4.2).

Bei den SchülerInnen und Studierenden, die nach Graz und Klagenfurt pendeln (und nicht ohnehin einen Zweitwohnsitz haben), ist anzunehmen, dass der MIV-Anteil derzeit vergleichsweise höher ist. Dies auch, weil die Erreichbarkeit mit öffentlichem Verkehr derzeit nicht konkurrenzfähig ist und einige SchülerInnen (SchülerInnen von höheren Lehranstalten) und die Studierenden bereit das entsprechende Alter für den Besitz eines Führerscheins erlangt haben.

3.4.4 Schlussfolgerung

Die Gemeinde St. Paul ist ein wichtiger **Schulstandort im Bezirk Wolfsberg**. Das Stiftsgymnasium hat einen großen Einzugsbereich, der über die Bezirksgrenzen hinausgeht. Trotz kontinuierlich sinkender Bevölkerungszahlen seit 2001 – insbesondere in der Gruppe der unter 19-Jährigen – weist das Stiftsgymnasium seit dem Schuljahr 2012/13 steigende SchülerInnenzahlen auf. Die Diskrepanz zwischen Bevölkerungsentwicklung und Entwicklung der SchülerInnenzahlen sowie die Analyse der Pendelströme deutet auf einen immer größer werdenden Einzugsbereich des Stiftsgymnasiums hin.

Auch wenn die Entwicklung der SchülerInnenzahlen im Stiftsgymnasium positiv ist, kann unter den derzeitigen Rahmenbedingungen nicht von einem unbegrenzten Wachstum ausgegangen werden. Derzeit sind lt. Auskunft des Stiftsgymnasiums jedoch noch gewisse Kapazitätsreserven im Konvikt vorhanden (z. B. aufgrund räumlicher Kapazitäten der Schule).

Bei den SchülerInnen ist der Anteil der ÖV-Nutzung naturgemäß deutlich höher als bei den Erwerbstätigen, da diese Bevölkerungsgruppe stark auf den öffentlichen Verkehr angewiesen ist. Während die Schü-

¹⁴ Lehrlinge, die eine Berufsschule in Klagenfurt besuchen, sind in den Zahlen mitinbegriffen.

lerInnen der Neuen Mittelschule zu 60 % öffentliche Verkehrsmittel nutzen (davon 95 % den Bus und 5 % die Bahn) und die übrigen 40 % zu Fuß gehen oder per MIV in die Schule gebracht werden, nutzen rund 90 % der SchülerInnen des Stiftsgymnasiums öffentliche Verkehrsmittel (davon 40 % den Bus und 60 % die Bahn).

Die Standorte der beiden Schulen (NMS und Gymnasium) liegen im Nahbereich des Ortszentrums und sind von dort aus in kurzer Zeit fußläufig erreichbar. Für jene SchülerInnen, die mit der Bahn pendeln, muss künftig eine attraktive Anbindung vom künftigen Bf Lavanttal in den Ort St. Paul bzw. nahe zu den Schulen angeboten werden.

Zieht man die Befragung der SchülerInnen aus dem Jahr 2013 heran und legt die Angaben zur Bahnnutzung auf die aktuellen SchülerInnenzahlen um, so nutzen 293 SchülerInnen (NMS 85, Stiftsgymnasium 208 SchülerInnen) den Bus, 317 SchülerInnen (NMS 5, Stiftsgymnasium 312 SchülerInnen) die Bahn sowie 125 SchülerInnen (NMS 60, Stiftsgymnasium 65 SchülerInnen) andere Verkehrsmittel.

Für die SchülerInnen im Einzugsbereich der Gemeinde St. Paul, die eine Volksschule, eine NMS oder eine AHS besuchen, gibt es in der Gemeinde ein passendes Angebot. Jene SchülerInnen, die eine andere Schulform oder eine Universität besuchen, müssen – sofern sie nicht ohnehin einen Zweitwohnsitz haben – nach Wolfsberg, Graz oder Klagenfurt auspendeln.

3.5 EINSTIEGSHALTESTELLEN DER BAHNNUTZERINNEN

Eine Fahrgasterhebung am Bf St. Paul im Jahr 2013 (vgl. Kaufmann 2013) hat ergeben, dass aus Richtung Norden (Wolfsberg) kommend 214 SchülerInnen und 17 weitere Fahrgäste den Bahnhof frequentierten; aus Richtung Süden (Bleiburg) kommend frequentierten 70 SchülerInnen und 45 weitere Fahrgäste den Bahnhof¹⁵. Stichprobenartige Erhebungen am Bf St. Paul zwischen 2012 bis 2016 haben gezeigt, dass die Zahl der Ein- und Aussteiger seit 2012 kontinuierlich zurückgeht.

Im Rahmen einer SchülerInnenbefragung im Jahr 2013 wurden die genauen **Einstiegshaltestellen der BahnnutzerInnen** (vorwiegend SchülerInnen des Stiftsgymnasium St. Paul) abgefragt. Von den befragten¹⁶ SchülerInnen gaben 170 an, aus dem Einzugsbereich Richtung Wolfsberg¹⁷ anzureisen. 43 SchülerInnen gaben an, aus dem Einzugsbereich Richtung Völkermarkt / Bleiburg¹⁸ anzureisen. Nur sieben SchülerInnen gaben an, die künftig aufgelassenen Stationen Granitztal, Aich im Jauntal und Eis-Ruden zu nutzen (vgl. Kaufmann 2013).

¹⁵ 27 der 70 SchülerInnen nutzten dabei die Haltestelle St. Paul Bad.

¹⁶ 377 der 433 SchülerInnen (also 78 %) des Stiftsgymnasiums und 129 der 152 SchülerInnen (also 86 %) der NMS gaben einen gültigen Fragebogen ab.

¹⁷ Einstiegshaltestellen im Einzugsbereich Richtung Wolfsberg in absteigender Reihenfolge der Anzahl der EinsteigerInnen: Wolfsberg Bahnhof, Reding, St. Stefan, St. Andrä, Wiesenau, Frantschach-St. Gertraud, Bad St. Leonhard, Preblau-Sauerbrunn

¹⁸ Einstiegshaltestellen im Einzugsbereich Richtung Völkermarkt / Bleiburg in absteigender Reihenfolge der Anzahl der EinsteigerInnen: Bleiburg Stadt, Bleiburg, Völkermarkt-Kühnsdorf, Granitztal, St. Michael ob Bleiburg, Aich im Jauntal, Eis-Ruden, Tainach-Stein, Klagenfurt Hauptbahnhof, Mittlern

Der **Bf St. Paul** wird hauptsächlich von SchülerInnen genutzt, die das Stiftsgymnasium besuchen. Insbesondere die Fahrgäste aus Norden, also z. B. aus Wolfsberg, sind hauptsächlich SchülerInnen (rd. 93%). Unter den Fahrgästen, die aus dem Süden kommen, ist der Anteil der „weiteren Fahrgäste“ (rd. 39 %) höher. Die abnehmenden Ein- und Ausstiegszahlen stehen gewissermaßen im Widerspruch zu den steigenden SchülerInnenzahlen. Es liegt der Schluss nahe, dass insbesondere die Erwerbstätigen im zeitlichen Verlauf immer seltener die Bahn für ihren Arbeitsweg nutzen.

3.6 BEDIENUNGSSTANDARDS IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

In Kärnten wird bei der Ausschreibung der Busverkehrsleistungen ein funktionaler Ansatz gewählt. Das bedeutet, dass es dem Verkehrsunternehmen überlassen ist, die Art und Bedienung festzulegen, sofern gewisse Bedienungsziele eingehalten werden. Im MoMaK 2035 ist hierzu ausgeführt: „Neben herkömmlichen Angeboten im Linienverkehr besteht die Möglichkeit, Teilbereiche bzw. Tageszeiten mit schwacher Auslastung mit bedarfsgesteuerten Angeboten zu bedienen“ (MoMaK 2035: S. 71). Grundlage für die Festlegung von Bedienungsstandards im Öffentlichen Verkehr und damit die funktionale Ausschreibung sind die Siedlungskerne, die bereits in Kapitel 3.2.1 Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur dargestellt wurden.

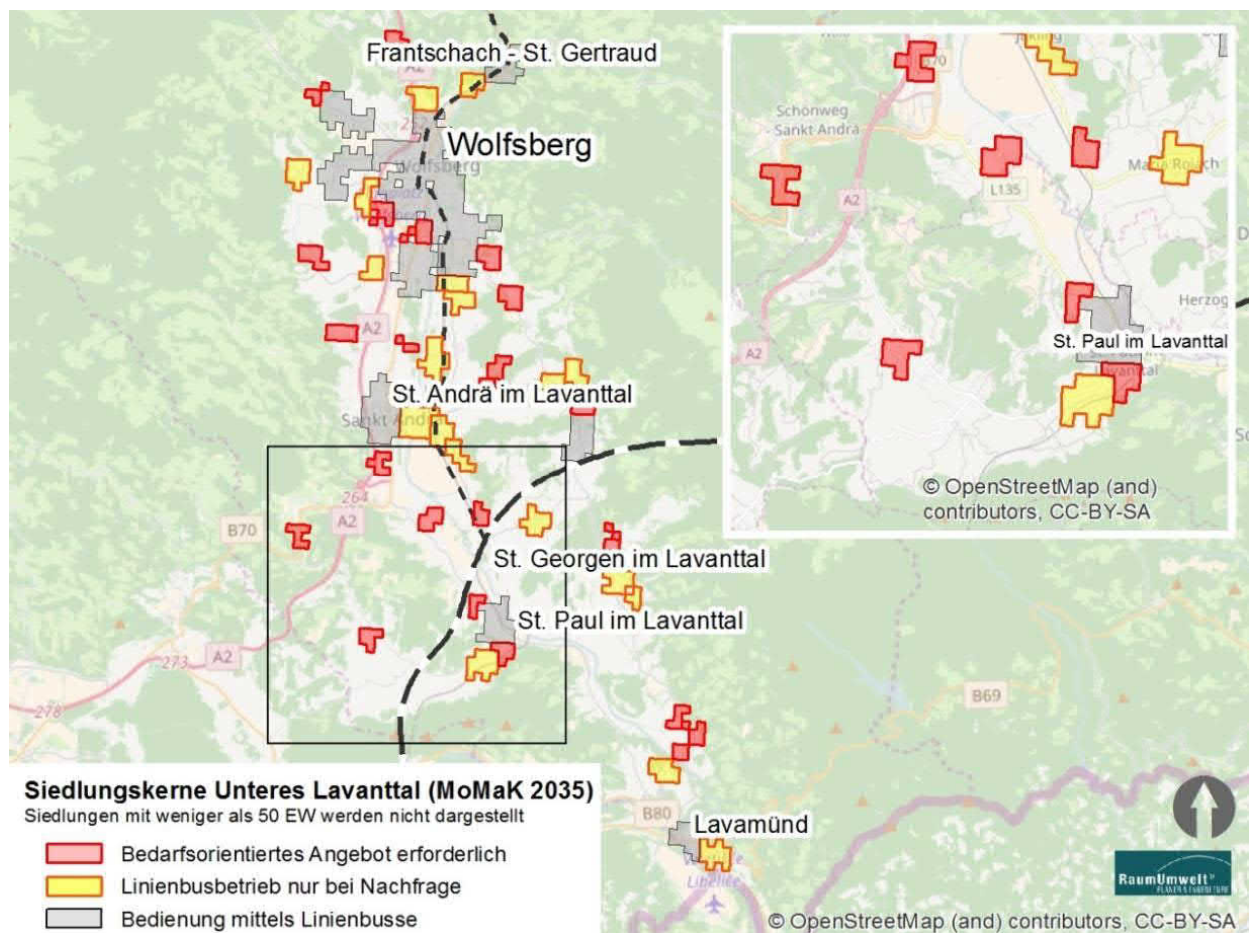


Abbildung 22: Bedienungsstandards im Unteren Lavanttal gemäß MoMaK 2035 (eigene Darstellung)

Gemäß MoMaK 2035 ist für jene Siedlungskerne ein **Linienbusangebot** vorgesehen, die in die Kategorie 2 bis 5 fallen und demnach über 500 EinwohnerInnen aufweisen. Bei Siedlungskernen mit 250 bis 500 EinwohnerInnen wird empfohlen, die konkrete Nachfrage miteinzubeziehen: Wenn eine gewisse Mindestnachfrage¹⁹ nicht gegeben ist, werden die Mindeststandards von vier Kurspaaren pro Tag erst für Siedlungskerne größer als 500 EinwohnerInnen zur Anwendung gebracht. Für die übrigen Siedlungskerne bzw. Streusiedlungen wird eine **bedarfsorientierte Bedienform** vorgeschlagen (vgl. Abbildung 22).

Für das Untere Lavanttal würde das bedeuten, dass zahlreiche Siedlungskerne, die bisher mittels Linienbusangebot erschlossen waren, nach der nächsten Ausschreibung der Verkehrsdienstleistungen kein zwingendes Linienbusangebot mehr aufweisen.

3.7 SCHLÜSSE AUS DER MOBILITÄTSANALYSE

Im Bezirk Wolfsberg sowie den Nachbarbezirken ist auch in Zukunft mit einer **negativen Bevölkerungsentwicklung** und daher einem Rückgang der Zahl der Erwerbstätigen und SchülerInnen zu rechnen.

Die Zahl der Erwerbstätigen im Lavanttal wird aufgrund der negativen Bevölkerungsentwicklung künftig zurückgehen. Damit wird es v. a. weniger AuspendlerInnen aus St. Paul geben. Für die EinpendlerInnen nach St. Paul gilt dieser Schluss nur bedingt: In St. Paul gibt es einige wenige sehr große Arbeitsstätten im Bausektor. Die Arbeitsplätze in dieser Branche sind nicht unbedingt abhängig von der Bevölkerungsentwicklung im lokalen Umfeld bzw. der Region: Sofern sich keine wesentlichen betrieblichen Änderungen (z. B. durch zunehmende Automatisierung oder Verlagerung von Produktionsstätten etc.), wird sich auch die absolute Anzahl der Arbeitsplätze in der Gemeinde tendenziell nicht ändern.

Stattdessen wäre denkbar, dass zusätzliche Arbeitskräfte einpendeln bzw. bisher beschäftigungslose Personen die frei werdenden Arbeitsplätze übernehmen. Gleichzeitig sind die ArbeitnehmerInnen in dieser Branche weniger affin für die Nutzung des ÖV als z. B. Beschäftigte in einem Bürobetrieb. Die geplante Erweiterung der Gewerbegebiete nahe des Bf Lavanttal wird ebenfalls Auswirkungen auf die Erwerbsstatistik der Gemeinde haben. Es ist anzunehmen, dass neue Arbeitsplätze entstehen, die sowohl von der lokalen Bevölkerung als auch von Erwerbstätigen der umliegenden Gemeinden genutzt werden.

Der kontinuierliche Anstieg der SchülerInnenzahlen des **Stiftsgymnasium St. Paul** bewirkt trotz negativer Bevölkerungsentwicklung eine Stabilisierung bzw. sogar einen Zuwachs an SchülerInneneinpendlern. Dieser Zuwachs kann aber nicht unbegrenzt fortgesetzt werden. Sind die Kapazitätsreserven der Schule bzw. die Abschöpfungspotenziale im Einzugsgebiet erreicht, werden sich die SchülerInnenzahlen wieder stabilisieren. Für die SchülerInnen des Stiftsgymnasiums ist derzeit der Bahnverkehr das wichtigste Verkehrsmittel. Künftig muss für die „letzte Meile“ ein Alternativangebot mit Busverkehr geschaffen werden.

¹⁹ Die Mindestnachfrage ergibt sich aus der Auslastung der angebotenen Sitzplatzkapazität in einem Bus mit 50 Sitzplätzen von zumindest 10 % der Tageskapazität und damit einer durchschnittlichen Busbelegung von fünf Personen (vgl. Rosinak & Partner 2014).

Die **NMS** muss aufgrund des geringeren Einzugsbereichs und der sinkenden Bevölkerungszahlen künftig mit einem **Rückgang an SchülerInnen** rechnen. Die SchülerInnen der NMS nutzen als öffentliches Verkehrsmittel großteils das bestehende lokale Busangebot, das auch in Zukunft erhalten bleibt bzw. durch zusätzliche Angebote für die SchülerInnen des Stiftsgymnasiums ergänzt wird.

Obwohl der Bf St. Paul großteils von SchülerInnen des Stiftsgymnasiums genutzt wird, dessen SchülerInnenzahlen steigen, sind an diesem Bf seit einigen Jahren rückläufige Ein- und Ausstiegszahlen zu beobachten. Es wurde jedoch nicht erhoben, ob diesen rückläufigen Ein- und Ausstiegszahlen im Bahnhof St. Paul möglicherweise zunehmende Ein- und Ausstiegszahlen an der Haltestelle St. Paul-Bad²⁰ gegenüberstehen. Diese Entwicklung deutet darauf hin, dass die Erwerbstätigen verstärkt den MIV nutzen. Die Stationen Granitztal, Aich im Jauntal und Eis-Ruden sind für die Erschließung von untergeordneter Bedeutung.



Abbildung 23: EinpendlerInnen nach St. Paul und AuspendlerInnen aus Lavamünd und St. Georgen über Gemeinde St. Paul, Erwerbstätige und SchülerInnen abs. (Statistik Austria 2014, Statistik Austria 2012; eigene Darstellung)

Die Pendelanalyse ergibt, dass im Jahr 2014 rd. 1.280 Erwerbstätige und im Jahr 2012 rd. 440 SchülerInnen nach St. Paul gependelt sind (vgl. Abbildung 23). Im Jahr 2014 hatten insgesamt 1.920 Erwerbstätige und im Jahr 2012 399 SchülerInnen aus den Gemeinden Lavamünd, St. Georgen und St. Paul ein Pendelziel, das über die Gemeinde St. Paul hinausgeht.

²⁰ Die Haltestelle St. Paul-Bad liegt näher am Konvikt, in welches (Unterstufen-)Klassen vom Stiftsgymnasium verlegt wurden.

4 KÜNFTIGES MOBILITÄTSANGEBOT UND -BEDARF

4.1 VERÄNDERUNG DES MOBILITÄTSANGEBOTS

4.1.1 Neuorganisation der verkehrlichen Infrastruktur

Durch die Koralmbahn kommt es bereits zum Zeitpunkt der geplanten Teilbetriebnahme im Dezember 2022 zu einer starken Veränderung des Mobilitätsangebots im Lavanttal (vgl. Abbildung 24).

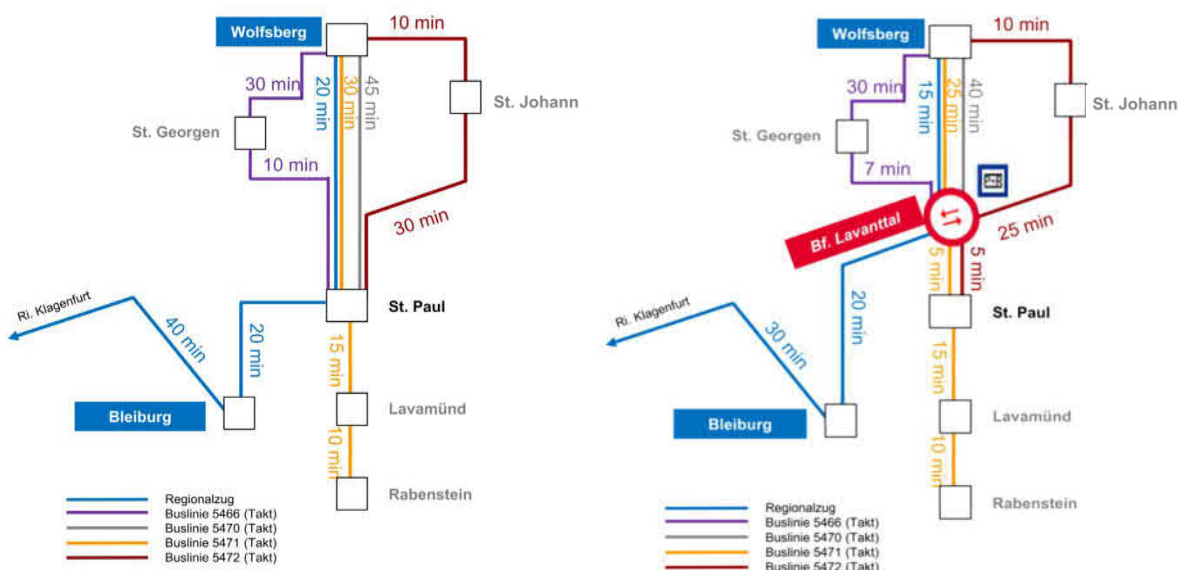


Abbildung 24: Angebotskonzeption im öffentlichen Verkehr im Unteren Lavanttal (links: Bestand; rechts: Teilbetriebnahme Koralmbahn 2022; ÖBB-Infrastruktur AG 2017a; eigene Darstellung)

Ab der **Teilbetriebnahme der Koralmbahn im Jahr 2022** ist der neue Bf Lavanttal als Verkehrsknoten in Betrieb. Die Regionalbahnstrecke führt dann von Wolfsberg über den neuen Bf Lavanttal weiter entlang der Koralmbahn und der Bleiburger Schleife bis Klagenfurt. Die Systemkreuzungen (Begegnungspunkte der Züge) liegen auf dieser Strecke im Bf St. Andrä bzw. im Bf Bleiburg. Am Bf Lavanttal sind vertaktete Umsteigerelationen zwischen Bus und Bahn in beide Richtungen erforderlich.

Mit dem Fahrplan nach **Vollbetriebnahme der Koralmbahn im Jahr 2024**²¹ entfaltet der Bf Lavanttal als intermodaler Verkehrsknoten seine volle Wirksamkeit (vgl. Abbildung 25). Er bietet Umsteigemöglichkeiten in den FV Richtung Graz und Klagenfurt, in REX-Züge, Schnellbahnen sowie das regionale Busnetz. Das Angebot wird durch eine P+R-Anlage und die Anbindung an das Radwegenetz ergänzt.

Im Lavanttal entsprechen die angestrebten Fahrzeiten der Situation in der Teilbetriebnahme. Zusätzlich gibt es nun eine deutlich verbesserte überregionale Erreichbarkeit für die ganze Region (siehe Kapitel 4.1.2). Klagenfurt wird vom Bf Lavanttal aus in 20 Minuten erreichbar sein; Graz in 35 Minuten und Wien in zwei Stunden und 30 Minuten.

²¹ Beginnend mit Fahrplanwechsel Dezember 2024

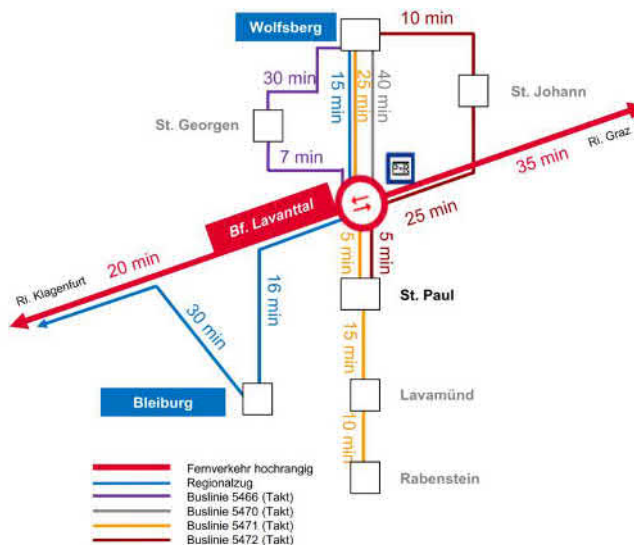


Abbildung 25: Angebotskonzeption im öffentlichen Verkehr im Unteren Lavanttal – Vollinbetriebnahme Koralmbahn Dezember 2024 (ÖBB-Infrastruktur AG 2017a)

Ein Großteil der Fahrgäste, die bisher mit der Bahn direkt in die Gemeinde St. Paul anreisen konnten, muss künftig am neuen Bf Lavanttal auf Busse umsteigen. Für Fahrgäste der nach Vollinbetriebnahme der Koralmbahn künftig aufgelassenen Haltestellen (Bf St. Paul, St. Paul Bad, Granitztal, Eis-Ruden) muss ein gänzlich **neues Mobilitätsangebot** geschaffen werden.

4.1.2 Veränderung der überregionalen Erreichbarkeit

Durch die Inbetriebnahme der Koralmbahn verändert sich die (über-)regionale Erreichbarkeit des Lavanttal im öffentlichen Verkehr erheblich (siehe Abbildung 26 und Abbildung 27).

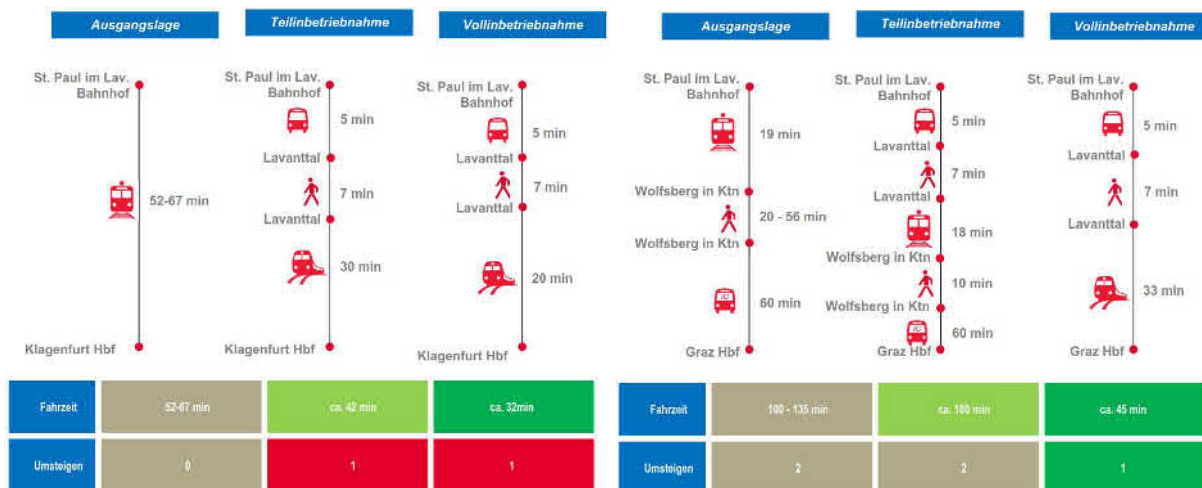


Abbildung 26: Reisezeitvergleich zwischen St. Paul - Klagenfurt sowie St. Paul - Graz (ÖBB-Infrastruktur AG 2017b)

Die überregionale Erreichbarkeitsverbesserung wird insbesondere in der **Gemeinde St. Paul** deutlich: Die **Relation St. Paul - Klagenfurt** mit ÖV wird künftig mit dem Railjet nur rund 30 Minuten und mit dem REX rund 37 Minuten (Fahrzeiterparnis bis zu 30 Minuten) dauern. Selbst unter Einberechnung einer

Anfahr- und Gehzeit (für das Umsteigen) von rund zehn Minuten, ist die Fahrzeit mit der Bahn im Verhältnis zum MIV (rd. 45 Minuten nach Klagenfurt Hbf) konkurrenzfähig. Die **Relation St. Paul – Graz** ist künftig in rd. 45 Minuten mit der Bahn (Fahrzeiterparnis von bis zu einer Stunde und 30 Minuten) zu bewältigen. Im Verhältnis zum MIV (rd. eine Stunde und zehn Minuten) ist die Bahn deutlich schneller.

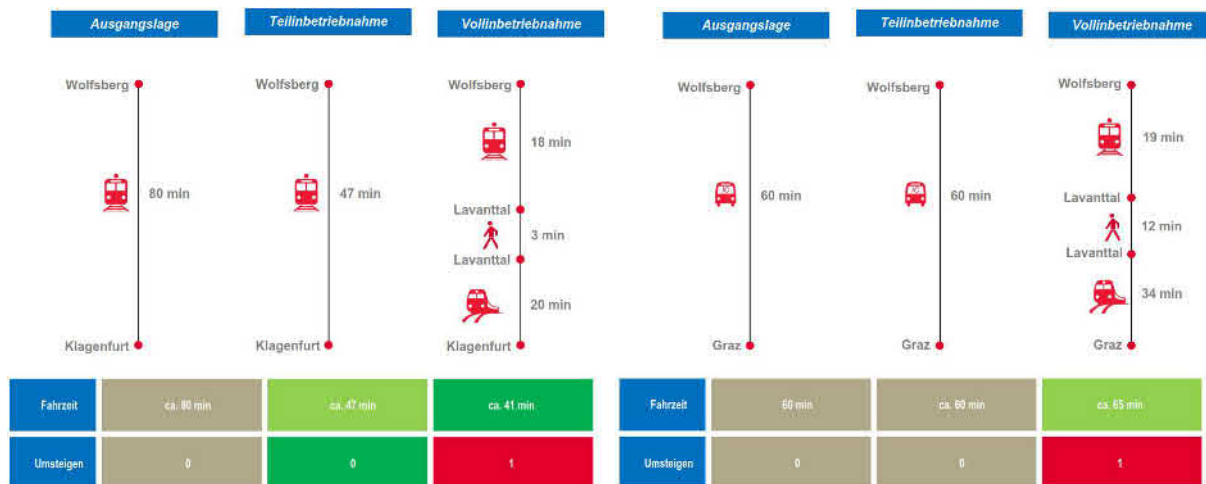


Abbildung 27: Reisezeitvergleich zwischen Wolfsberg - Klagenfurt und Wolfsberg - Graz (ÖBB-Infrastruktur AG 2017b)

Für die **Bezirkshauptstadt Wolfsberg** ergeben sich Verbesserungen der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln: Die **Relation Wolfsberg - Klagenfurt** ist künftig in rd. 40 Minuten (Fahrzeiterparnis von 40 Minuten) möglich. Im Vergleich zum MIV (rd. 42 Minuten nach Graz Hbf) ist die Bahn konkurrenzfähig. Die Relation Wolfsberg - Graz Hbf ist künftig mit einmal Umsteigen in rd. 65 Minuten mit dem Zug zu erreichen (Verschlechterung um fünf Minuten) und damit etwa gleich schnell, wie mit dem Auto.

4.1.3 Veränderung der Erreichbarkeit von St. Paul im Lavanttal

Die Veränderung des Mobilitätsangebots hat auch Auswirkungen auf die Erreichbarkeit von St. Paul innerhalb des Lavanttals. Die **Hauptrelation Wolfsberg – St. Paul** wird derzeit über die Lavanttalbahn sowie mehrere Buslinien abgedeckt. Mit dem Regionalzug ist diese Relation in 20 Minuten, mittels Bus – je nach Routenführung – in 30 bis 40 Minuten zu bewältigen, wobei derzeit die Buslinien vorrangig der (Fein-)Erschließung der Ortschaften in den Seitentälern dienen (siehe Abbildung 24).

Nach Inbetriebnahme der Koralmbahn ist am Bf Lavanttal ein Umstieg von der Schiene auf den Bus notwendig, um in den Ort St. Paul zu gelangen. Die Fahrzeit zwischen Wolfsberg und dem Bf Lavanttal beträgt etwa 18 Minuten, die Fahrzeit mit dem Bus vom Bf Lavanttal in den Ort etwa fünf Minuten. Inklusive Umsteigezeit von sieben Minuten ergibt sich damit eine Fahrzeit von ca. 30 Minuten (siehe Abbildung 28).

Betrachtet man die Situation der SchülerInnen des Stiftsgymnasiums, die von Wolfsberg nach St. Paul pendeln, ergibt sich inkl. eines zehn-minütigen Fußwegs eine Fahrzeit von inkl. 30 Minuten im Bestand. Die Abwicklung der „letzten Meile“ mit dem Bus bringt die Möglichkeit die SchülerInnen näher an den

Schulstandort zu bringen und damit die Gesamtreisezeit – trotz des zusätzlichen Umstiegs am Bf Lavanttal – mit nur drei Minuten unwesentlich zu verlängern (siehe Abbildung 28).

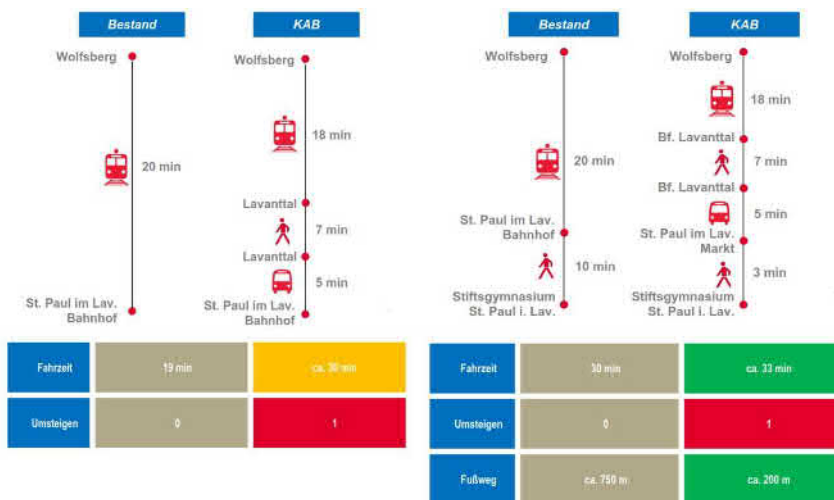


Abbildung 28: Reisezeitvergleich zwischen Wolfsberg – Bf St. Paul / St. Paul Stiftsgymnasium (ÖBB-Infrastruktur AG 2017b)

Unter Annahme der Bevölkerungs- und Beschäftigungszahlen aus den Jahren 2012 bzw. 2011 (vgl. Statistik Austria 2012, Statistik Austria 2011) ist der neue Bf Lavanttal von 1.500 Personen mit Hauptwohnsitz und 1.500 Beschäftigten innerhalb von fünf Minuten mit dem MIV erreichbar. Innerhalb von zehn Minuten sind es sogar 5.600 Personen mit Hauptwohnsitz und 4.000 Beschäftigte (vgl. Abbildung 29).

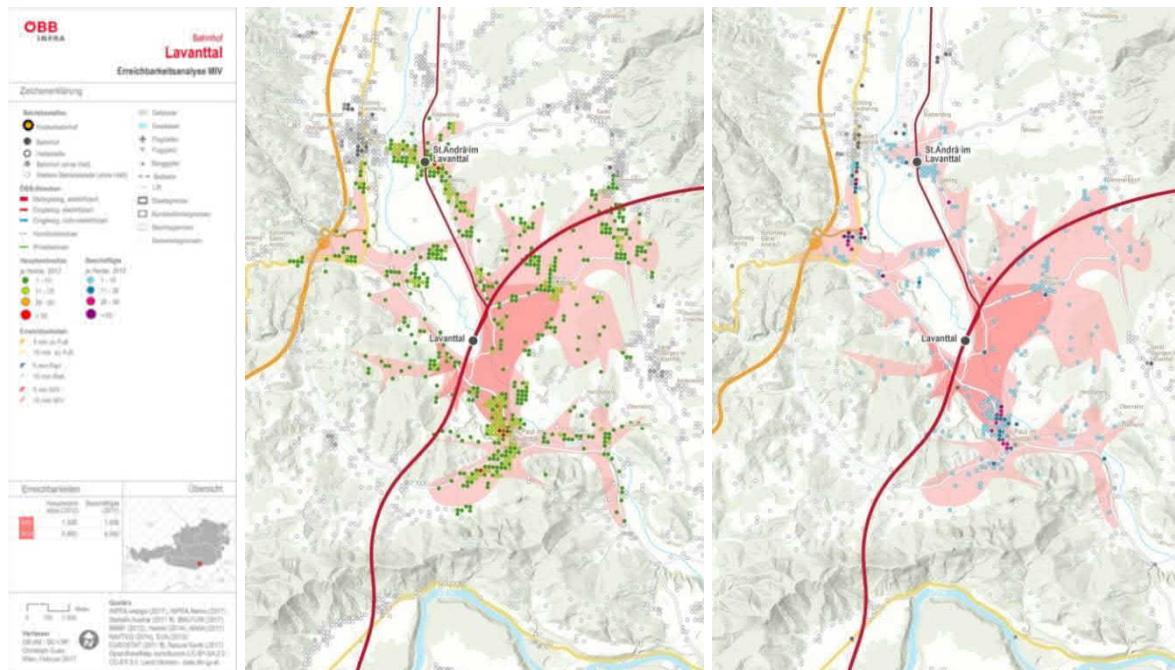


Abbildung 29: Erreichbarkeitsanalyse des Bf Lavanttal (ÖBB-Infrastruktur AG 2017a)

Der neue Bf Lavanttal ist damit für die viele BewohnerInnen und Beschäftigte der Gemeinde St. Paul, aber auch aus St. Andrä sowie aus Maria Rojach (Gemeindegebiet von St. Andrä) innerhalb von zehn Minuten mit dem Auto zu erreichen.

4.2 VERÄNDERUNG DES MOBILITÄTSVERHALTENS

Das veränderte Mobilitätsangebot im Lavanttal führt jedenfalls zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Wie die Veränderung konkret aussieht, hängt stark davon ab, welche Alternativen den NutzerInnen geboten werden.

Im Zusammenhang mit der Veränderung des infrastrukturellen Mobilitätsangebots bei gleichbleibenden Pendelrelationen sind u. a. folgende Wirkungsbeziehungen möglich:

- modale Veränderung des Verkehrsmittels (z. B. ÖV-NutzerInnen wechseln mangels passenden ÖV-Angebots auf MIV oder MIV-NutzerInnen wechseln durch verbessertes ÖV-Angebot auf ÖV)
- Veränderung des Verkehrsmittels bzw. der Mobilitätskette innerhalb des ÖV (z. B. Umstieg von Schiene auf Bus bzw. Schiene/Bus)

Darüber hinaus kann durch die deutlich verbesserte überregionale Erreichbarkeit auch **neuer Mobilitätsbedarf** entstehen, der bisher nicht gegeben war:

- Veränderung des Pendelverhaltens im Wochenverlauf (z. B. WochenpendlerInnen werden zu TagespendlerInnen)
- Vergrößerung des Einzugsbereichs von Schulen (z. B. SchülerInnen von Nachbarbezirken pendeln vermehrt in das Stiftsgymnasium)
- Erweiterung des Aktionsradius bei den Erwerbstätigen (z. B. Erwerbstätige suchen sich einen Arbeitsplatz, der im nunmehr erweiterten Aktionsradius liegt)

Aussagen darüber, wie sich das veränderte Mobilitätsangebot im konkreten Fall auswirkt, werden im Anschluss erörtert.

4.2.1 Auswirkung des veränderten Mobilitätsangebots auf bestehende Pendelrelationen

Unter Annahme der Vollinbetriebnahme der Koralmbahn werden zunächst die wichtigsten bestehenden Pendelrelationen der Gemeinde St. Paul hinsichtlich ihrer Eignung für bestimmte öffentliche Verkehrsmittel dargestellt.

Pendelrelationen der Erwerbstätigen

Die absoluten Pendelzahlen und Pendelrelationen der Erwerbstätigen wurden bereits im Kapitel 3.3 analysiert. Die meisten erwerbstätigen EinpendlerInnen nach St. Paul kommen aus der Gemeinde Lavamünd, gefolgt von Wolfsberg und St. Andrä (siehe Kapitel 3.3.1). Die meisten AuspendlerInnen aus der

Gemeinde St. Paul pendeln nach St. Andrä und Wolfsberg in Richtung Norden (siehe Kapitel 3.3.2). Abbildung 30 zeigt die wichtigsten **Ein- und Auspendelrelationen** und welche öffentlichen Verkehrsmittel zur Bewältigung des Weges geeignet sind, sobald die Koralmbahn in Vollbetrieb ist.

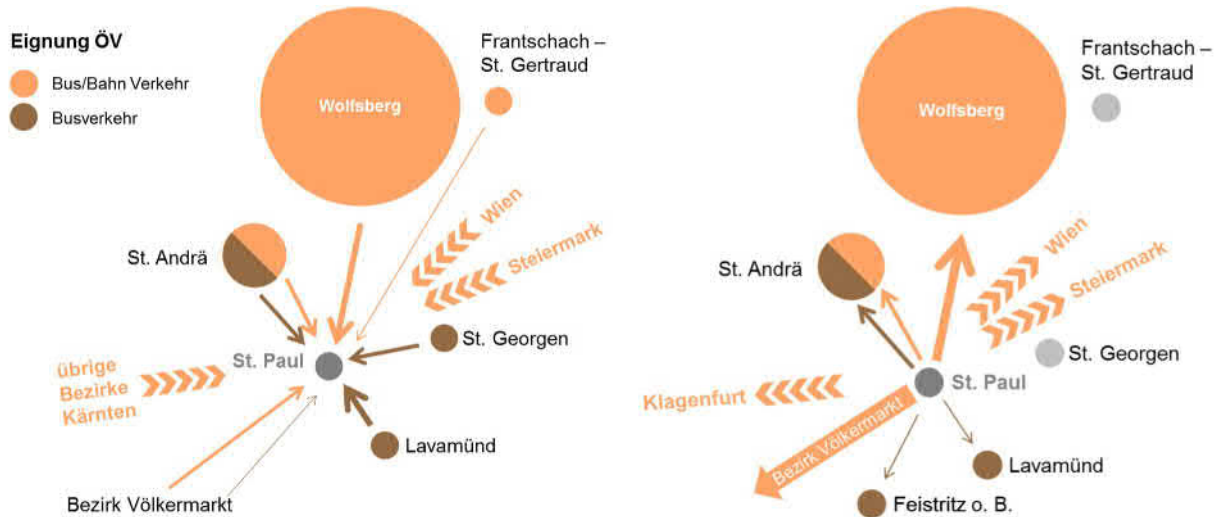


Abbildung 30: Pendelrelationen der erwerbstätigen Ein- und AuspendlerInnen nach bzw. aus St. Paul, Eignung für öffentliche Verkehrsmittel unter Annahme des zukünftigen Mobilitätsangebots (eigene Darstellung)

Ein Großteil der Ein- und Auspendelrelationen kann im kombinierten Bus-Bahn-Verkehr über den Knoten Bf Lavanttal absolviert werden. Die Pendelbeziehungen von Teilen der Gemeinde St. Andrä²², Lavamünd und St. Georgen sind – wie schon heute – im Busverkehr abzuwickeln. Der Binnenpendelverkehr in St. Paul, der absolut betrachtet die wichtigste Relation ausmacht, ist mittels Busverkehr zu bewältigen.

Pendlerrelationen der SchülerInnen

Das Pendelverhalten der SchülerInnen wurde bereits im Kapitel 3.4 analysiert. Die SchülerInnen der NMS kommen aus St. Paul selbst sowie aus St. Georgen und nutzen auch künftig vorwiegend den Bus. Die SchülerInnen des Stiftsgymnasium, die aus dem ganzen Lavanttal (und darüber hinaus) nach St. Paul pendeln, nutzen künftig aus Norden kommend einen kombinierten Bahn-Bus-Verkehr über den Bf Lavanttal. Der SchülerInnenverkehr aus St. Paul selbst, aus Lavamünd und aus St. Georgen wird wie bisher größtenteils mit dem Bus zu absolvieren sein (vgl. Abbildung 31).

²² In der Gemeinde St. Andrä werden die Pendelströme auf Bus-Bahn-Verkehr und reinen Busverkehr aufgeteilt. Dies passiert auf Basis der Lage der Siedlungskerne zur Bahn bzw. zu den derzeitigen Buslinien. Rd. 80 % der EinwohnerInnen leben in Siedlungskernen, die näher an den Buslinien situiert sind (insbesondere in der Stadt St. Andrä sowie an den Hanglagen der Saualpe und der Koralpe); die übrigen 20 % leben in Siedlungskernen in Bahnnähe.



Abbildung 31: Pendelrelationen der Schulpendler in und nach St. Paul, Eignung für öffentliche Verkehrsmittel unter Annahme des zukünftigen Mobilitätsangebots (eigene Darstellung)

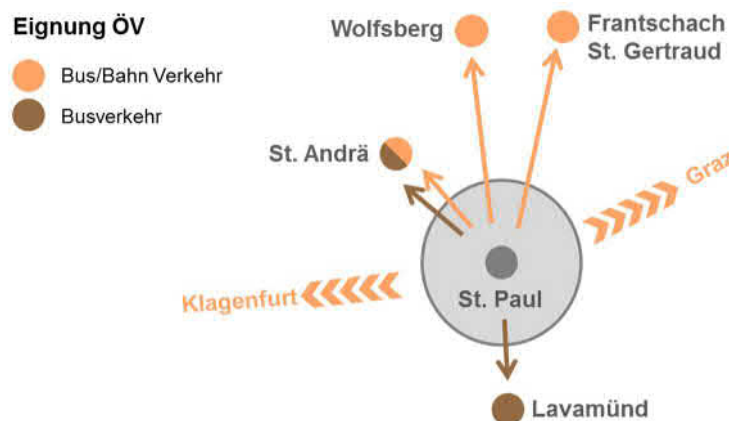


Abbildung 32: Pendelrelationen der SchulpendlerInnen aus St. Paul, Eignung für öffentliche Verkehrsmittel unter Annahme des zukünftigen Mobilitätsangebots (eigene Darstellung)

Die Pendelrelationen der SchülerInnen, die aus St. Paul innerhalb der Bezirksgrenzen oder über die Bezirksgrenze hinaus pendeln, sind künftig hauptsächlich mittels kombinierten Bus-Bahn-Verkehrs zu bewältigen (Abbildung 32).

4.2.2 Vergrößerung Einzugsbereich bzw. Aktionsradius von PendlerInnen

Durch die Verbesserung der Erreichbarkeit ist davon auszugehen, dass es zu einer Vergrößerung des Aktionsradius von PendlerInnen – insbesondere mit überregionalen Relationen – kommt.

Dies betrifft sowohl die Erwerbstätigen aus der Gemeinde St. Paul und den Umlandgemeinden, die nunmehr innerhalb sehr kurzer Zeit die beiden Landeshauptstädte Graz und Klagenfurt erreichen können, als auch jene SchülerInnen und Studierende, die ein spezialisiertes Schul- oder Hochschulangebot suchen.

Auch das Stiftsgymnasium in St. Paul – das über die Bezirksgrenzen hinaus einen guten Ruf besitzt – kann seinen Einzugsbereich für SchülerInnen potenziell auf bevölkerungsstarke Zentren wie Klagenfurt oder Graz erweitern.

4.2.3 Veränderung des Modal Split

Veränderung des Modal Split bei den Erwerbstätigen

Bei den überregionalen Pendelbeziehungen von St. Paul (St. Paul – Graz und St. Paul – Klagenfurt) ist aufgrund der deutlichen Erreichbarkeitsverbesserung ÖV eine Veränderung des Modal Split zu erwarten. Hier ist der MIV nicht mehr konkurrenzfähig (siehe Kapitel 4.1.2). Diese Erreichbarkeitsverbesserung betrifft auch die umliegenden Gemeinden St. Andrä und St. Georgen.

Auch für die Bezirkshauptstadt Wolfsberg ergeben sich Verbesserungen in der überregionalen Erreichbarkeit im ÖV auf der Relation Wolfsberg – Klagenfurt. Auf der Relation Wolfsberg – Graz ist der ÖV weiterhin etwa gleich schnell (unter Berücksichtigung der Anreisezeit zum Bahnhof bzw. zur Busstation) wie der MIV. Die Verlagerungseffekte auf den ÖV werden zwar voraussichtlich weniger stark ausfallen als in St. Paul; dennoch ist mit gewissen Verlagerungen zu rechnen.

Folgende Annahmen zum Modal Split werden getroffen:

- q **Lokale Pendelrelationen innerhalb des Lavanttals:** Modal Split im ÖV von 10 %:
Dies entspricht fast einer Verdoppelung des derzeitigen ÖV-Anteils in der Region; durch eine attraktive „Angebotsplanung“ sollen Personen animiert werden, verstärkt ÖV zu nutzen.
- q **Überregionale Pendelrelationen:** Modal Split im ÖV von 12 % :
Durch die deutliche Erreichbarkeitsverbesserungen ist mit einer deutlichen Zunahme des ÖV-Anteils für die Relationen St. Paul/ St. Andrä/ St. Georgen nach Klagenfurt bzw. Graz zu rechnen. Dieser Wert entspricht dem Zielwert gem. MoMaK 2035; durch eine attraktive „Angebotsplanung“ sollen Personen animiert werden, verstärkt den ÖV zu nutzen.

Diese Annahmen werden für die weitere Ableitung des Mobilitätsbedarfs der Erwerbstätigen den Berechnungen zugrunde gelegt.

Veränderung des Modal Split bei den SchülerInnen

Die Schulpendelrelationen liegen vorwiegend innerhalb des Lavanttals. Da diese lokalen Pendelrelationen in Hinblick auf die Fahrzeiten künftig weitgehend gleich bleiben und SchülerInnen generell weniger flexibel in ihrem Mobilitätsverhalten sind, wird der derzeitige **Modal Split-Anteil des öffentlichen Verkehr von 80 %** auch für die künftigen Pendelbeziehungen herangezogen.

4.3 PENDELPROGNOSE 2030

Die Ergebnisse der Pendelanalyse werden in weiterer Folge als Grundlage für die Ableitung des Mobilitätsbedarfs herangezogen. Die Entwicklung der Pendelzahlen der SchülerInnen und Erwerbstätigen werden auf Basis von Annahmen zur Bevölkerungsprognose und sonstiger Entwicklungen im Lavanttal fortgeschrieben:

- q Zunächst wird dafür die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung auf die Pendelzahlen und Pendelbeziehungen umgelegt. Als realistisches Szenario wird das Szenario 1 (vgl. Kapitel 3.2.3) herangezogen, in dem für jede Gemeinde individuelle Bevölkerungsentwicklungen prognostiziert werden.
- q Anschließend wird den Relationen das künftige Mobilitätsangebot hinterlegt. Daraus ist ableitbar, wie viele Personen potenziell den Bus bzw. wie viele Personen potenziell eine Bahn-Bus-Kombination nutzen können, um ihr Pendelziel zu erreichen. Schließlich werden diese Relationen mit einer Annahme zum Modal-Split hinterlegt.

Die Entwicklung der SchülerInnenzahlen des Stiftsgymnasium St. Paul seit 2012 verläuft entgegengesetzt zur Bevölkerungsentwicklung im gleichen Zeitraum (vgl. Kapitel 3.4). Um diesen Umstand in der Prognose zu berücksichtigen, wird für die Abschätzung der SchuleinpendlerInnen eine Bandbreite zwischen der Variante I „Bevölkerungsentwicklung – Szenario 1“ und der Variante II „gleichbleibende SchülerInnenzahl auf hohem Niveau“ unterstellt.

Daraus kann abgeleitet werden, wie viele Personen potenziell mit dem ÖV vom Bf Lavanttal nach St. Paul fahren bzw. wie viele Personen über den Bf Lavanttal fahren müssen, um ihr Pendelziel zu erreichen. Vergleicht man diese Zahlen mit dem derzeitigen Busangebot in der Region, kann damit die wesentliche Frage geklärt werden, **wie viele Personen zusätzlich ein Busangebot benötigen und wie viele zusätzliche Busse** dafür eingesetzt werden müssen.

4.3.1 EinpendlerInnen nach St. Paul

Wie bereits in Kapitel 3.2.3 dargestellt, wird es zwischen 2014 und 2030 im Lavanttal zu einer Abnahme der Erwerbstätigen von durchschnittlich -5,3 % kommen; legt man die Entwicklungsraten der einzelnen Quellgemeinden und Bezirke auf die Pendelzahlen um, wird es im Jahr 2030 um rd. 70 EinpendlerInnen weniger geben als noch im Jahr 2014.

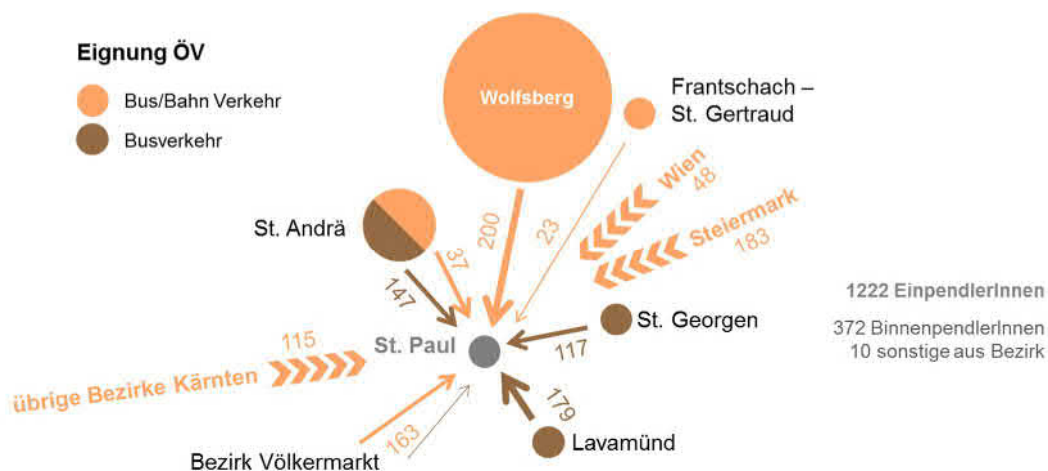


Abbildung 33: Prognose erwerbstätige EinpendlerInnen nach St. Paul im Jahr 2030, Eignung für öffentliche Verkehrsmittel unter Annahme des zukünftigen Mobilitätsangebots (eigene Darstellung)

Aus den Gemeinden St. Georgen und Lavamünd pendeln im Jahr 2030 296 Erwerbstätige nach St. Paul (vgl. Abbildung 33), die – sofern Sie den ÖV nutzen – auf den Bus angewiesen sind. Aus der Gemeinde St. Andrä pendeln 147 Personen, die potenziell den Bus nutzen würden (Annahmen siehe Kapitel 4.2.1). Unter Annahme eines Modal Split im ÖV von 10 % fahren demnach **45 Erwerbstätige mit dem Bus nach St. Paul**, wobei ein Drittel davon aus St. Andrä und zwei Drittel aus Lavamünd und St. Georgen kommen. In St. Paul gibt es 2030 372 erwerbstätige **BinnenpendlerInnen**, für die ein Modal Split-Anteil von max. 8 %²³ im ÖV angenommen wird. Damit nutzen etwa 30 Erwerbstätige das lokale Busangebot.

Aus den Gemeinden Wolfsberg und Frantschach-St. Gertraud pendeln im Jahr 2030 220 Erwerbstätige, aus der Gemeinde St. Andrä 37 Erwerbstätige, die potenziell die Bahn nutzen würden, aus dem Bezirk Völkermarkt 163 Erwerbstätige und aus Wien, Steiermark und den übrigen Bezirken Kärntens 347 Erwerbstätige nach St. Paul. Unter der Annahme, dass bei den überregionalen Pendelbeziehungen ein Modal Split von 12 % und bei den regionalen Pendelbeziehungen ein Modal Split von 10 % im ÖV angesetzt wird, müssen aus diesen Gemeinden künftig **114 Erwerbstätige mit Bussen vom Bf Lavanttal in den Ort St. Paul** befördert werden.

SchuleinpendlerInnen: Variante I „Bevölkerungsentwicklung – Szenario 1“

Gemäß Bevölkerungsprognose zwischen 2012 und 2030 kommt es ebenfalls zu einem starken Rückgang der schulpflichtigen Bevölkerung²⁴. Überträgt man die Bevölkerungsprognose auf die SchülerInnen, würden im Jahr 2030 insgesamt 31 SchülerInnen weniger das Stiftsgymnasium besuchen als im Jahr 2012 (vgl. Abbildung 34). Es ist jedoch anzunehmen, dass sich der bisherige Trend fortsetzt und der Einzugsbereich der SchülerInnen durch die Verbesserung der Erreichbarkeit zusätzlich erweitert. Damit werden potenziell mehr SchülerInnen aus benachbarten Bezirken (etwa Völkermarkt) nach St. Paul einpendeln und die Schülerzahlen insgesamt stabil bleiben.

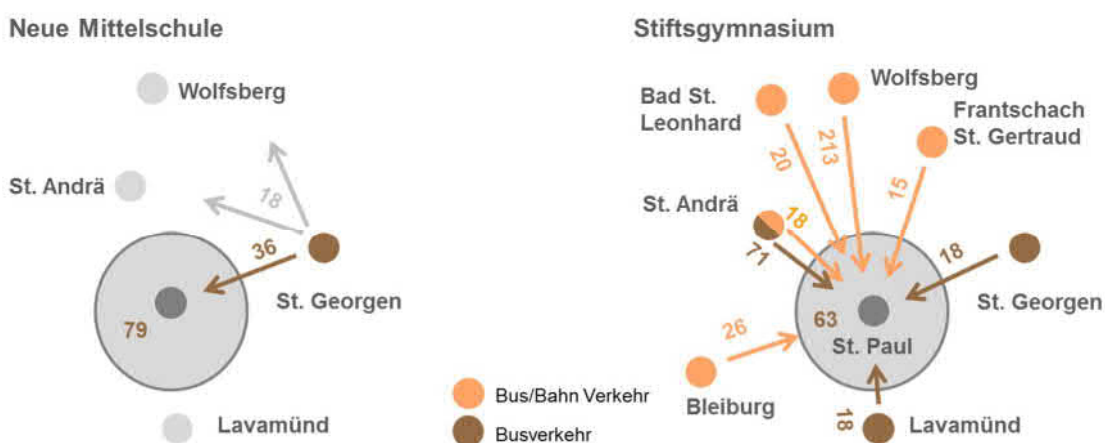


Abbildung 34: Prognose SchuleinpendlerInnen nach St. Paul im Jahr 2030, Eignung für öffentliche Verkehrsmittel unter Annahme des zukünftigen Mobilitätsangebots (eigene Darstellung)

²³ Annahme, dass innerhalb des Gemeindeverbands der ÖV-Anteil geringer ist, als im gemeindeübergreifenden Pendelverkehr.

²⁴ Die Prognosen gehen in der Gruppe der unter 20-Jährigen von einem noch deutlicheren Rückgang als in der gesamten Bevölkerung aus. Im Sinne einer konservativen Prognose werden jedoch die Entwicklungsraten der Gesamtbevölkerung für die Prognose herangezogen.

Aus den Gemeinden St. Georgen und Lavamünd pendeln im Jahr 2030 72 SchülerInnen nach St. Paul, die – sofern Sie ein öffentliches Verkehrsmittel nutzen – auf den Bus angewiesen sind. Aus der Gemeinde St. Andrä pendeln 71 SchülerInnen, die potenziell den Bus nutzen würden (Annahmen hierzu siehe Kapitel 4.2.1). Unter Annahme eines Modal Split im ÖV von 80 % fahren demnach **114 SchülerInnen direkt mit dem Bus nach St. Paul**, wobei die Hälfte davon aus St. Andrä und die Hälfte aus Lavamünd und St. Georgen kommt.

In St. Paul gibt es 2030 142 SchulbinnenpendlerInnen, für die ein Modal Split-Anteil von 80 % des ÖV angenommen wird. Demnach nutzen **114 SchülerInnen aus St. Paul das lokale Busangebot**.

Aus den Gemeinden Wolfsberg, Bad St. Leonard und Frantschach St. Gertraud pendeln im Jahr 2030 336 SchülerInnen, aus der Gemeinde St. Andrä 18 SchülerInnen, die potenziell die Bahn nutzen würden, und aus dem Bezirk Völkermarkt 26 SchülerInnen nach St. Paul. Unter der Annahme eines Modal Split-Anteil des ÖV von 80 % müssen aus diesen Gemeinden künftig **233 SchülerInnen** mit Bussen vom **Bf Lavanttal** in den **Ort St. Paul** befördert werden (Variante I).

SchuleinpendlerInnen: Variante II „gleichbleibende SchülerInnenzahl auf hohem Niveau“

Geht man davon aus, dass die Anzahl der SchülerInnen des Stiftsgymnasium St. Paul bis 2030 auf dem Niveau des Schuljahres 2016/17 bleibt (149 SchülerInnen in der NMS und 590 SchülerInnen im Stiftsgymnasium), und die Annahmen zu den Pendelrelationen jenen der Variante 1 entsprechen, ergibt sich folgendes Bild:

Unter Annahme eines Modal Split im ÖV von 80 % fahren **147 SchülerInnen direkt mit dem Bus nach St. Paul**, wobei die Hälfte davon aus St. Andrä und die Hälfte aus Lavamünd und St. Georgen kommt. Rund **145 SchülerInnen aus St. Paul nutzen das lokale Busangebot (BinnenschulpendlerInnen)**. Insgesamt **300 SchülerInnen** müssen mit **Bussen vom Bf Lavanttal** in den **Ort St. Paul** befördert werden (Variante II).

4.3.2 AuspendlerInnen aus St. Paul

Zwischen 2014 und 2030 kommt es in der Gemeinde St. Paul zu einer Abnahme der Zahl der Erwerbstätigen um 9,1 % von derzeit 913 auf künftig rd. 830 Erwerbstätige. Insgesamt gibt es 2030 um rd. 80 erwerbstätige AuspendlerInnen weniger als 2014. Bei den SchülerInnen sind es 2030 um 17 weniger als noch 2012 (vgl. Abbildung 35).



Abbildung 35: Prognose der AuspendlerInnen aus St. Paul im Jahr 2030, Eignung für öffentliche Verkehrsmittel unter Annahme des zukünftigen Mobilitätsangebots (eigene Darstellung)

Jene AuspendlerInnen, die **potenziell mittels Bus-Bahn-Verkehr ihr Pendelziel** erreichen, werden gemeinsam mit den AuspendlerInnen aus Lavamünd und St. Georgen in Kapitel 4.3.3 behandelt. Aus St. Paul könnten potenziell 161 Erwerbstätige und 25 SchülerInnen das Busangebot nutzen, um ihr Pendelziel (St. Andrä, Lavamünd und Feistritz ob Bleiburg) zu erreichen. Unterstellt man bei den Erwerbstätigen einen Modal Split-Anteil von 10% des ÖV und bei den SchülerInnen einen Modal Split-Anteil von 80 %, ergibt das in Summe **36 Personen, die mit den Bus nach St. Andrä, Lavamünd bzw. Feistritz ob Bleiburg aus St. Paul auspendeln.**

4.3.3 AuspendlerInnen aus St. Paul, Lavamünd und St. Georgen

Für die Abschätzung des Mobilitätsbedarfs am Bf Lavanttal sind auch die **AuspendlerInnen aus Lavamünd und St. Georgen** im überregionalen Kontext, aber auch im Lavanttal maßgeblich.

AuspendlerInnen mit überregionalem Pendelziel

Aus St. Georgen, Lavamünd und St. Paul pendeln im Jahr 2030 insgesamt 712 Erwerbstätige und 74 SchülerInnen in den Bezirk Völkermarkt, in die Steiermark und nach Wien²⁵ bzw. in Richtung Klagenfurt. Zusätzlich gibt es etwa 135 Studierende, die in diesen Gemeinden gemeldet sind und in die Hochschulstätten in Klagenfurt, Graz und Wien müssen (vgl. Abbildung 36).

²⁵ Rund die Hälfte der 192 erwerbstätigen AuspendlerInnen in Richtung Steiermark und Wien hat sein Pendelziel in Wien. Es ist davon auszugehen, dass ein großer Anteil dieser Personen derzeit und auch künftig im Wochentakt pendelt. Da es keine Daten zur tatsächlichen Aufteilung dieser Pendlerströme gibt und die Konsequenzen in der Größenordnung eher gering sind, wird im Sinne eines konservativen Ansatzes nicht in Tages- und Wochenpendler unterschieden.

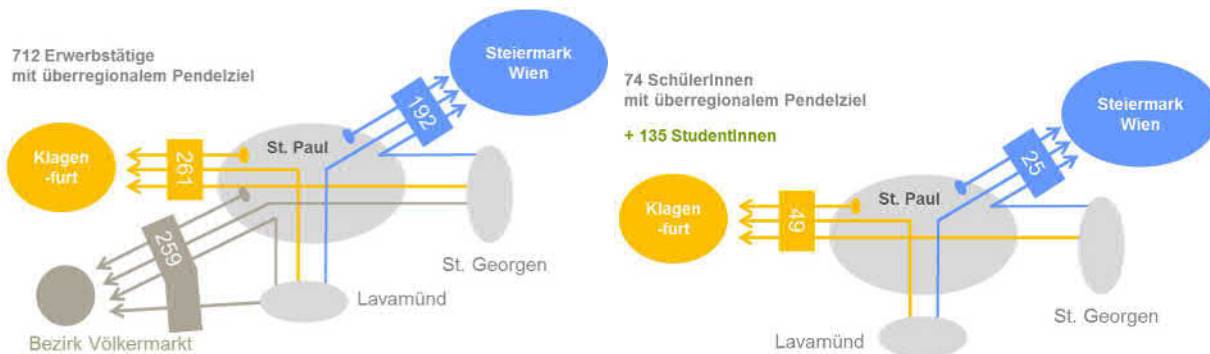


Abbildung 36: Prognose der erwerbstätigen AuspendlerInnen aus St. Georgen, Lavamünd und St. Paul mit überregionalem Pendelziel im Jahr 2030 (eigene Darstellung)

Diese Personen sind – sofern Sie den ÖV nutzen – auf ein kombiniertes Bus-Bahnangebot mit Umstieg am Bf Lavanttal angewiesen. Unter Annahme eines Modal Split-Anteils von 12 % des ÖV für die überregionalen Pendelrelationen der Erwerbstätigen und 80 % im SchülerInnenverkehr, fahren demnach **85 Erwerbstätige und 59 SchülerInnen mit dem Bus über St. Paul zum Bf Lavanttal**, um in weiterer Folge ihr Pendelziel zu erreichen. In St. Paul, Lavamünd und St. Georgen waren im Jahr 2014 143 **Studierende** wohnhaft gemeldet (Statistik Austria 2014). Im Jahr 2030 werden es lt. Prognose 135 Studierende sein. Da die Entfernung nach Klagenfurt, Graz aber auch Wien zu den Hochschulen relativ groß ist, wird die Annahme getroffen, dass rd. 50 % der gemeldeten Studierenden auch tatsächlich in ihren Heimatgemeinden wohnen und von dort aus zum Hochschulstandort pendeln. Hinterlegt man dann noch einen Modal Split im ÖV von 80 %, gibt es insgesamt **54 Studierende, die mit dem Bus über St. Paul zum Bf Lavanttal**, um in weiterer Folge ihr Pendelziel zu erreichen.

AuspendlerInnen mit Pendelziel im Lavanttal

Aus St. Georgen, Lavamünd und St. Paul pendeln im Jahr 2030 insgesamt **299 Erwerbstätige und 62 SchülerInnen nach St. Andrä** und **668 Erwerbstätige und 171 SchülerInnen nach Wolfsberg**. Nach Frantschach-St. Gertraud pendeln insgesamt nur zehn SchülerInnen, daher wird sie in den nachfolgenden Betrachtungen nicht gesondert angeführt (vgl. Abbildung 37).

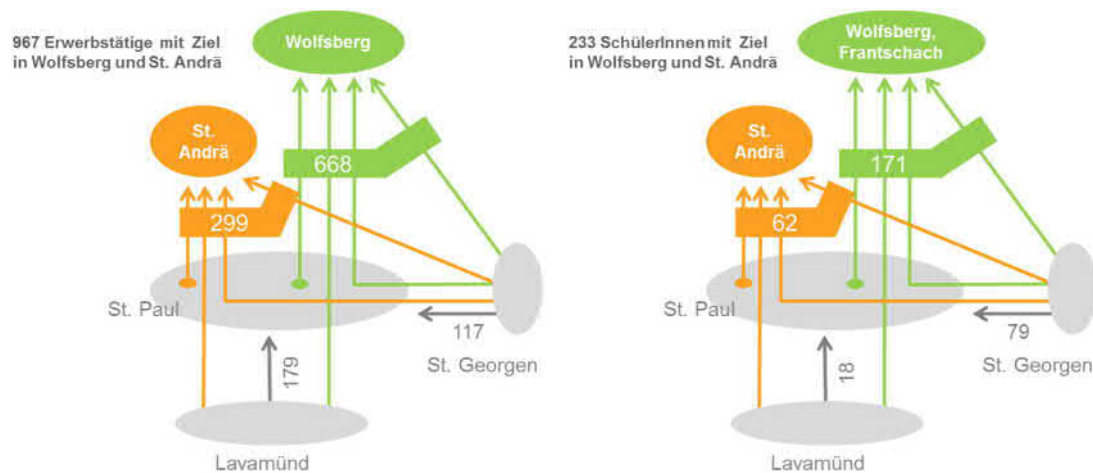


Abbildung 37: Prognose der erwerbstätigen AuspendlerInnen aus St. Georgen, Lavamünd und St. Paul mit Ziel in Wolfsberg und St. Andrä im Jahr 2030 (eigene Darstellung)

Unter Annahme eines Modal Split-Anteils des ÖV von 10 % bei den Erwerbstätigen und einem Modal Split-Anteils von 80 % des ÖV bei den SchülerInnen fahren **97 Erwerbstätige und 187 SchülerInnen** im ÖV von St. Paul, Lavamünd und St. Georgen nach St. Andrä oder Wolfsberg.

Die **Pendelbeziehungen innerhalb des Lavanttals**, also u. a. nach St. Andrä, Wolfsberg und Frantschach-St. Gertraud, stellen sich etwas komplexer dar. Hier wird es stark vom künftigen Angebot abhängig sein, ob PendlerInnen vom Bus auf die Bahn umsteigen werden. Ausschlaggebend dabei ist etwa, ob die Zeitersparnis gegenüber dem Komfort, das Verkehrsmittel nicht wechseln zu müssen, überwiegt, sowie die Entfernung zwischen Arbeitsplatz bzw. der Schulstandort und der Bus- oder Bahnhaltestelle.

4.4 ABLEITUNG DES MOBILITÄTSBEDARF

St. Andrä und Wolfsberg sind mit der Lavanttalbahn an das öffentliche Schienenverkehrsnetz und damit den künftigen Bf Lavanttal im Gemeindegebiet von St. Paul angebunden. Je nach Lage der Siedlungskerne wird sowohl die Eisenbahn bis zum künftigen Bf Lavanttal als auch der Busverkehr genutzt werden. Ab dem Bf Lavanttal bis St. Paul müssen jedoch jedenfalls Busse verkehren.

Bestehende Buslinien zwischen Wolfsberg und St. Paul, die entlang der B 70 Packer Straße und weiter die L 135 St. Pauler Straße (westlich der Bahn) sowie entlang der L 140 Gemmersdorfer Straße (östlich der Bahn) verkehren, sind für die Erschließung der Siedlungsräume entlang der Berghänge der Koralpe und der Saualpe weiterhin von großer Bedeutung. Lavamünd und St. Georgen sind nicht an das Schienenverkehrsnetz angebunden. Hier bleibt der Bus das einzige verfügbare öffentliche Verkehrsmittel.

Am Bf Lavanttal, der künftig als intermodaler Verkehrsknotenpunkt fungieren wird, werden künftig zu den Spitzenzeiten morgens und nachmittags/abends Erwerbs- und SchulpendlerInnen von der Bahn in Busse bzw. von Bussen in die Bahn umsteigen (vgl. Abbildung 38).

Busbedarf Richtung Ortschaft St. Paul

Gemäß Pendelprognose pendeln im Jahr 2030 unter Berücksichtigung des Modal Split sowie Annahmen zur Verkehrsmittelwahl (siehe Kapitel 4.3) 114 Erwerbstätige und 233 bis 300 SchülerInnen, also insgesamt rund **350 bis 420 Personen mit der Bahn zum Bf Lavanttal** und in weiterer Folge mit dem Bus in den Ort St. Paul.

Der **Spitzenbedarf an Transportmitteln** für die PendlerInnen vom Bf Lavanttal nach St. Paul bzw. von St. Paul zum Bf Lavanttal tritt in den Morgenstunden zwischen 6.00 und 7.30 Uhr auf. Es ist davon auszugehen, dass erfahrungsgemäß die rund 200 bis 260 SchülerInnen aus Norden gleichzeitig mit einem bestimmten bzw. dem letztmöglichen Zug anreisen. Die rund 30 bis 40 SchülerInnen, die außerhalb des Bezirks wohnen, kommen etwas zeitversetzt am Bahnhof an²⁶. Geht man von Bussen mit 50 Sitzplätzen und Vollbelegung aus, braucht es also in der Früh **fünf bis sechs Busse allein für den SchülerInnentransport vom Bf Lavanttal**. Die SchülerInnen müssen rechtzeitig vor Schulbeginn um 8:00 Uhr vom

²⁶ Entsprechend dem Stand des Bahn-Taktfahrplans im Juli 2017

Bf Lavanttal abgeholt und zu den jeweiligen Schulstandorten (Konvikt und Gymnasium) gebracht werden. Dieser Bedarf könnte teilweise über bestehende, geringfügig adaptierte Buslinien (unter Anbindung des Bf Lavanttal), die nicht voll ausgelastet sind, mitabgedeckt werden.

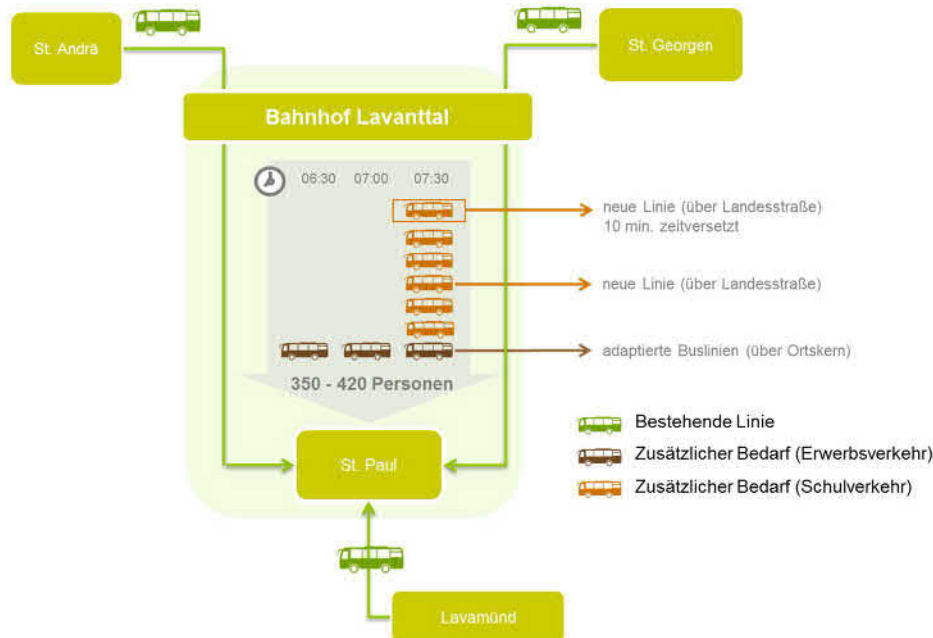


Abbildung 38: Linienverkehr zur Spitzenzeit (Vormittags) am Bf Lavanttal und im Ort St. Paul (eigene Darstellung)

Weitere **drei Busse**, die für die **Erwerbstätigen** benötigt werden, verteilen sich – unter Annahme eines Betriebsbeginns der Erwerbstätigen zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr – auf die Morgenstunden zwischen 6.30 und 8.00 Uhr, um die Erwerbstätigen möglichst nah an die Arbeitsstätten zu bringen. Diese Verbindungen können über bereits bestehende, jedoch geringfügig adaptierte Buslinien (jeweils unter Anbindung des Bf Lavanttal) geführt werden. Nachmittags muss dieselbe Personenanzahl in gegenläufiger Richtung mit Bussen transportiert werden, wobei sich die Schulfahrten auf den Nachmittag verteilen.

Busbedarf Richtung Bf Lavanttal

Aus St. Paul, Lavamünd und St. Georgen haben unter Berücksichtigung des Modal-Split sowie Annahmen zur Verkehrsmittelwahl (siehe Kapitel 4.3) 85 Erwerbstätige, 59 SchülerInnen und 54 Studierende, also insgesamt rd. **200 Personen ein überregionales Pendelziel, das mit Bussen über den Bf Lavanttal** zu erreichen ist. Teilweise ist nur die Adaptierung von Linien erforderlich, die keine zusätzliche Belastung des Ortskerns St. Paul bedingt. Weitere 97 Erwerbstätige und 187 SchülerInnen, also insgesamt rd. **290 Personen, haben ein Pendelziel innerhalb des Bezirks Wolfsberg.**

Hier wird es stark vom künftigen Mobilitätsangebot abhängen, ob diese Personen mit Umstieg über den Bf Lavanttal pendeln, oder eine direkte Verbindung mittels Bussen nutzen. Unter der Annahme, dass 50 % über den Bf Lavanttal pendeln, müssen insgesamt 345 Personen von St. Paul, Lavamünd und St. Georgen am Bf Lavanttal umsteigen, um ihr Pendelziel zu erreichen (vgl. Abbildung 39).

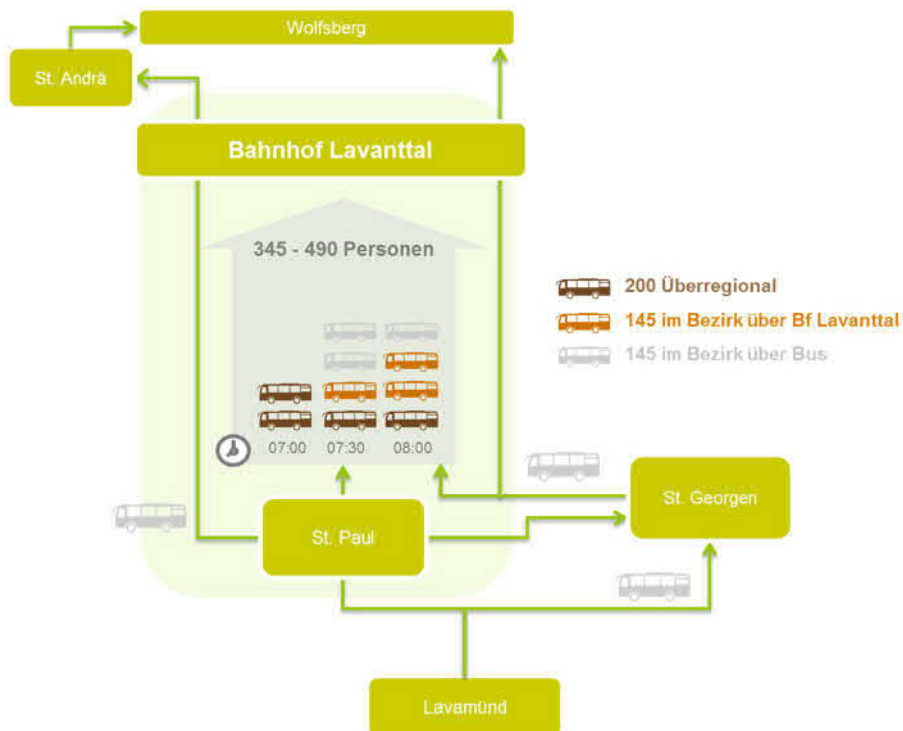


Abbildung 39: Busverkehr zur Spitzzeit (Vormittags); Pendler aus St. Paul, Lavamünd und St. Georgen (eigene Darstellung)

Nachmittags muss dieselbe Personenanzahl in gegenläufiger Richtung mit Bussen transportiert werden, wobei sich die Fahrten auf den ganzen Nachmittag verteilen.

5 ANBINDUNG AN DEN BF LAVANTTAL

5.1 ZIELE DES KÜNFTIGEN BUSANGEBOTS

Im Zuge des Bearbeitungsprozesses wurden seitens der beteiligten StakeholderInnen Zielsetzungen für die Umsetzung des Busanbindungskonzepts und die örtliche Anbindung von St. Paul an den Bf Lavanttal formuliert. Für die Gemeinde gibt es folgende Wünsche und Ziele, die in der Konzeption der Busanbindung zu berücksichtigen sind (vgl. Abbildung 40).

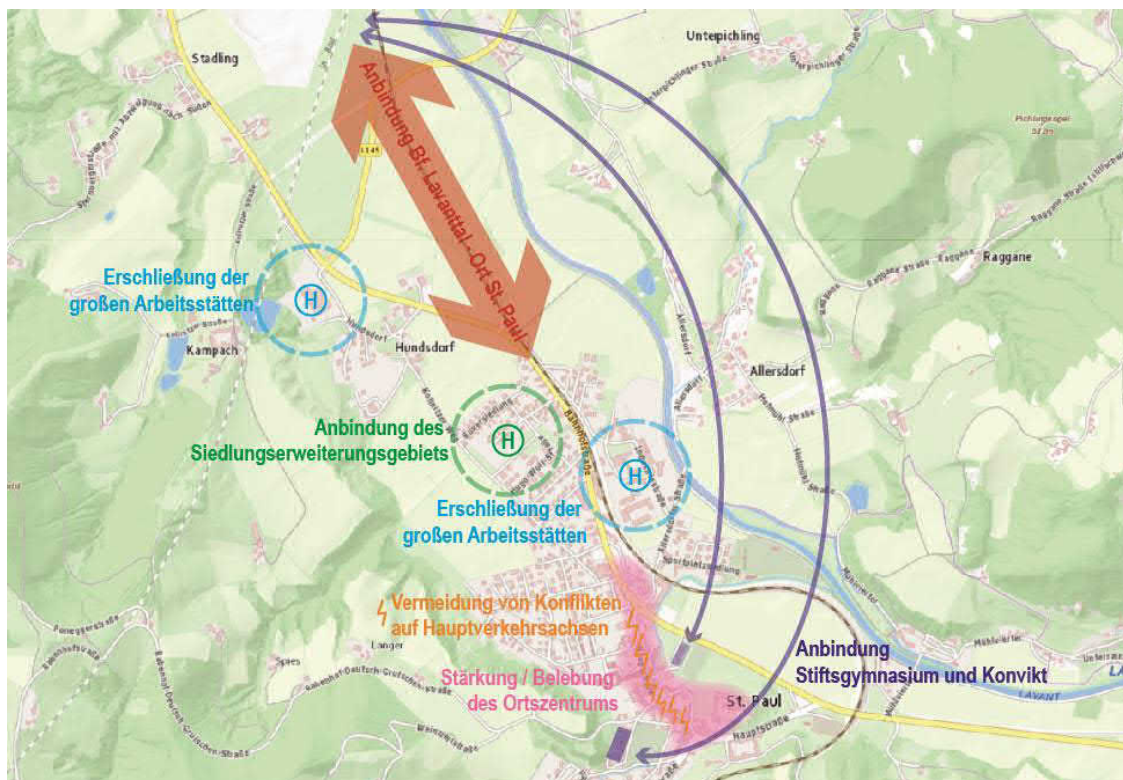


Abbildung 40: Wünsche und Ziele der Gemeinde (eigene Darstellung)

5.1.1 Ziele der Gemeinde

Die zentrale Zielsetzung der Gemeinde ist es, künftig **keine Nachteile in der Erreichbarkeit** gegenüber der Bestandssituation zu haben bzw. sogar eine Verbesserung der Erreichbarkeit für die lokale Bevölkerung und die EinpendlerInnen zu erzielen. Durch das Busanbindungskonzept sollen **Defizite im aktuellen Angebot behoben** werden und zusätzliche Gebiete innerhalb der Gemeinde erschlossen werden.

Es wird eine **attraktive, flexible, bedarfsgerechte ÖV-Anbindung** gefordert. Der Schulpendelverkehr bzw. etwaiger zusätzlicher Verkehr zwischen Bf Lavanttal und Ortszentrum soll teilweise mittels Elektrobusen abgewickelt werden. Im Zusammenhang mit dem Schulpendelverkehr soll es zu einer **Erhöhung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Konflikten an den Hauptverkehrsachsen** der Gemeinde, v. a. im Ortskern von St. Paul, kommen. Die derzeitige Situation, dass große SchülerInnengruppen zu Fuß vom Bf St. Paul durch den Ort zu den Schulen gehen und sowohl das Verkehrsgeschehen beein-

flussen, als auch durch das Verkehrsgeschehen gefährdet sind, soll entschärft werden. Gleichzeitig sieht die Gemeinde den Vorteil, dass es durch die SchülerInnengruppen nachmittags zu einer **Belebung des Ortskerns** und damit der Wirtschaft im Ort kommt.

Die Gemeinde sieht positive **gesundheitliche Aspekte** darin, dass die SchülerInnen auf ihrem Schulweg Wege zu Fuß zurücklegen. Diese sollten sich jedoch in einem zumutbaren Rahmen bewegen.

Seitens der Gemeinde St. Paul wurde Anfang September 2017 ein **Ortskernbelebungskonzept** in Auftrag gegeben, in dem gemeinsam mit der Bevölkerung Strategien zur Aufwertung und Belebung des Ortskerns entwickelt werden sollen. Auch wenn dieser Prozess noch am Beginn steht und mit einem fertigen Konzept frühestens 2018 zu rechnen sein wird, soll das Busanbindungskonzept mit den prinzipiellen Zielsetzungen des Ortskernbelebungskonzept in Einklang stehen.

5.1.2 Ziele des Landes Kärnten

Im Kärntner Raumordnungsgesetz besteht das Ziel, die „*Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft [...] unter Beachtung der bestehenden Strukturen [...] zu decken*“ (§ 2 Abs 1 Z 11, K-ROG).

Die **flächendeckende Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln** stellt die Versorgung mit Mobilitätsdienstleistungen für alle Bevölkerungsgruppen sicher und ist ein zentrales Anliegen des MoMaK 2035. Demnach beschränkt sich der ÖV „*nicht nur auf den öffentlichen Personennah- und Fernverkehr (Schiene, Linienbus), sondern beinhaltet auch alternative, bedarfsorientierte Angebotsformen (Go-Mobil, Anrufsammeltaxis, Seniorentaxis, etc.)*“ (MoMaK 2035, Teil 1: S. 58).

Gemäß der Zielsetzungen MoMaK 2035 soll es zu einer **Verdoppelung des ÖV-Anteils** auf 12 % im kärntenweiten Durchschnitt (Zentrum und Peripherie) kommen. Die langfristige Vision sieht einen Anteil von 20 % des ÖV vor. Die Stärkung der **Multimodalität** ist genauso wie der Förderung von **Elektromobilität** ein wesentliches Ziel des MoMaK 2035.

5.1.3 Ziele der ÖBB

Ziele der ÖBB sind insbesondere die Schaffung von Voraussetzungen für die **Einhaltung des Integrierten Taktfahrplans (ITF)** sowie die **Attraktivierung des ÖV-Angebots** zur Veränderung des **Modal Split** zugunsten der Bahn.

5.1.4 Umlegung der oben genannten Ziele ins Buskonzept

Die Errichtung der Koralmbahn mit dem neuen Bf Lavanttal erfordert eine Neuorientierung des öffentlichen Verkehrsangebots, in dem der Bf Lavanttal im Mittelpunkt der künftigen Verkehrsplanung in dieser Region steht. Mit der Konzeption eines dahingehenden Buskonzepts werden auf Basis der o.g. Ziele folgende Schwerpunkte verfolgt:

- 1) Anbindung Bf Lavanttal (vgl. Kapitel 5.2):

- a) Anpassung der Linienführung bestehender Buslinien hin zum intermodalen Knoten Bf Lavanttal als zentrale Anlaufstelle
 - b) Die in a) adaptierten Linien sollen zusätzlich regelmäßig die Strecke Bf Lavanttal – Ortschaft St. Paul bedienen.
- 2) Transport von PendlerInnen zwischen Bf Lavanttal und Ort St. Paul (vgl. Kapitel 5.3):
Etablierung neuer Relationen (Buslinien), die nach Auflassung der Bestandsstrecke in St. Paul die PendlerInnen von St. Paul zum Bf Lavanttal und umgekehrt transportieren.
 - 3) Das Konzept muss den Anforderungen hinsichtlich Bedienstandards, Organisationsform und Ausgestaltung der Haltestellen entsprechen (vgl. Kapitel 5.4).

Die wichtigste Neuerung wird eine optimale Anbindung der Ortschaften im Lavanttal und insbesondere jener der Gemeinde St. Paul an den Bf Lavanttal darstellen. Die tatsächliche Linienführung und auch der Takt werden von Verkehrsdienstleistern auf Basis der funktionalen Ausschreibungen unter Berücksichtigung der neuen Gegebenheiten festgelegt werden. Die Verkehrsdienstleistungen für die Zeit nach Inbetriebnahme der Koralmbahn werden im Jahr 2024 ausgeschrieben.

5.2 NEUORGANISATION DES BUSANGEBOTS IM LAVANTTAL

In Kapitel 3.1.2 sind bestehende lokale Buslinien im Lavanttal beschrieben. Da die Linien künftig geänderte Linienführungen und Linienbezeichnungen aufweisen können, werden im folgenden Buskonzept nicht „Buslinien“ sondern „Relationen“ unter Angabe der Orte bzw. Ortsteile angesprochen.

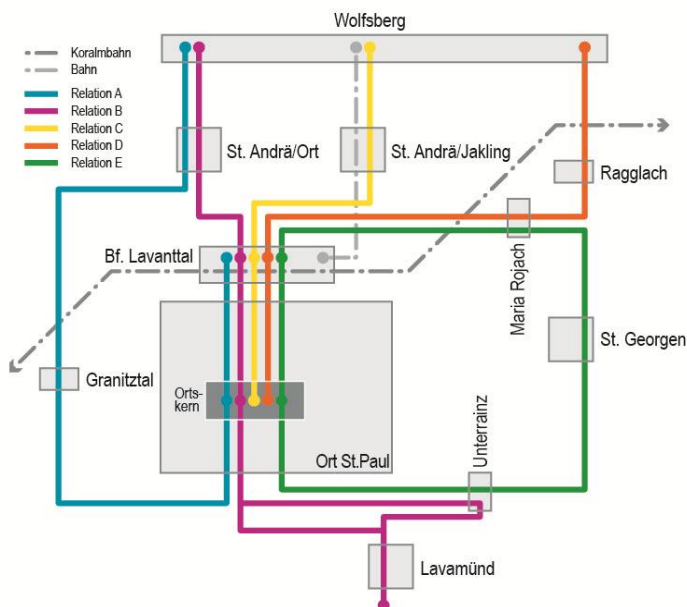


Abbildung 41: Schematische Darstellung der künftigen Busanbindung im Unteren Lavanttal (eigene Darstellung)

Die Zielgruppe, Bedienfrequenz /Takt und die Wirkungen der einzelnen Relationen für St. Paul, werden im Anschluss beschrieben. Eine Gesamtdarstellung über alle Relationen (Neuorganisation des Busangebots im Lavanttal) ist der Planbeilage zu entnehmen.

5.2.1 Relation A: Wolfsberg – St. Paul – Bf Lavanttal

Wolfsberg – St. Andrä Ort – Granitztal – St. Paul – Bf Lavanttal	
Ziel/Zielgruppe <ul style="list-style-type: none"> q Vorrangiges Ziel der Relation ist der Schulpendelverkehr, insbesondere zwischen dem Granitztal und den Schulen in St. Paul, aber auch Bf Lavanttal und St. Paul 	
Bedienfrequenz/Takt <ul style="list-style-type: none"> q Dichtere Vertaktung abgestimmt auf Schul- und Berufspendelverkehr zur HVZ. q Für Amtswege zur Bezirkshauptstadt Wolfsberg bzw. zur Landeshauptstadt Klagenfurt (über Bf Lavanttal) ist ein lockerer Takt zu festen Bedienzeiten ausreichend. 	
Wirkung für St. Paul <ul style="list-style-type: none"> q SchülerInnen und Berufstätige aus dem Granitztal erreichen die Schul- und Arbeitsstandorte sowie die Gemeindeverwaltung in St. Paul sowie die Bezirks- und Landeshauptstadt (z. B. für Amtswege, höhere Schulen, Dienstleistungen und Güter des nicht-täglichen Bedarfs) mit öffentlichen Verkehrsmitteln. q Zusätzlich bietet diese Relation eine Verbindung zwischen dem Ort St. Paul und dem Bf Lavanttal. Diese Relation bedient die Teilstrecke Bf Lavanttal – Bad St. Paul und kann somit einige KonviktschülerInnen vom Bahnhof aufnehmen 	

Tabelle 3: Wichtigste Merkmale der Busrelation Relation A

5.2.2 Relation B: Wolfsberg – Bf Lavanttal – St. Paul - Lavamünd

Wolfsberg – St. Andrä Ort – Stadling – Bf Lavanttal – St. Paul - Lavamünd	
Ziel/Zielgruppe <ul style="list-style-type: none"> q Vorrangiges Ziel der Relation ist eine durchgängige Nord-Süd-Busverkehrsverbindung für die Ortschaften westlich der Bahn im Unteren Lavanttal bis Lavamünd. q Die Linie dient dem Schul- und Berufspendelverkehr in beiden Richtungen. 	
Bedienfrequenz/Takt <ul style="list-style-type: none"> q Dichter und insbesondere regelmäßiger Takt in beide Richtungen. 	
Wirkung für St. Paul <ul style="list-style-type: none"> q Insbesondere die SchülerInnen und Erwerbstätigen, die die Lavanttalbahn nicht nutzen (können), haben ein attraktives Angebot, ihren Schul- oder Arbeitsort in St. Paul mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Dies betrifft die Bevölkerung aus Lavamünd südlich von St. Paul, aber auch in den Ortschaften westlich der Bahn im Norden von St. Paul. q Zusätzlich bietet diese Relation eine Verbindung zwischen dem Ort St. Paul und dem Bf Lavanttal. q Zur HVZ könnte ein Kurs über die Landesstraße führen und somit SchülerInnen aus beiden Richtungen direkt in das Stiftsgymnasium befördern 	

Tabelle 4: Wichtigste Merkmale der Busrelation Relation B

5.2.3 Relation C: Wolfsberg – Bf Lavanttal – St. Paul


Wolfsberg – St. Andrä / Jakling – Bf Lavanttal – St. Paul	
Ziel/Zielgruppe <ul style="list-style-type: none"> q Diese Relation, die parallel zur Lavanttalbahn verläuft, übernimmt eine Zubringerfunktion für die PendlerInnen aus den kleineren Ortschaften zu den Bahnhöfen. Die Relation ermöglicht auch eine direkte Busverbindung in den Ort St. Paul (mit oder ohne Umstieg am Bf Lavanttal). q Bisher gibt es auf dieser Relation nur eine Verbindung täglich, da die Relation derzeit über die Lavanttalbahn abgedeckt wird; künftig ersetzt diese Relation das aufgelassene Teilstück der Bahn bis nach St. Paul. 	
Bedienfrequenz/Takt <ul style="list-style-type: none"> q Regelmäßiger, mit der Bahn abgestimmter Takt. 	
Wirkung für St. Paul <ul style="list-style-type: none"> q Für die SchülerInnen aus den Ortschaften an dieser Strecke stellt die Relation eine direkte Verbindung zum Bf Lavanttal einerseits und zu den Schulen im Ort St. Paul andererseits dar. q Zusätzlich bietet diese Relation eine Verbindung zwischen dem Ort St. Paul und dem neuen Bf Lavanttal. 	

Tabelle 5: Wichtigste Merkmale der Busrelation Relation C

5.2.4 Relation D: Wolfsberg – Maria Rojach – Bf Lavanttal – St. Paul


Wolfsberg – Ragglach – Maria Rojach – Bf Lavanttal – St. Paul	
Ziel/Zielgruppe <ul style="list-style-type: none"> q Vorrangiges Ziel der Relation ist eine durchgängige Nord-Süd-Busverkehrsverbindung für die Ortschaften an den Hängen der Koralpe im Osten des Lavanttals bis nach St. Paul. q Die Linie dient dem Schul- und Berufspendelverkehr in beiden Richtungen. 	
Bedienfrequenz/Takt <ul style="list-style-type: none"> q Dichtere Vertaktung abgestimmt auf Schul- und Berufspendelverkehr zur HVZ. q Für Amtswege zur Bezirkshauptstadt Wolfsberg bzw. zur Landeshauptstadt Klagenfurt (über Bf Lavanttal) ist ein lockerer Takt zu festen Bedienzeiten in Abstimmung mit der Bahn ausreichend. 	
Wirkung für St. Paul <ul style="list-style-type: none"> q Für die SchülerInnen aus den Ortschaften an dieser Strecke stellt die Relation eine direkte Verbindung zum Bf Lavanttal einerseits und zu den Schulen im Ort St. Paul andererseits dar. q Zusätzlich bietet diese Relation eine Verbindung zwischen dem Ort St. Paul und dem Bf Lavanttal. 	

Tabelle 6: Wichtigste Merkmale der Busrelation Relation D

5.2.5 Relation E: St. Paul – St. Georgen – Maria Rojach – Bf Lavanttal – St. Paul

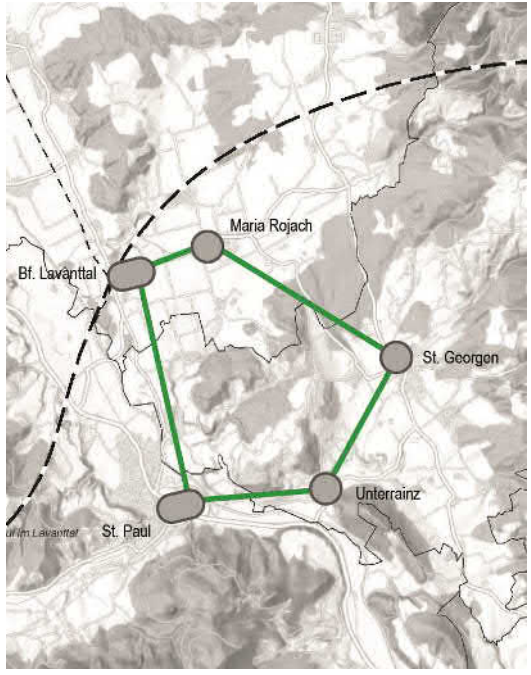
St. Paul – Unterrainz – St. Georgen – Maria Rojach – Bf Lavanttal – St. Paul	
Ziel/Zielgruppe	
<ul style="list-style-type: none"> q Vorrangiges Ziel der Relation ist eine Ringverbindung der Ortschaften St. Georgen und Maria Rojach mit dem Bf Lavanttal und St. Paul. q Die Linie ist der Hauptzubringer für SchülerInnen und Erwerbstätigen aus den Ortschaften auf dieser Relation zu den Schul- und Arbeitsstätten in St. Paul bzw. zum Bf Lavanttal. 	
Bedienfrequenz/Takt	<ul style="list-style-type: none"> q Dichtere Vertaktung abgestimmt auf Schul- und Berufspendelverkehr zur HVZ. q Für Amtswege zur Bezirkshauptstadt Wolfsberg bzw. zur Landeshauptstadt Klagenfurt (über Bf Lavanttal) ist ein lockerer Takt zu festen Bedienzeiten in Abstimmung mit der Bahn ausreichend. q Eignung der Relation für E-Busverkehr
Wirkung für St. Paul	<ul style="list-style-type: none"> q Für die SchülerInnen aus den Ortschaften an dieser Strecke stellt die Relation eine direkte Verbindung zum Bf Lavanttal einerseits und zu den Schulen im Ort St. Paul andererseits dar. q Zusätzlich bietet diese Relation eine Verbindung zwischen dem Ort St. Paul und dem Bf Lavanttal.

Tabelle 7: Wichtigste Merkmale der Busrelation Relation E

Mit der beschriebenen Linienführung der Relationen werden die am Ende des Kapitels 5.1 angeführten Schwerpunkte unter Punkt 1) Anbindung Bf Lavanttal berücksichtigt: einerseits die **optimale Anbindung der Ortschaften** in der Region an den Bf Lavanttal und andererseits **regelmäßige Fahrten dieser Linien zwischen dem Ort St. Paul und dem Bf Lavanttal**.

Die Relation E ist aufgrund ihrer kurzen Streckenlänge gut für die Bedienung mittels, E-Buslinien geeignet. Derselbe Fuhrpark kann in den HVZ für SchülerInnen-Linien (siehe Kapitel 5.3) verwendet werden.

Durch die adaptierte Linienführung der Relationen über den Bf Lavanttal ist es möglich den Busbedarf für die SchülerInnen – insbesondere zur HVZ – mit abzudecken. Eventuell vorhandene freie Sitzplatzkapazitäten von Buslinien der Relationen A – E können für den Transport der SchülerInnen vom Bf Lavanttal nach St. Paul genutzt werden, vorausgesetzt der Fahrplan stimmt mit den Unterrichtsbeginnzeiten überein. Diese Maßnahme verringert den kurzzeitigen Bedarf an zusätzlich Bussen, die ausschließlich für den SchülerInnenverkehr in der Früh benötigt werden.

5.3 NEUORGANISATION DES BUSANGEBOTS IN ST. PAUL

Die Auflassung der Bahnstrecke zwischen Bf Lavanttal und dem Ort St. Paul muss durch ein Busangebot kompensiert werden. Ein Teil des Verkehrs kann, wie in Kapitel 5.2 erläutert, über adaptierte Buslinien abgewickelt werden, die künftig auch die Strecke zwischen Bf Lavanttal und St. Paul bedienen. Diese geänderten Linienführungen bringen für St. Paul bereits sehr gute Anbindungen an den Bf Lavanttal, ohne die beengten Verkehrsverhältnisse im Ort zu belasten. Die **Führung von neuen Buslinien** muss derart gestaltet werden, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen in verträglicher Weise für den Ort (insbesondere im Zusammenhang mit Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs) möglich ist.

5.3.1 Grundlagen zur Variantenentwicklung

Für den Schulpendelverkehr zu Spitzenlastzeiten braucht es ein neues Busangebot. Zur Verbesserung des ÖV-Angebots für Erwerbstätige, die in St. Paul beschäftigt sind, wird zusätzlich eine Linie für die ErwerbsspendlerInnen vorgeschlagen, die zu den Schichtzeiten die großen Arbeitsstätten im Ort ansteuert.

- q **SchülerInnen-Linie:** Für die SchülerInnen, die vom Bf Lavanttal in das Stiftsgymnasium oder das Konvikt müssen, wird ein neues Busangebot geschaffen. Dabei wird einerseits der Gedanke „**A – Entflechtung des Schülerverkehrs**“ mit möglichst direkter Anbindung der einzelnen Schulstandorte und andererseits eine „**B – Gemeinsame Verkehrslösung**“ für die SchülerInnen des Stiftsgymnasiums und des Konvikts verfolgt. In Kapitel 5.3.2 werden unterschiedliche Umsetzungsvarianten vorgestellt und bewertet.
- q **ErwerbsspendlerInnen-Linie:** Eine ErwerbsspendlerInnen-Linie zu den Schichtzeiten soll den Bf Lavanttal an die größten Arbeitsstätten anbinden. Ein Umsetzungsvorschlag wird in Kapitel 5.3.3 beschrieben.

Für die Erschließung der Schulstandorte (Bf Lavanttal – Stiftsgymnasium / Konvikt) sind verschiedene Fahrtrouten denkbar. Diese Routen werden als **Umsetzungsvarianten** hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile in folgenden Kriterien bzw. Unterkriterien analysiert. Da bei der ErwerbsspendlerInnen-Linie nur eine Variante beschrieben wird, entfällt die Bewertung nach Kriterien.

NutzerInnenkomfort und Sicherheit

- q Dauer des Fußweges (< 5 Minuten; < 10 Minuten, > 10 Minuten)
- q Anzahl der Straßenquerungen (0, 1, 2)

Auswirkungen auf den Ortskern

- q SchülerInnengruppen, Lärmbelästigung
- q Belebung des Ortes bzw. Passieren von Supermärkten

Flüssigkeit des Verkehrs

- q Berührung des Ortskerns durch Linienführung (gar nicht, randlich, komplett)
- q Beeinträchtigung Verkehrsfluss durch Ein- und Ausstieg
- q Beeinträchtigung Verkehrsfluss durch SchülerInnengruppen

Bauliche Umsetzung

- q Ausreichend Fläche für Businseln
- q Aufwand der Baumaßnahmen (keine oder einfache Baumaßnahmen / geringfügige Anpassung bestehender Infrastruktur; Anpassung bestehender Infrastruktur; Errichtung neuer Infrastruktur)
- q Abhängigkeit Verfügbarkeit der Grundstücke (private Grundstücke, öffentliche Grundstücke)

Zur Bewertung der genannten Kriterien werden in Anlehnung an die Zielsetzungen aus Kapitel 5.1 fünf

Wirkungsgrade wie folgt definiert:

„überwiegend positive Wirkung“	„teilweise positive Wirkung“	„wirkungsneutral“	„teilweise abträgliche Wirkung“	„überwiegend abträgliche Wirkung“
++	+	0	-	--

Abbildung 42: Darstellung der Wirkungsgrade (eigene Darstellung)

Bei der Entwicklung der Umsetzungsvarianten ist zu berücksichtigen, dass alle SchülerInnen, die mit der Bahn anreisen, morgens mit nur zwei Zügen (vom Raum Wolfsberg bzw. von Bleiburg) innerhalb von zehn Minuten am Bf Lavanttal eintreffen. Diese müssen **an den Schulstandort** gebracht werden, ohne durch die kurzzeitig erforderliche Anzahl an Bussen den **Ortskern verkehrlich zu belasten**. Während morgens alle SchülerInnen gleichzeitig ankommen, verteilen sich die notwendigen Fahrten retour auf mehrere Stunden. Bei der Abwicklung des SchülerInnenverkehrs zwischen Bf Lavanttal und St. Paul wird von der Umsetzung eines **E-Bussystems** ausgegangen.

5.3.2 SchülerInnen-Linie

Insgesamt kommen künftig rd. 230 bis 300 SchülerInnen am Bf Lavanttal an, die das Stiftsgymnasium St. Paul besuchen und zu einem der beiden Schulstandorte (Stiftsgymnasium oder Konvikt) im Ortszentrum müssen. Unter Annahme, dass ein Bus Platz für 50 SchülerInnen bietet, werden daher relativ zeitgleich insgesamt fünf bis sechs Busse benötigt. Die SchülerInnen teilen sich wie folgt auf zwei Standorte auf: die Oberstufe ist im Stiftsgymnasium untergebracht ist; die Klassenräume der Unterstufe befinden sich im Konvikt. Für den Transport dieser SchülerInnen zur Schule sind zwei unterschiedliche Lösungsansätze denkbar:

- q **„A - Entflechtung des Schülerverkehrs“:** die SchülerInnen entscheiden sich bereits am Bahnhof Lavanttal, ob sie den Bus „Stiftsgymnasium“ oder den Bus „Konvikt“ wählen. Zwei bis drei Busse fahren zum Stiftsgymnasium und drei Busse zum Konvikt;
- q **„B - gemeinsame Verkehrslösung“:** alle fünf bis sechs Busse haben dieselbe Ziel-Haltestelle, von dieser gehen die SchülerInnen den restlichen Weg zu Fuß zum jeweiligen Schulgebäude.

Für die beiden Lösungsansätze werden nachfolgend jeweils unterschiedliche Umsetzungsvarianten dargestellt, beschrieben und bewertet.

5.3.2.1 „A – Entflechtung des SchülerInnenverkehrs“

Dieser Ansatz setzt eine Aufteilung des SchülerInnenverkehrs zu den zwei räumlich getrennten Schulstandorten Stiftsgymnasium bzw. Konvikt voraus. Das bedeutet, dass am Bf Lavanttal eigene Busse mit dem Fahrziel Stiftsgymnasium sowie eigene Busse mit dem Fahrziel Konvikt die SchülerInnen aufnehmen und möglichst direkt zum jeweiligen Schulstandort bringen. Da die SchülerInnen aus dem Bezirk Völkermarkt (rd. 30 bis 40 SchülerInnen) gemäß ITF um zehn Minuten zeitversetzt am Bf Lavanttal eintreffen, wird für diese SchülerInnen ein eigener Bus vorgesehen, der beide Standorte bedient. Für beide Fahrrelationen gibt es verschiedene Zielhaltestellen, die nachfolgend als Varianten dargestellt werden.

A – Entflechtung des SchülerInnenverkehrs – Stiftsgymnasium

Für die BesucherInnen der Oberstufe, die vom Bf Lavanttal zum Stiftsgymnasium müssen, sind zwei bis drei Busse erforderlich.



Abbildung 43: Umsetzungsvariante „A – Entflechtung des Schülerverkehrs“ – Stiftsgymnasium (eigene Darstellung)

Folgende drei Varianten (Zielhaltestellen) werden vorgeschlagen (siehe Abbildung 43):

- q Hst Bf St. Paul (A)²⁷,
- q Hst Parkplatz Stiftsgymnasium (A),
- q Hst Busbucht Stiftsgymnasium;

Pläne zur Umsetzung der drei genannten Varianten befinden sich in der Planbeilage (Plan „SchülerInnen-Linie Hst Bf St. Paul (A)“, Plan „SchülerInnen-Linie Hst Parkplatz Stiftsgymnasium (A)“, Plan „SchülerInnen-Linie Hst Busbucht Stiftsgymnasium“).

Variante Hst Bf St. Paul (A)

Diese Variante sieht eine Busverbindung für die SchülerInnen des Stiftsgymnasiums zwischen dem Bf Lavanttal und dem Bf St. Paul mit Haltestelle und Umkehr vor. Ab hier folgen die Schülerinnen zu Fuß der Sankt Pauler Landesstraße, queren im Bereich des Kreisverkehrs die Allersdorfer Straße und die Sankt Pauler Straße und gehen entlang der Straße weiter bis zum Stiftsgymnasium.

A – Entflechtung des SchülerInnenverkehrs (Stiftsgymnasium): Hst Bf St. Paul		
NutzerInnenkomfort und Sicherheit	Die SchülerInnen werden zum Bf St. Paul gebracht. Auf dem ca. 550 m langen Fußweg (ca. 7 Minuten ²⁸) queren die SchülerInnen die Allersdorfer Straße und die L 135 St. Pauler Straße über einen Schutzweg.	-
Auswirkungen auf den Ortskern	Entlastung des Ortskerns in den Morgenstunden in Hinblick auf Lärm, da die SchülerInnen nicht mehr in großen Zahlen durch den Ort gehen. Die SchülerInnen des Stiftsgymnasiums passieren den Ortskern auf ihrem Schulweg nicht; es kommt zu keiner Belegung des Ortskerns. Die SchülerInnen passieren zwei Supermärkte.	0
Flüssigkeit des Verkehrs	Die Busse verkehren außerhalb des zentralen Ortskerns, daher gibt es keine zusätzliche Verkehrsbelastung in diesem Bereich. Das Ein- und Aussteigen der SchülerInnen erfolgt auf dem Bahnhofsvorplatz und beeinträchtigt nicht den Verkehrsfluss entlang der Landesstraße. Es besteht eine eigene Abbiegespur, sodass das erforderliche Linksabbiegen des Busses zu keiner Verzögerung auf der Landesstraße führt. Die SchülerInnen müssen morgens und nachmittags zwei Straßen queren, dadurch kommt es kurzfristig zu Verzögerungen des Straßenverkehrs.	0
Bauliche Umsetzung	Fläche für zwei Businseln ist vorhanden. Die Errichtung von Busstellplätzen mit überdachten Aufenthaltsflächen, eine weitere Ausfahrt sowie die Umlegung des Gehsteigs sind erforderlich. Der beste Linksabbieger wird genutzt. Ein Kiss & Ride-Streifen ist optimal zu integrieren. Bei Bedarf sind die PKW-Stellplätze Richtung Bahntrasse zu situieren. Die Flächen befinden sich auf Bahngrund und sind daher verfügbar.	-

Tabelle 8: Vor- und Nachteile der Variante Hst Bf St. Paul (A)

Haltestelle Parkplatz Stiftsgymnasium (A)

Diese Variante sieht eine Punkt-zu-Punkt-Verbindung zwischen dem Bf Lavanttal und dem Stiftsgymnasium mit Haltestelle und Umkehr am Parkplatz an der Sankt Pauler Landesstraße vor. Die SchülerInnen queren am Weg zum Stiftsgymnasium die Sankt Pauler Landesstraße über den vorhandenen Schutzweg.

²⁷ Das „A“ steht für die generelle Variante „Entflechtung des Schülerverkehrs“: zwei Busse fahren zum Stiftsgymnasium.

²⁸ Bei einer Schrittgeschwindigkeit von rd. fünf km pro Stunde.

A – Entflechtung des SchülerInnenverkehrs (Stiftsgymnasium): Hst Parkplatz -Stiftsgymnasium		
NutzerInnenkomfort und Sicherheit	Die SchülerInnen werden nahe zum Schulstandort gebracht. Auf dem ca. 200 Meter langen Fußweg (ca. zwei bis drei Minuten) queren die SchülerInnen L 135 St. Pauler Straße über einen Schutzweg.	+
Auswirkungen auf den Ortskern	Entlastung des Ortskerns in den Morgenstunden in Hinblick auf Lärm, da die SchülerInnen nicht mehr in großen Zahlen durch den Ort gehen. Die SchülerInnen des Stiftsgymnasiums passieren den Ortskern auf ihrem Schulweg nicht; es kommt zu keiner Belegung des Ortskerns. Die SchülerInnen passieren keine Geschäfte auf ihrem Schulweg.	0
Flüssigkeit des Verkehrs	Die Busse verkehren außerhalb des zentralen Ortskerns, daher gibt es keine zusätzliche Verkehrsbelastung in diesem Bereich. Durch die Haltestelle am Parkplatz wird die Flüssigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt. Es besteht eine eigene Abbiegespur, sodass das erforderliche Linksabbiegen des Busses zu keiner Verzögerung auf der Landesstraße führt. Während die SchülerInnen am Weg vom Parkplatz zum Stiftsgymnasium die L 135 St. Pauler Straße queren, kommt es kurzfristig zu Verzögerungen des Straßenverkehrs.	0
Bauliche Umsetzung	Fläche für zwei Businseln ist vorhanden. Die Errichtung von Busstellplätzen mit überdachten Aufenthaltsflächen und eines Gehwegs bis zur St. Pauler Landesstraße ist erforderlich. Um übermäßige Staubbildung zu vermeiden, ist die Oberfläche zu befestigen. Abhängig von Verfügbarkeit der Flächen (Stift als Grundeigentümer).	-

Tabelle 9: Vor- und Nachteile der Variante Hst Parkplatz Stiftsgymnasium (A)

Hst Busbucht Stiftsgymnasium

Diese Variante sieht eine Punkt-zu-Punkt-Verbindung zwischen dem Bf Lavanttal und dem Stiftsgymnasium mit Errichtung einer neuen Busbucht direkt an der L135 Sankt Pauler Landesstraße auf Seite des Stiftsgymnasiums vor. Diese Busbucht dient den SchülerInnen morgens als Ausstiegstelle als auch nachmittags als Einstiegstelle. Die Busse können anschließend auf Höhe des Friedhofs wenden und zum Bf Lavanttal zurückfahren.

A – Entflechtung des SchülerInnenverkehrs (Stiftsgymnasium): Hst Busbucht Stiftsgymnasium		
NutzerInnenkomfort und Sicherheit	Die SchülerInnen werden mittels Bus direkt (100 m Entfernung) zum Schulstandort gebracht. Hohes Maß an Sicherheit da keine Straßenquerung erforderlich.	++
Auswirkungen auf den Ortskern	Entlastung des Ortskerns in den Morgenstunden in Hinblick auf Lärm, da die SchülerInnen nicht mehr in großen Zahlen durch den Ort gehen. Die SchülerInnen des Stiftsgymnasiums passieren den Ortskern auf ihrem Schulweg nicht; es kommt zu keiner Belegung des Ortskerns. Die SchülerInnen passieren keine Geschäfte auf ihrem Schulweg	0
Flüssigkeit des Verkehrs	Die Busse verkehren außerhalb des zentralen Ortskerns, daher gibt es keine zusätzliche Verkehrsbelastung in diesem Bereich. Durch die Busbucht wird die Flüssigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt, da beide Busse gleichzeitig in die Bucht einfahren können. In den Morgenstunden kommt es zu einer Entlastung der Flüssigkeit des Verkehrs, da die SchülerInnen nicht mehr entlang der Landesstraße gehen und diese queren.	++
Bauliche Umsetzung	Fläche für zwei Businseln ist vorhanden. Errichtung der Busbuchten samt überdachter Aufenthaltsfläche und Umlegung des Geh- und Radwegs erforderlich. Grundablöse im angrenzenden Grundstück (Benediktinerstift als Grundeigentümer).	-

Tabelle 10: Vor- und Nachteile der Variante Hst Busbucht Stiftsgymnasium

A – Entflechtung des Schülerverkehrs – Konvikt

Für die BesucherInnen der Unterstufe des Stiftsgymnasiums, die vom Bf Lavanttal zum Konvikt müssen, sind drei Busse erforderlich. Folgende drei Varianten werden vorgeschlagen (siehe Abbildung 44):

- q Haltestelle Parkplatz Bad St. Paul,
- q Haltestelle Ort St. Paul,
- q Kombination im Tagesverlauf;

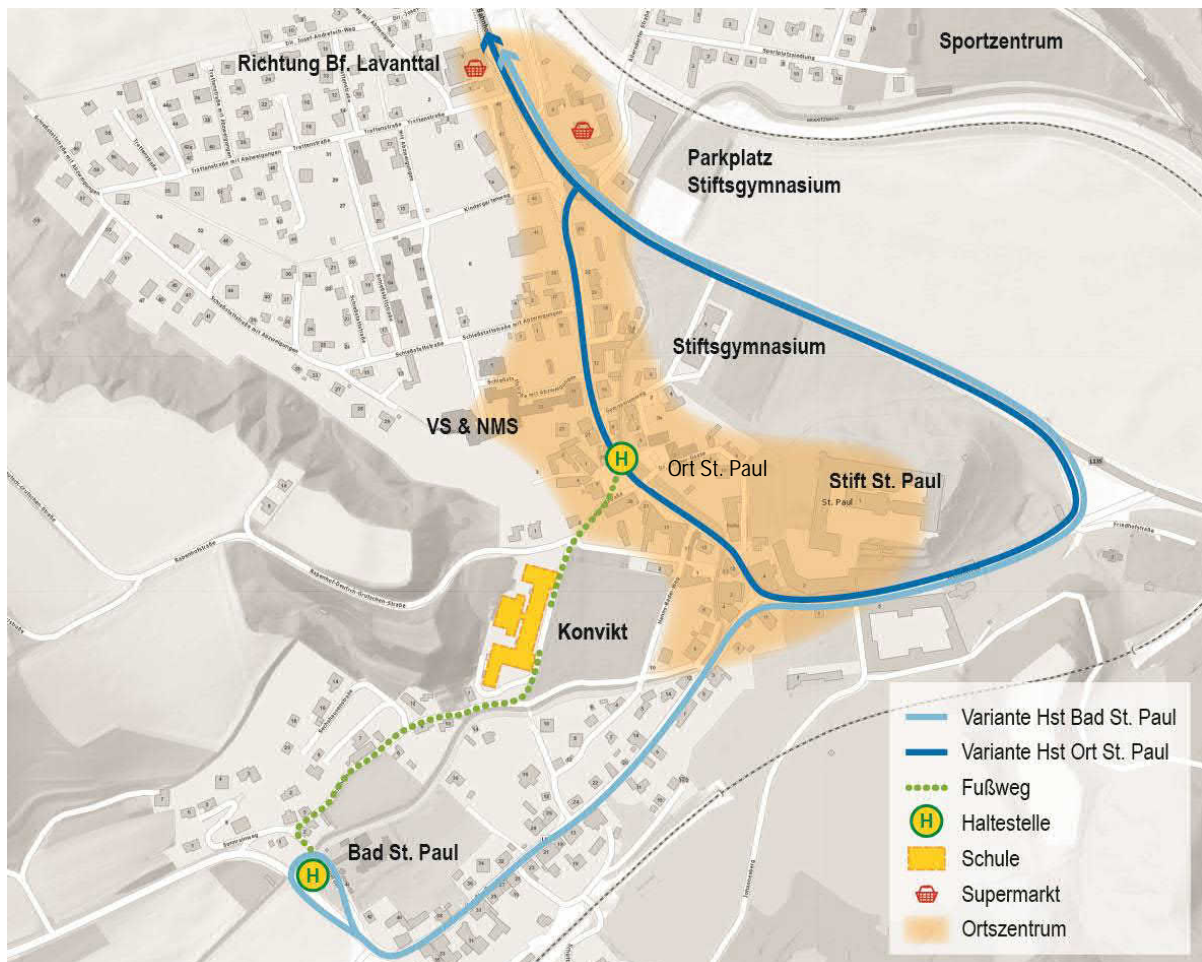


Abbildung 44: Umsetzungsvariante „A – Entflechtung des Schülerverkehrs“ – Konvikt (eigene Darstellung)

Weitere Pläne zur Umsetzung der genannten Varianten befinden sich in der Planbeilage (Plan „SchülerInnen-Linie Hst Bad St. Paul“ und Plan „SchülerInnen-Linie Hst Ort St. Paul“).

Haltestelle Parkplatz Bad St. Paul

Die Erschließung des Konvikts erfolgt über das Bad St. Paul. Der Bus verkehrt zunächst über die L 135 St. Pauler Straße, über die Hauptstraße und die Schwarzviertler Straße und zweigt rechts zum Parkplatz beim Bad. Auf Höhe des Eingangs zum Bad hält der Bus und die SchülerInnen können auf verkehrsbe-

ruhigem Weg direkt zum Konvikt gehen. Der Bus wendet Richtung Westen und kehrt über die neu zu errichtende Ausfahrt südlich der Granitzbachbrücke wieder zur Schwarzviertler Straße zurück.

A – Entflechtung des SchülerInnenverkehrs (Konvikt): Parkplatz Bad St. Paul		
NutzerInnenkomfort und Sicherheit	Die SchülerInnen werden zum Bad St. Paul gebracht. Auf dem ca. 500 m langen Fußweg (ca. sechs Minuten) auf verkehrsberuhigten Nebenstraßen ist keine Querung stark befahrender Straßen erforderlich.	+
Auswirkungen auf den Ortskern	Entlastung des Ortskerns in den Morgenstunden in Hinblick auf Lärm, jedoch gewisse Belastung für AnrainerInnen in Sechshausen. Die SchülerInnen passieren den Ortskern auf ihrem Schulweg nicht; es kommt zu keiner Belebung des Ortes. Die SchülerInnen passieren keine Geschäfte.	-
Flüssigkeit des Verkehrs	Die Busse legen einen längeren Weg zurück und passieren zunächst die Hauptstraße und anschließend die Schwarzviertler Straße. Aufgrund der engen Straßenverhältnisse kann es zu Behinderungen kommen. Das Ein- und Aussteigen der SchülerInnen erfolgt auf dem Parkplatz des Bad St. Paul und beeinträchtigt nicht den Verkehrsfluss entlang der Landesstraße. In den Morgenstunden kommt es zu einer Entlastung der Flüssigkeit des Verkehrs im Ortszentrum, jedoch zu Behinderungen für die AnrainerInnen in Sechshausen.	-
Bauliche Umsetzung	Fläche für zwei Businseln ist vorhanden. Errichtung einer Aufenthaltsfläche für zwei Busse sowie einer Ausfahrt südlich der Granitzbachbrücke. Der Bus hält auf der Fahrbahn der Zufahrt zum Bad. Etwa zehn der bestehenden PKW-Stellplätze müssen für die Errichtung der Busbuchten entfernt werden. Weiters sind die Müllcontainer zu versetzen. Für die Ausfahrt ist die Grundeinlöse eines privaten Grundstücks erforderlich.	--

Tabelle 11: Vor- und Nachteile der Variante Parkplatz Bad St. Paul

Die Bedienung über diese Strecke ist nur in der Früh möglich, da während der Betriebszeiten des öffentlichen Schwimmbades die Parkplätze benötigt werden und kein Platz für die Schulbusse verfügbar ist. Mit Errichtung der im Plan enthaltenen optionalen PKW-Stellplätze westlich der Schwarzviertler Straße kann diese Variante ganztägig bedient werden.

Hst Ort St. Paul

Die Erschließung des Konvikts erfolgt über das Ortszentrum mit Haltestelle beim Lobisserplatz.

A – Entflechtung des SchülerInnenverkehrs (Konvikt): Hst Ort St. Paul		
NutzerInnenkomfort und Sicherheit	Die SchülerInnen werden nahe zum Schulstandort gebracht. Sie erreichen das Konvikt über einen 200 m langen Fußweg (ca. zwei bis drei Minuten). Der Fußweg verläuft über verkehrsberuhigte Nebenstraßen. Hohes Maß an Sicherheit für SchülerInnen, da keine Straßenquerung erforderlich ist.	++
Auswirkungen auf den Ortskern	Gewisse Entlastung in den Morgenstunden, da die Wege der SchülerInnen sehr kurz gehalten sind, jedoch Belastung des Ortskerns durch zusätzlichen Busverkehr (insbesondere in den Morgenstunden). Die SchülerInnen passieren den Ortskern, damit kommt es am Nachmittag es zur Belebung des Ortes.	0
Flüssigkeit des Verkehrs	Die Busse passieren den Ortskern und können die SchülerInnen nicht zeitgleich aus- und einsteigen lassen. Dadurch kommt es zu temporären Verkehrsbeeinträchtigungen. Zusätzlich kommt es aufgrund der beengten Platzverhältnisse in den Morgenstunden zu einer Beeinträchtigung des Verkehrsflusses im Ortskern.	--
Bauliche Umsetzung	Aus Platzgründen ist im Ort für die gleichzeitig eintreffenden SchülerInnenbusse nur eine Einzelbusbucht (15 m Bus) umsetzbar, über die zusätzlich der bereits bestehende Busverkehr abgewickelt wird. Die bauliche Machbarkeit ist damit nicht gegeben. Eine geringe Adaptierung des Lobisserplatzes ist erforderlich (überdachte Aufenthaltsfläche). Die für die Adaptierung benötigten Flächen sind im öffentlichen Eigentum und damit verfügbar.	--

Tabelle 12: Vor- und Nachteile der Variante Hst Ort St. Paul

Während der HVZ in der Früh führt diese Variante zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung im Ort. Bei der Umsetzung dieser Variante wäre vorab im Detail zu prüfen, in welchem Ausmaß sich das erhöhte Busaufkommen zu Spitzenzeiten auf die Flüssigkeit des Verkehrs im Ortsgebiet auswirkt und ob eine Einbahnlösung angedacht werden müsste. Dafür sind vertiefende Verkehrsuntersuchungen im Ortsgebiet notwendig.

Kombination Hst Bad St. Paul und Ort St. Paul im Tagesverlauf

In der Früh erfolgt die Erschließung des Konvikts über das Bad St. Paul. Am Nachmittag gehen die SchülerInnen zum Lobisserplatz und steigen dort in die Busse, die zunächst über die Hauptstraße, den Friedhof und schließlich über die Sankt Pauler Landesstraße zurück zum Bf Lavanttal fahren.

A – Entflechtung des SchülerInnenverkehrs (Konvikt): Kombination im Tagesverlauf		
NutzerInnenkomfort und Sicherheit	Die SchülerInnen werden in der Früh zum Bad St. Paul gebracht und erreichen das Konvikt über einen 500 m langen Fußweg (ca. sechs Minuten). Nach Schulende steigen die SchülerInnen nach einem 200 m langen Fußweg (zwei bis drei Minuten) beim Lobisserplatz in den Bus. Der Fußweg verläuft in beiden Fällen über verkehrsberuhigte Nebenstraßen. Hohes Maß an Sicherheit für SchülerInnen, da keine Straßenquerung erforderlich ist.	++
Auswirkungen auf den Ortskern	Entlastung des Ortskerns in den Morgenstunden in Hinblick auf Lärm, geringe Belastung für AnrainerInnen in Sechshausen. Am Nachmittag ist eine Überlastung des Ortskerns durch Busse nicht gegeben, da sich diese im Tagesverlauf aufteilen. Die SchülerInnen passieren den Ortskern, damit kommt es nachmittags zur Belebung des Ortes.	++
Flüssigkeit des Verkehrs	Die Busse legen einen längeren Weg zurück und passieren zunächst die Hauptstraße und anschließend die Schwarzviertler Straße. Aufgrund der engen Straßenverhältnisse kann es zu Behinderungen kommen. In den Morgenstunden kommt es zu einer Entlastung des Verkehrs im Ortszentrum, durch die Frequentierung durch SchülerInnen am Weg zum Konvikt kommt es in Sechshausen kurzfristig zu geringen Behinderungen für die AnrainerInnen. Am Nachmittag verteilt sich das Busaufkommen im Ortsgebiet, sodass es zu keinen Verkehrsbehinderungen kommt	-
Bauliche Umsetzung	Beim Bad sind Flächen für zwei Businseln vorhanden. Errichtung einer Aufenthaltsfläche für zwei Busse sowie einer Ausfahrt südlich der Granitzbachbrücke. Der Bus hält auf der Fahrbahn der Zufahrt zum Bad. Etwa zehn der bestehenden PKW-Stellplätze müssen für die Errichtung der Busbucht entfernt werden. Weiters sind die Müllcontainer zu versetzen. Eine geringe Adaptierung des Lobisserplatzes ist erforderlich (Aufenthaltsfläche). Für die Ausfahrt beim Bad ist die Grundeinlöse eines privaten Grundstücks erforderlich.	--

Tabelle 13: Vor- und Nachteile der Variante Kombination im Tagesverlauf

5.3.2.2 „B – Gemeinsame Verkehrslösung“

Bei diesem Ansatz wird eine gemeinsame Verkehrslösung für die SchülerInnen, die ihre Klasse im Stiftsgymnasium und die SchülerInnen, die ihre Klasse im Konvikt haben, gefunden. Das bedeutet, dass alle 230 bis 300 SchülerInnen (aufgeteilt auf fünf bis sechs Busse) an dieselbe Zielhaltestelle gebracht werden. Da die SchülerInnen aus dem Bezirk Völkermarkt (rd. 30 bis 40 SchülerInnen) gemäß ITF um zehn Minuten zeitversetzt am Bf Lavanttal eintreffen, sind für die reibungslose Abwicklung des SchülerInnenverkehrs vier Busbuchten an den Zielhaltestellen erforderlich.

Aufgrund der Anzahl der Busse, die in den Morgenstunden nahezu gleichzeitig abgefertigt werden müssen, sowie nicht mehr zumutbarer Fußwege (mehr als zehn Minuten und damit eine Verschlechterung

gegenüber der derzeitigen Situation) werden folgende – in Kapitel 5.3.2.1 dargestellten Haltestellen – Varianten nicht näher betrachtet:

- q **Hst Busbucht Stiftgymnasium:** zur Abwicklung des Verkehrs werden vier Busbuchten benötigt; dies ist aus verkehrstechnischer und sicherheitstechnischer Sicht nicht sinnvoll;
- q **Hst Ort St. Paul:** zur Abwicklung des Verkehrs werden vier Busbuchten benötigt; dies ist baulich nicht machbar; zudem widerspricht diese Variante den Zielen der Gemeinde, den Ort nicht unzumutbar zu belasten;
- q **Hst Parkplatz Bad St. Paul:** verkehrstechnisch nicht sinnvoll, da die Busse sehr weite Wege zurücklegen müssen und es im Bereich Hauptstraße / Schwarzviertlerstraße zu Verkehrsbelastungen in den Morgenstunden kommen kann; SchülerInnen des Stiftsgymnasium haben je Richtung einen Fußweg von ca. einem Kilometer;

Für die rd. 230 bis 300 SchülerInnen, die vom Bahnhof Lavanttal zu ihrem Schulstandort müssen, werden daher folgende zwei Varianten vorgeschlagen:

- q Haltestelle Bf St. Paul (B²⁹),
- q Busparkplatz Stiftsgymnasium (B);

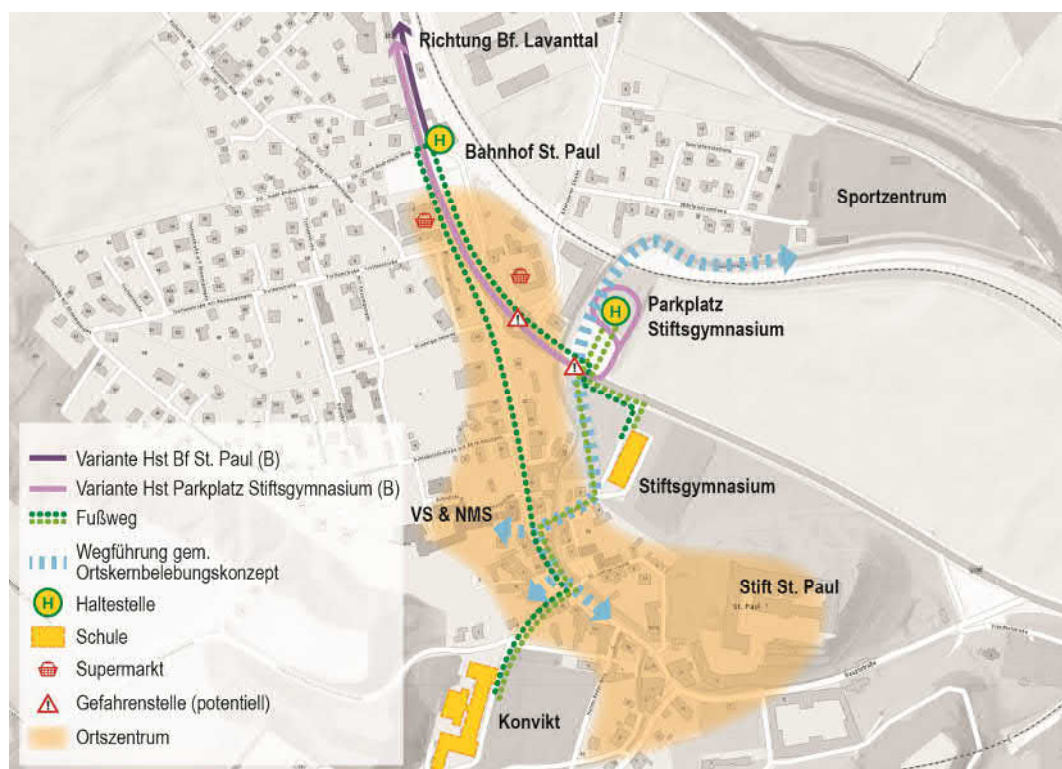


Abbildung 45: Umsetzungsvariante „B – Gemeinsame Verkehrslösung“ (eigene Darstellung)

²⁹ Das „B“ steht für die generelle Variante „Gemeinsame Verkehrslösung“: insgesamt Busse werden benötigt.

Weitere Pläne zur Umsetzung der beiden genannten Varianten befinden sich in der Planbeilage (Plan „SchülerInnen-Linie Hst Bf St. Paul (B)“; „Plan „SchülerInnen-Linie Hst Parkplatz Stiftsgymnasium (B)“).

Hst Bf St. Paul

Diese Variante sieht eine Busverbindung für alle SchülerInnen zwischen dem Bf Lavanttal und dem Bf St. Paul mit Haltestelle und Umkehr vor. Ab hier folgen die Schülerinnen zu Fuß der Sankt Pauler Landesstraße. Die SchülerInnen des Stiftsgymnasiums queren im Bereich des Kreisverkehrs die Allersdorfer Straße und die Sankt Pauler Straße und gehen entlang der Straße weiter bis zum Stiftsgymnasium. Die SchülerInnen des Konvikts folgen der Hauptstraße bis zum Lobisserplatz und gehen in weiterer Folge zum Konvikt.

B - Gemeinsame Verkehrslösung. Hst Bf St. Paul		
NutzerInnen-komfort und Sicherheit	Die SchülerInnen werden zum Bf St. Paul gebracht. Stiftsgymnasium-Schüler haben einen ca. 550 m langen Fußweg (ca. sieben Minuten) und queren die die Allersdorfer Straße und die L 135 St. Pauler Straße über einen Schutzweg. KonviktschülerInnen queren auf Ihrem ca. 800 m langen Fußweg die L 135 St. Pauler Straße über einen Schutzweg und gehen anschließend entlang der Hauptstraße über den Lobisserplatz zum Konvikt.	--
Auswirkungen auf den Ortskern	Keine Entlastung des Ortskerns in den Morgenstunden in Hinblick auf Lärm, da die SchülerInnen weiterhin in großen Zahlen durch den Ort gehen. Die SchülerInnen des Konvikts passieren den Ortskern auf ihrem Schulweg; es kommt zu einer Belegung des Ortskerns. Die SchülerInnen passieren auf Ihrem Schulweg zwei Supermärkte.	0
Flüssigkeit des Verkehrs	Die Busse verkehren außerhalb des zentralen Ortskerns, daher gibt es keine zusätzliche Verkehrsbelastung in diesem Bereich. Das Ein- und Aussteigen der SchülerInnen passiert auf dem Bahnhofsvorplatz und beeinträchtigt nicht den Verkehrsfluss entlang der Landesstraße. Es besteht eine eigene Abbiegespur, sodass das erforderliche Linksabbiegen des Busses zu keiner Verzögerung auf der Landesstraße führt. Die SchülerInnen müssen am Weg von der Haltestelle bis zum Stiftsgymnasium bzw. zum Konvikt sowohl Morgens, als auch Nachmittags am Rückweg zur Bushaltestelle eine bzw. zwei Straßen queren, dadurch kommt es kurzfristig zu Verzögerungen des Straßenverkehrs.	-
Bauliche Umsetzung	Fläche für vier Businseln ist vorhanden. Die Errichtung von Busstellplätzen mit überdachten Aufenthaltsflächen, eine weitere Ausfahrt sowie die Umlegung des Gehsteigs sind erforderlich. Der beste Linksabbieger wird genutzt. Ein Kiss & Ride-Streifen ist gut zu integrieren. Bei Bedarf sind die PKW-Stellplätze Richtung Bahntrasse zu situieren. Die Flächen befinden sich auf Bahngrund und sind daher verfügbar. Die bauliche Machbarkeit ist mit vergleichsweise hohem Aufwand gegeben.	-

Tabelle 14: Vor- und Nachteile der Variante Hst Bf St. Paul (B)

Hst Parkplatz Stiftsgymnasium

Diese Variante sieht eine Busverbindung für alle SchülerInnen zwischen dem Bf Lavanttal und einer Haltestelle und Umkehr am Parkplatz an der Sankt Pauler Landesstraße vor. Die Schülerinnen des Stifts queren anschließend die Sankt Pauler Landesstraße. Die SchülerInnen des Konvikts folgen einer gem. Ortsbelegungskonzept vorgeschlagenen neuen Fußweg entlang der Grundstücksgrenze des Stiftsgymnasiums direkt in das Ortszentrum von St. Paul.

B - Gemeinsame Verkehrslösung: Hst Parkplatz Stiftsgymnasium		
NutzerInnen-komfort und Sicherheit	Die SchülerInnen werden zum Parkplatz an der Landesstraße gebracht. Stiftsgymnasium-SchülerInnen haben einen ca. 200 Meter langen Fußweg (ca. zwei bis drei Minuten) und queren die L 135 St. Pauler Straße über einen Schutzweg. KonviktschülerInnen queren auf Ihrem ca. 550 m langen Fußweg die L 135 St. Pauler Straße über einen Schutzweg und gehen anschließend durch das Ortszentrum.	+
Auswirkungen auf den Ortskern	Keine Entlastung des Ortskerns in den Morgenstunden in Hinblick auf Lärm, da die SchülerInnen weiterhin in großen Zahlen durch den Ort gehen. Die SchülerInnen des Konvikts passieren den Ortskern auf ihrem Schulweg; es kommt zu einer Belebung des Ortskerns.	0
Flüssigkeit des Verkehrs	Die Busse verkehren außerhalb des zentralen Ortskerns, daher keine zusätzliche Verkehrsbelastung im Ortskern. Durch die Haltestelle am Parkplatz wird die Flüssigkeit des Verkehrs im Ortskern durch Busse nicht beeinträchtigt. Zudem besteht eine eigene Abbiegespur, sodass das erforderliche Linksabbiegen des Busses zu keiner Verzögerung auf der Landesstraße führt. Während die SchülerInnen am Weg vom Parkplatz zum Stiftsgymnasium die L 135 St. Pauler Straße queren sowie während die SchülerInnen des Konvikts den Ortskern passieren, kommt es kurzfristig zu Verzögerungen des Straßenverkehrs.	+
Bauliche Umsetzung	Fläche für vier Businseln ist vorhanden. Die Errichtung von Busstellplätzen mit überdachten Aufenthaltsflächen und eines Gehwegs bis zur St. Pauler Landesstraße ist erforderlich. Um übermäßige Staubbildung zu vermeiden, ist die Oberfläche zu befestigen. Abhängig von Verfügbarkeit der Flächen (Stift als Grundeigentümer).	-

Tabelle 15: Vor- und Nachteile der Variante Hst Parkplatz Stiftsgymnasium (B)

5.3.3 ErwerbsspendlerInnen-Linie

Die Prognose geht von rd. 114 ErwerbsspendlerInnen aus; mit einer Sitzplatzkapazität von ca. 50 Sitzplätzen je Bus ergibt das verteilt auf unterschiedliche Arbeitsbeginn- und Endzeiten etwa drei Busse, die vom Bf Lavanttal zu den Arbeitsplätzen und wieder retour pendeln. Da sich die ErwerbsspendlerInnen auch am Vormittag im zeitlichen Verlauf aufteilen, kann davon ausgegangen werden, dass keine zusätzlichen Busse geführt werden müssen, sondern das bestehende Busangebot – unter Ausnutzung vorhandener Kapazitäten sowie unter Adaptierung der Routenführung – genutzt werden kann. Dabei soll nicht nur der Bf Lavanttal angebunden werden, sondern auch die nachfolgend beschriebene Route in der Gemeinde St. Paul bedient werden. Die vorgeschlagene Umsetzungsvariante führt direkt zu den beiden größten Gewerbegebieten der Gemeinde St. Paul in Hundsdorf sowie in das Ortszentrum (siehe Abbildung 46).

Das Konzept sieht eine neue Verbindung zwischen dem Bf Lavanttal und den großen Arbeitsstätten in der Gemeinde St. Paul vor. Die Anbindung des Gewerbegebiets bei Hundsdorf erfolgt mittels einer Haltestelle im Bereich der Fa. NCA. Die Strecke führt durch Hundsdorf zurück zur L 135 St. Pauler Straße und von dort weiter direkt in das Gewerbegebiet im Ort mit einer neuen Haltestelle in der Industriestraße. Anschließend wird die Strecke im Bereich des Kreisverkehrs wieder zurück zur L 135 geführt, vom Bf Lavanttal ausgehend können aussteigende Erwerbstätige den Ortskern erreichen. Auf Höhe der Abt Paulus-Schneider-Straße, kann eine neue Haltestelle die Möglichkeit bieten, PendlerInnen aus dem westlich der Landestraße liegenden Wohngebiet aufzunehmen und direkt zum Bf Lavanttal zu führen.

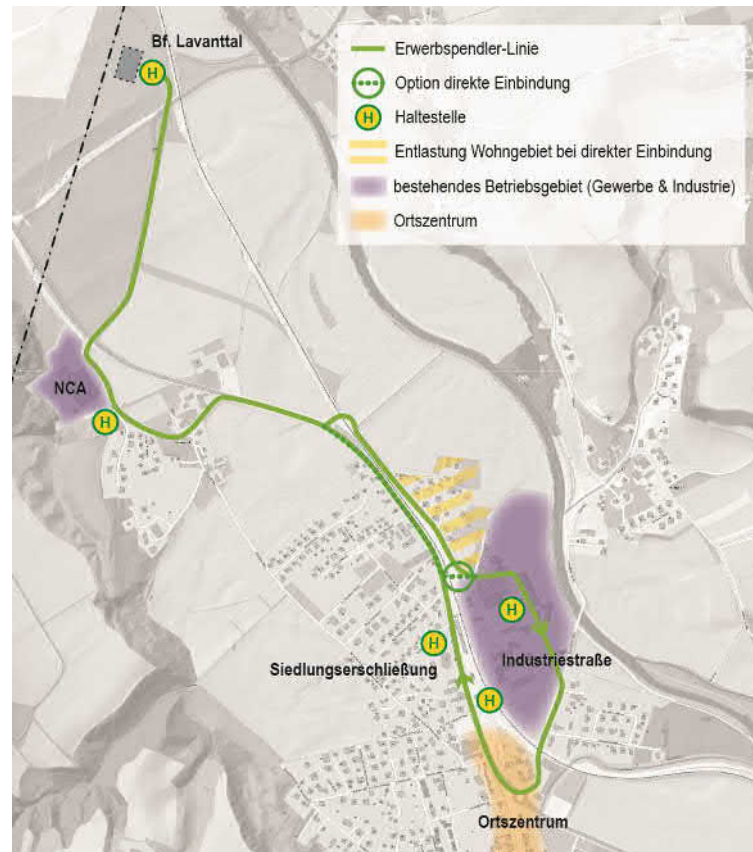


Abbildung 46: ErwerbsspendlerInnen-Linie Bf Lavanttal – Arbeitsstätten/Gewerbegebiete St. Paul (eigene Darstellung)

Teilstrecken dieser Linienführung können bei Bedarf und ausreichender Sitzplatzkapazität auch von den beschriebenen Relationen im Kapitel 5.2 abgedeckt werden.

ErwerbsspendlerInnen-Linie	
NutzerInnenkomfort und Sicherheit	ErwerbsspendlerInnen werden mittels Bus direkt zu den Gewerbegebieten Hundsdorf und Industriestraße sowie angrenzend an das Ortszentrum St. Paul gebracht. Zusätzlich können bei der Rückfahrt PendlerInnen im Ort aufgenommen und zum Bf Lavanttal gebracht werden.
Auswirkungen auf den Ortskern	Der Ortskern wird von der Linie nur randlich berührt.
Flüssigkeit des Verkehrs	Keine Beeinträchtigung der Flüssigkeit des Verkehrs.
Bauliche Umsetzung	Errichtung einer „Fahrbahnhaltestelle“ im Bereich der Fa. NCA sowie in der Industriestraße möglich. Anbindung des Siedlungserweiterungsgebiets nur über Landesstraße möglich, da Straßenquerschnitte nicht ausreichend für 12 m bzw. 15 m Busverkehr; kein Begegnungsverkehr ohne Ausweichen möglich. Abhängig von Verfügbarkeit der Flächen (Privatgrund) für die Haltestelle.

Tabelle 16: Vor- und Nachteile der ErwerbsspendlerInnen-Linie

Die Anbindung des Siedlungserweiterungsgebiets im Nordwesten von St. Paul ist nur über die Landesstraße möglich, da Straßenquerschnitte im Siedlungsgebiet nicht ausreichend für 12 m bzw. 15 m Busverkehr sind; zusätzlich ist kein Begegnungsverkehr ohne ausreichende Ausweichmöglichkeiten möglich.

Bei Entfall der Bahngleise wird empfohlen, eine Kreuzung auf Höhe der Bahnhofsstraße 23 zu errichten, über die von der L135 in die Industriestraße direkt eingebunden werden kann. Damit könnte das Einfamilienhausgebiet im nördlichen Teil der Industriestraße deutlich von bestehendem Straßengüterverkehr entlastet werden. Diese Linie kann zusätzlich mit E-Bussen der Relation E (vgl. Kapitel 5.2.5) bedient werden. Weitere Pläne zur Umsetzung dieser Linie befinden sich in der Planbeilage (ErwerbsspendlerInnen-Linie 1 bis 3).

5.3.4 Gegenüberstellung der Umsetzungsvarianten

Stellt man die Umsetzungsvarianten einander gegenüber, ergibt sich folgendes Bild:

	NutzerInnenkomfort und Sicherheit	Auswirkungen auf den Ortskern	Flüssigkeit des Verkehrs	Bauliche Umsetzung
A Entflechtung des Schülerverkehrs – Stiftsgymnasium				
Hst Bahnhof St. Paul (A)	-	0	0	-
Hst Parkplatz Stiftsgymnasium (A)	+	0	0	-
Hst Busbucht Stiftsgymnasium	++	0	++	-
A Entflechtung des Schülerverkehrs – Konvikt				
Hst Parkplatz Bad St. Paul	+	-	-	--
Hst Ort St. Paul	++	0	--	--
Kombination im Tagesverlauf	++	++	-	--
B Gemeinsame Verkehrslösung				
Hst Bahnhof St. Paul (B)	--	0	-	-
Hst Parkplatz Stiftsgymnasium (B)	+	0	+	-

Tabelle 17: Vergleich der Umsetzungsvarianten der SchülerInnen-Linie

Bei **Entflechtung des SchülerInnenverkehrs** schließt für die **SchülerInnen-Linie zwischen Bf Lavanttal und Stiftsgymnasium** die Varianten „Hst Busbucht Stiftsgymnasium“ am besten ab, da die Variante sowohl in Hinblick auf NutzerInnenkomfort und Sicherheit, als auch in Hinblick auf die Flüssigkeit des Verkehrs die größten positiven Wirkungen hat. Für die **SchülerInnen-Linie zwischen**

Bf Lavanttal und Konvikt wird eine Kombination im Tagesverlauf empfohlen, da damit die positiven Wirkungen für die SchülerInnen und Ort bestmöglich ausgeschöpft werden können.

Bei einer **gemeinsamen Verkehrslösung** für alle SchülerInnen wird die Umsetzung der Variante „Hst Parkplatz Stiftsgymnasium (B)“ vorgeschlagen.

Für die **ErwerbsspendlerInnen-Linie** wird vorgeschlagen, eine Kreuzung auf Höhe der Bahnhofstraße 23 zu errichten, über die von der L135 direkt in die Industriestraße eingebunden werden kann. Damit könnte das Einfamilienhausgebiet im nördlichen Teil der Industriestraße deutlich von bestehendem Straßengüterverkehr entlastet werden. Die ErwerbsspendlerInnen-Linie könnte **innerhalb der Relation E** (siehe Kapitel 5.2.5) umgesetzt werden.

5.4 QUALITATIVE ANFORDERUNGEN AN DAS BUSANGEBOT

Entsprechend den Zielsetzungen des MoMaK 2035 werden zunächst die **Organisationsform** der Busanbindung sowie einheitliche **Bedienstandards** festgelegt. Auf Basis der Anzahl der EinwohnerInnen im Siedlungskern und dem Fahrziel (regionales oder überregionales Zentrum bzw. ÖV-Knoten) wird die Organisationsform (Linienbusverkehr oder bedarfsorientierter Verkehr) festgelegt (MoMaK 2035 Teil 1: S 12).

Zur Abwicklung des Busverkehrs im zeitlichen Verlauf sowie in Hinblick auf Kapazitäten in der technischen Infrastruktur (ausreichend Busbuchten am Bahnhof, flüssige Verkehrsabwicklung im Ortsgebiet) ist es notwendig, die **Spitzenzeiten der Betriebszeiten** (Schul- und Arbeitsbeginn; Schul- und Arbeitsende) darzustellen; dies auch, um künftig eine optimale Vertaktung mit anderen Verkehren zu ermöglichen.

Die **Ausstattung und Gestaltung der Haltestellen** lässt sich ebenfalls aus den Zielsetzungen des MoMaK 2035 ableiten. Je nach Größe des Siedlungskerns werden vier Kategorien von Haltestellen mit unterschiedlichen Ausstattungsstandards festgelegt.

Schließlich sollen Möglichkeiten zur Umsetzung von **E-Mobilität** auf ausgewählten Buslinien dargestellt werden. Hierzu werden Umsetzungs- und Fördermöglichkeiten aufgezeigt.

5.4.1 Organisationsform und Bedienstandards

Gemäß MoMaK 2035 ist für jene Siedlungskerne ein **Linienbusangebot** vorgesehen, die in die Kategorie 2 bis 5 fallen und demnach über 500 EinwohnerInnen aufweisen oder die Kategorie 1 fallen und eine gewisse Mindestnachfrage aufweisen (vgl. Kapitel 3.6).

Da im Lavanttal ein großer Teil der Wohnbevölkerung in Siedlungskernen kleiner als 500 EinwohnerInnen lebt, wird empfohlen, alle Siedlungskerne mit 250 bis 500 EinwohnerInnen (Kategorie 1) im Linienbusverkehr mit zu berücksichtigen. Bei den Siedlungskernen unter 250 EinwohnerInnen ist in einem weiteren Schritt zu unterscheiden, ob diese zwischen zwei Siedlungskernen der Kategorie 1 oder mehr liegen oder nicht.

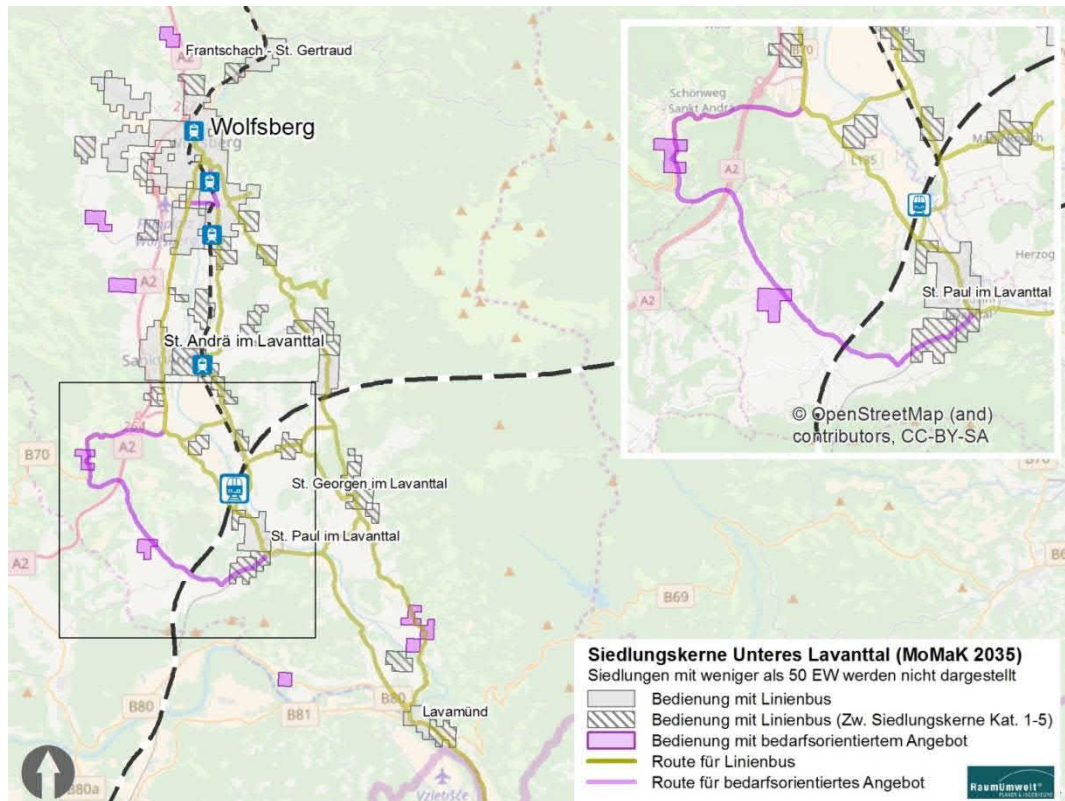


Abbildung 47: Organisationsform im Unteren Lavanttal (eigene Darstellung)

Jene Siedlungskerne, die sich an den Linien zwischen zwei anzubindenden Siedlungskernen befinden, sollen ebenfalls in den Linienbusverkehr mit aufgenommen werden (vgl. Abbildung 47).

Siedlungskerne unter 250 EinwohnerInnen, die abseits der Verkehrsachsen liegen, sowie Streusiedlungen werden mit **bedarfsorientierten Bedienungsformen** angebunden. Bedarfsorientierte Bedienungsformen zeichnen sich durch Benutzung mit Voranmeldung (üblicherweise telefonisch) und flexibler Fahrzeit- und Routengestaltung sowie die Ausrichtung des Angebots auf den konkreten Bedarf und konkrete Zielgruppen aus (vgl. Ostermann N., Rollinger W. 2016: S. 221 f.). Als mögliches bedarfsorientiertes Angebot kommen Anrufsammeltaxis, Rufbusse oder Gemeindebusse infrage.

5.4.2 Betriebszeiten und Hauptverkehrszeiten

Die Betriebszeiten der einzelnen Buslinien werden letztlich vom Verkehrsdienstleister entsprechend den qualitativen Anforderungen festgelegt und betriebsintern optimiert. Die genauen Fahrpläne müssen jedenfalls mit dem Taktfahrplan des Bahnverkehrs (ITF, Kärnten-Takt) sowie mit den Schul- und Betriebszeiten abgestimmt sein. Als Verbesserung zur derzeitigen Situation wird vorgeschlagen, die Linien möglichst **zu festen Zeiten** bzw. in **festen Intervallen** verkehren zu lassen.

5.4.3 Gestaltung der Haltestellen

Die neuen oder zu adaptierenden Haltestellen sollen zumindest den empfohlenen Ausstattungsmerkmalen gem. MoMaK 2035 entsprechen. Demnach sind die Ausstattungsmerkmale für die Mobilitätsknoten abhängig von der Größe der Siedlungskerne (hinsichtlich EinwohnerInnenzahl) und dem damit verknüpften ÖV-Mindestangebot.

Innerhalb des Planungsraums gibt es verschiedene Typen von Haltestellen, die unterschiedliche Ausstattungsmerkmale aufweisen müssen. Die Kategorien aus dem MoMaK 2035 wurden zu vier verschiedenen Haltestellentypen zusammengefasst:

Bf Lavanttal als intermodaler Knoten

Der neue Bf Lavanttal entspricht aufgrund seiner Funktion als intermodaler Verkehrsknotenpunkt im Lavanttal und dem damit verbundenen Busangebot (mehr als 13 Kurspaare pro Werktag) der Kategorie 1 gem. MoMaK 2035. Folgende Ausstattungsmerkmale bzw. Anforderungen an den Mobilitätsknoten gelten als Zielsetzung gem. MoMaK und werden mit der Projektrealisierung des Koralm-Projekts erfüllt:

	Ausstattung des Bf Lavanttal
Unterstand	□ Barrierefrei erreichbarer Bahnhof beheiztes Bahnhofsgebäude, Beleuchtung, Winterdienst, WLAN
Mobilitätsangebot	□ Intermodaler Verkehrsknoten □ Haltepunkt/Sammelstelle Mikro-ÖV als Zubringer aus dispers besiedelten bzw. peripheren Ortsteilen/Nachbargemeinden □ (E-)Sharing Pkws & Fahrräder, Treffpunkt für Mitfahrzentralen
Information und Service	□ NutzerInneninformation Umgebungsplan, Fahrplan, Telefonnummer Mikro-ÖV, Ansprechperson Carsharing bzw. Kontaktmöglichkeit MobilitätsbeauftragteR der Gemeinde
Parkmöglichkeiten	□ Park&Ride-Anlage □ Fahrradgarage oder überdachte Fahrrad-Stellplätze und versperrbare Fahrradboxen
E-Mobilität	□ E-Ladepunkte für Rad und Auto

Tabelle 18: Ausstattung des Bf Lavanttal als intermodaler Knoten

Um den erwarteten Busverkehr zu Spitzenzeiten abwickeln zu können, sind betrieblich gut abgestimmte Takte erforderlich und ggfs. Wartebereiche für Busse außerhalb des Bahnhofareals zu errichten.

Zentrale Haltestellen

Die zentralen Haltestellen im Ort St. Paul und in St. Andrä erfüllen funktional die Anforderungen eines Mobilitätsknotens der Kategorie 2 und 3 (1.001 bis 2.500; aber dafür > 8 Kurspaare zum nächsten regionalen Zentrum bzw. Bf Lavanttal) gem. MoMaK 2035.

Folgende Ausstattungsmerkmale sollten erfüllt werden:

	Mindestausstattung der zentralen Haltestellen
Unterstand	<ul style="list-style-type: none"> □ Barrierefrei erreichbare Haltestelle oder Bahnhof Witterungsschutz, Beleuchtung, Winterdienst, WLAN; möglichst im Ortszentrum
Mobilitätsangebot	<ul style="list-style-type: none"> □ Haltepunkt/Sammelstelle Mikro-ÖV als Zubringer aus dispers besiedelten bzw. peripheren Ortsteilen/Nachbargemeinden □ (E-)Sharing Fahrzeuge
Information und Service	<ul style="list-style-type: none"> □ Mobilitätsbox Umfassendes Informationsangebot, erweitertes Serviceangebot (Werkzeug etc.) □ NutzerInneninformation Umgebungsplan, Fahrplan, Telefonnummer Mikro-ÖV, Ansprechperson Carsharing bzw. Kontaktmöglichkeit MobilitätsbeauftragteR der Gemeinde
Parkmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> □ Ggfs. Park&Ride-Stellplätze □ Überdachte Fahrrad-Stellplätze an der Haltestelle und versperrbare Fahrradboxen
E-Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> □ E-Ladepunkte für Rad und Auto

Tabelle 19: Ausstattung der zentralen Haltestellen

Im Nahbereich der Schulen ist überdies darauf zu achten, dass sichere Querungsmöglichkeiten für die SchülerInnen gegeben sind.

Periphere Haltestellen

Die Haltestellen in Lavamünd oder z. B. in den Ortschaften Gemmersdorf, Hainsdorf oder Obereberndorf fallen in die Kategorie 4 (Siedlungskern mit 501 bis 1.000 EinwohnerInnen; mind. vier Kurspaare zum nächsten ÖV-Knoten) gem. MoMaK 2035. Sie sollten folgende Ausstattungsmerkmale erfüllen:

	Mindestausstattung der peripheren Haltestelle
Unterstand	<ul style="list-style-type: none"> □ Haltestelle Ausgestaltung entsprechend Richtlinie des Landes Kärnten, darüber hinaus Witterungsschutz, Beleuchtung, Winterdienst; idealerweise im Nahbereich eines Cafés, Gasthauses, Trafik, Nahversorgers etc.
Mobilitätsangebot	<ul style="list-style-type: none"> □ Haltepunkt/Sammelstelle Mikro-ÖV als Zubringer aus dispers besiedelten bzw. peripheren Ortsteilen/Nachbargemeinden □ ggfs. (E-)Sharing Pkw □ Park&Drive Stellplatz (+Treffpunkt für Mitfahrzentralen)
Information und Service	<ul style="list-style-type: none"> □ NutzerInneninformation Umgebungsplan, Fahrplan, Telefonnummer Mikro-ÖV, Ansprechperson Carsharing bzw. Kontaktmöglichkeit MobilitätsbeauftragteR der Gemeinde
Parkmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> □ Ggfs. Park&Ride-Stellplätze □ Überdachte Fahrrad-Stellplätze am Haltepunkt (idealerweise baulich zusammengefasst)

Tabelle 20: Ausstattung der peripheren Haltestellen

Bedarfsorientiertes Angebot

Jene Siedlungskerne, in denen unter 500 EinwohnerInnen leben und die damit in die Kategorie 5 fallen, ist gem. MoMaK 2035 ein Linienbusverkehr nicht zwingend vorgesehen. Für diese Siedlungskerne muss jedoch ein bedarfsorientiertes Angebot geschaffen werden (siehe Kapitel 5.4). Haltestellen oder Haltepunkte sollen folgende Ausstattungsmerkmale erfüllen:

	Mindestausstattung des bedarfsorientierten Angebots
Unterstand	<ul style="list-style-type: none"> □ Haltestelle und/oder Haltepunkt/Sammelpunkt Ausgestaltung entsprechend Richtlinie des Landes Kärnten darüber hinaus Witterungsschutz, Beleuchtung, Winterdienst; idealerweise im Nahbereich eines Cafés, Gasthauses, Trafik, Nahversorgers etc.
Mobilitätsangebot	<ul style="list-style-type: none"> □ ggfs. (E-)Sharing Pkw □ Park&Drive Stellplatz (+Treffpunkt für Mitfahrzentralen)
Information und Service	<ul style="list-style-type: none"> □ NutzerInneninformation Umgebungsplan, Telefonnummer Mikro-ÖV, Ansprechperson Carsharing bzw. Kontaktmöglichkeit MobilitätsbeauftragteR der Gemeinde
Parkmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> □ Ggfs. Park&Ride-Stellplätze □ Überdachte Fahrrad-Stellplätze am Haltepunkt (idealerweise baulich zusammengefasst)

Tabelle 21: Ausstattung des bedarfsorientierten Angebots

Eine kreative Gestaltung der Haltestellen – wie z. B. in der Gemeinde Krumbach im Bregenzerwald (siehe Abbildung 48; vgl. Gemeinde Krumbach 2015) – führt zu einer Verstärkung der Wahrnehmung des neuen Angebots, nicht nur in der Region selbst, sondern auch darüber hinaus.



Abbildung 48: „Wartehüsle“ Projekt BUS:STOP, Gemeinde Krumbach im Bregenzerwald (© Kulturkrumbach, Adolf Bereuter)

Seitens des Land Kärntens gibt es für die Gemeinde Möglichkeiten, **Förderungen für die Umsetzung dieser Maßnahmen** zu erlangen. In den „Handlungsfeldern“ des MoMaK 2035 sind Förderinstrumente angegeben, mit denen die Umsetzung der Mobilitätsknoten durch das Land unterstützt werden können (MoMaK 2035: S. 19).

5.4.4 Elektromobilität

Auf Bundes- und Landesebene gibt es Bestrebungen, die Elektromobilität auf allen Ebenen voranzutreiben, zu fördern und zu stärken. Die Bundesregierung hat sich mit dem „Umsetzungsplan Elektromobilität in und aus Österreich“ (vgl. BMLFUW, BMVIT, BMWFJ, 2012) zum Ziel gesetzt, die Potenziale für Elektromobilität in Österreich bestmöglich zu nutzen und Rahmenbedingungen für die Forcierung der Elektromobilität zu schaffen. Die Klimaschutzinitiative „klimaaktiv“ des BMLFUW setzt sich durch Förderungen, Beratung, Ausbildung, Information und Vernetzung u. a. auch für die Elektromobilität ein. Ein wesentlicher Bestandteil ist die zunehmende Elektrifizierung des ÖV.

Auch im MoMaK 2035 ist die Elektrifizierung des ÖV als Handlungsziel genannt (siehe Handlungsfelder, S. 54): „In Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen werden Modelle zum Einsatz von Elektro-Bussen entwickelt. (...) Die ExpertInnen des Landes Kärnten erarbeiten

gemeinsam mit den Bestellern der Verkehrsleistungen und den Verkehrsunternehmen einen Stufenplan zur vollständigen Elektrifizierung des öffentlichen Linienbusverkehrs“ (MoMaK 2035 – Handlungsfelder: S. 54). Zur Erreichung des Ziels der vollständigen Elektrifizierung des Linienbusverkehrs steht noch ein weiter Weg bevor. Doch die Umsetzung von „Good-Practice“-Lösungen, wie dies auch im Umsetzungsplan Elektromobilität vorgesehen ist, stellt einen wichtigen Beitrag zur Etablierung der Elektromobilität in Österreich dar.

Derzeit stellen die geringe Reichweite und lange Ladezeiten von Elektrofahrzeugen eine Hürde am Weg zur flächendeckenden Elektrifizierung des Linienbusverkehrs dar. Der Einsatz von E-Bussen bei den neuen Schulbuslinien, die insbesondere zu Spitzenzeiten zwischen dem Bf Lavanttal und dem Ort St. Paul benötigt werden, würde sich jedoch anbieten: Da sich der SchülerInnenverkehr auf die frühen Morgenstunden sowie einen gut abgrenzbaren Zeitraum am Nachmittag beschränkt, können die Busse im dazwischen liegenden Zeitraum am Bahnhof geladen werden. Voraussetzung dafür ist neben der Anschaffung der Elektrobusse die Ausstattung einer der Busendhaltestellen mit entsprechender Ladeinfrastruktur (mehrere Stellplätze mit leistungsstarken Schnellladestationen), entweder am Bf Lavanttal und / oder im Ortsgebiet.

Aktuelle Life Cycle Assessment (LCA) Diskussionen gehen in die Richtung, dass die Abkehr von fossilen Brennstoffen langfristig notwendig ist. Ob Elektromobile im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsantrieben bei der Betrachtung der Lebenszyklus-Emissionen (Produktion aller Komponenten und Betrieb des Fahrzeuges) besser abschneiden, hängt stark von der Art des verwendeten Stroms ab. Bei Verwendung von Strom, der in kalorischen oder in Atomkraftwerken hergestellt wird, ist die Bilanz schlechter als jene von neuen Fahrzeugen mit aktuellen Verbrennungsmotoren. Bei Betrieb mit „grünem“ Strom, also Energie aus z. B. Wasserkraftwerken, ist die Gesamtbilanz der Elektromobile im Vergleich besser.

Vorteile des Elektrobusses

- q Regelmäßiger Linienbetrieb hätte Pionierwirkung und daher positive Wirkung für Lavanttal und St. Paul
- q kein Schadstoffausstoß im Betrieb
- q reduzierte Feinstaubemissionen im Vergleich zu Bussen mit Verbrennungsantrieb
- q keine bis sehr geringe Lärmemissionen
- q Batterien liefern ausreichend Energie für die kurzen Streckenabschnitte zwischen St. Paul und Bf Lavanttal

Nachteile des Elektrobusses

- q geringere Reichweite im Vergleich zu Bussen mit Verbrennungsantrieb

- q höhere Anschaffungskosten (Elektrobusse sind wesentlich teurer im Vergleich zu Bussen mit Verbrennungsantrieb)
- q Technik ist nicht ausgereift, daher fehleranfällig (Anteil der Ausfälle höher im Vergleich zu Bussen mit Verbrennungsantrieb)
- q höhere Wartungskosten
- q Klimatisierung erfordert sehr hohen Energiebedarf und reduziert damit wiederum die Reichweite

Aufgrund der ständigen und raschen Entwicklung auf diesem Sektor können o.g. Punkte nur eine Momentaufnahme darstellen. Eine Festlegung für den Betrieb von Elektrobussen ist jedenfalls eine zukunftsweisende Entscheidung. Es wird jedoch dringend empfohlen, derartige bestehende Systeme in der EU eingehend zu besichtigen und Erkenntnisse aus deren Betrieb zu evaluieren.

6 MEHRWERT FÜR ST. PAUL UND DAS LAVANTTAL

Ziel des gegenständlichen Konzepts ist es, die mit der Auflassung der Bahnstrecke in Verbindung stehenden Veränderungen im Mobilitätsangebot für die Gemeinde St. Paul und die Region aktiv mitzugestalten. Damit soll gewährleistet werden, dass ein – im Vergleich zur Bestandssituation – zumindest gleichwertiges Angebot durch Busse besteht und die Ziele der Gemeinde und des Landes iZm mit Mobilitätsfragen bestmöglich berücksichtigt werden können.

Die Vollenbetriebnahme der Koralmbahn und der angeschlossenen Regionalbahnen (Lavanttalbahn, Jauntalbahn, Drautalbahn) stellt für die gesamte Region zwischen Klagenfurt und Wolfsberg für sich bereits einen enormen Mehrwert an öffentlichem Verkehrsangebot dar. So halten ab Ende 2024 je Fahrtrichtung ein Fernverkehrszug und zwei Nahverkehrszüge pro Stunde (REX bzw. Schnellbahn) im Bf Lavanttal. Dieses Angebot ermöglicht teilweise wesentlich kürzere Fahrzeiten nach Klagenfurt und Graz bzw. Wien sowie von den Bezirken Klagenfurt, Wolfsberg und Völkermarkt Richtung Bf Lavanttal bzw. St. Paul.

Um den im Lavanttal relativ zentral gelegenen Bf Lavanttal optimal zu bedienen, bedarf es der in diesem Konzept dargestellten **Neuorganisation des Busnetzes**. Die **Vorteile** dieses intermodalen Konzepts für die Bevölkerung, den Ort St. Paul und die Region Lavanttal werden nachfolgend kurz umrissen:

- q Der wesentliche Vorteil einer Busanbindung ist es, dass besser auf die konkreten Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung eingegangen werden kann. Die BewohnerInnen werden näher Zuhause bzw. am Zielort abgeholt bzw. abgesetzt, für die „letzte Meile“ wird häufig kein Wechsel des Verkehrssystems notwendig sein.
- q Würde St. Paul weiterhin über die Bahn bedient, würden spezifische St. Pauler Anforderungen (z. B. starker SchülerInnenverkehr in den Morgenstunden zwischen Bahnhof und Schulstandort, zusätzliche Erschließung von Gewerbegebieten) nicht (mehr) berücksichtigt werden.

- q Die Verkehrssicherheit im Ort St. Paul kann deutlich erhöht werden. Die SchülerInnen können deutlich näher an den Schulstandort gebracht werden.
- q Ein Busanbindungskonzept bietet hinsichtlich der Flexibilität (auch im zeitlichen Verlauf) mehr Möglichkeiten. Das System Bus kann leichter auf sich ändernde Bedürfnisse (z. B. die Erschließung neuer Gebiete) angepasst werden.

Zusätzlich dazu werden Maßnahmen getroffen, mit denen gewährleistet wird, dass sich für die Gemeinde St. Paul und die Region **kein Qualitätsverlust im Mobilitätsangebot** ergibt:

- q Bestehende Relationen werden adaptiert, der Bf Lavanttal wird neu angebunden.
- q Daraus ergibt sich ein dichtes Linienangebot mit regelmäßiger Bedienung in beiden Fahrtrichtungen zwischen Ort St. Paul und Bf Lavanttal.

Im Rahmen der Umsetzung des Busanbindungskonzepts können weitere Maßnahmen verwirklicht werden, die zu einer Verbesserung bestehender Infrastruktur aber auch zu betrieblicher Optimierung führen, von der die NutzerInnen profitieren können. Dazu gehören:

- q zeitgemäße, moderne Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen entsprechend Kategorien aus dem MoMaK 2035
- q Haltestellen am Bf Lavanttal und im Ortskern St. Paul mit Echtzeitinformationen
- q Reduktion der Abgas- und Lärmemissionen in der Gemeinde bzw. im Ortsgebiet von St. Paul durch Betrieb des Schul- und Erwerbspendelverkehrs mit Elektrobussen
- q Vorzeigeregion im öffentlichen Verkehr durch z.B. E-Busnutzung in peripheren Regionen
- q Vereinheitlichung des Fahrplans, regelmäßige Intervalle etc.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass bei **Umsetzung des vorliegenden Konzepts** die gute Erschließung der Gemeinde St. Paul mit öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleistet bleibt. Durch die gute Anbindung an den intermodalen Verkehrsknoten Bf Lavanttal verbessert sich die überregionale Erschließung des gesamten Lavanttals und der Gemeinde St. Paul. Die direkte Anbindung der Schulstandorte und Arbeitsstätten mittels Busverkehr stellt iZm Sicherheitsaspekten einen Mehrwert dar. Durch regelmäßige Fahrzeiten der Busse wird die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöht. Von der attraktiven Ausgestaltung von Haltestellen z.B. mit Echtzeitanzeigen können die NutzerInnen ebenfalls profitieren.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Linienerverkehr zur Spitzenzeit (Vormittags) am Bf Lavanttal und im Ort St. Paul (eigene Darstellung)	2
Abbildung 2:	Schematische Darstellung der vorgeschlagenen Busanbindung im Unteren Lavanttal (eigene Darstellung)	3
Abbildung 3:	Planungs- und Untersuchungsraum (eigene Darstellung).....	8
Abbildung 4:	Überregionales Schienen- und Busangebot der Gemeinde St. Paul (eigene Darstellung).....	11
Abbildung 5:	Buslinien im Unteren Lavanttal mit Bezug zu St. Paul (eigene Darstellung)	12
Abbildung 6:	Ankunftszeiten der ÖV-Linien in St. Paul (eigene Darstellung)	13
Abbildung 7:	Siedlungskerne im Unteren Lavanttal (Verkehrsverbund Kärnten 2011; eigene Darstellung)	16
Abbildung 8:	Bevölkerungsentwicklung im Unteren Lavanttal inkl. Ruden zwischen 1981 und 2016 (Statistik Austria 2016; eigene Darstellung)	17
Abbildung 9:	Bevölkerungsveränderung im Bezirk Wolfsberg zwischen 2014 und 2030 (ÖROK 2015)	18
Abbildung 10:	EinpendlerInnen in die Gemeinde St. Paul, ErwerbpendlerInnen absolut (Statistik Austria 2014; eigene Darstellung).....	20
Abbildung 11:	AuspendlerInnen aus der Gemeinde St. Paul, ErwerbpendlerInnen absolut (Statistik Austria 2014; eigene Darstellung).....	21
Abbildung 12:	AuspendlerInnen aus den Gemeinden Lavamünd und St. Georgen über die Gemeinde St. Paul., ErwerbpendlerInnen absolut (Statistik Austria 2014; eigene Darstellung)	22
Abbildung 13:	Räumliche Verteilung der größten Arbeitsstätten in der Gemeinde St. Paul innerhalb der Industrie- und Betriebsgebiete (flächig dargestellt) mit Anzahl der Beschäftigten (Gemeinde St. Paul; eigene Darstellung)	23
Abbildung 14:	Standorte der Schulen in der Gemeinde St. Paul mit Anzahl der SchülerInnen in Gymnasium und NMS (Gemeinde St. Paul; Stiftsgymnasium St. Paul; eigene Darstellung)	25
Abbildung 15:	Schulpendelbeziehungen der Neuen Mittelschule in Sankt Paul im Schuljahr 2014/2015 (NMS St. Paul 2017, Statistik Austria 2014; eigene Berechnung).....	26
Abbildung 16:	Entwicklung der SchülerInnenzahl im Stiftsgymnasium St. Paul seit dem Schuljahr 2011/12	27
Abbildung 17:	Schulpendelbeziehungen Stiftsgymnasium Sankt Paul im Jahr 2012 (Statistik Austria 2012; eigene Berechnung)	28

Abbildung 18:	Verteilung der SchuleinpendlerInnen des Stiftsgymnasium Sankt Paul auf die Gemeinden (Statistik Austria 2012; eigene Berechnung).....	29
Abbildung 19:	Unterrichtszeiten im Stiftsgymnasium St. Paul 2016/17 (vgl. Stiftsgymnasium St. Paul 2017)	29
Abbildung 20:	SchulauspendlerInnen aus der Gemeinde St. Paul, absolut (Statistik Austria 2012; eigene Darstellung).....	30
Abbildung 21:	SchulauspendlerInnen aus den Gemeinden Lavamünd und St. Georgen über die Gemeinde St. Paul, absolut (Statistik Austria 2012; eigene Darstellung).....	31
Abbildung 22:	Bedienungsstandards im Unteren Lavanttal gemäß MoMaK 2035 (eigene Darstellung).....	34
Abbildung 23:	EinpendlerInnen nach St. Paul und AuspendlerInnen aus Lavamünd und St. Georgen über Gemeinde St. Paul, Erwerbstätige und SchülerInnen abs. (Statistik Austria 2014, Statistik Austria 2012; eigene Darstellung)	36
Abbildung 24:	Angebotskonzeption im öffentlichen Verkehr im Unteren Lavanttal (links: Bestand; rechts: Teilinbetriebnahme Koralmbahn 2022; ÖBB-Infrastruktur AG 2017a; eigene Darstellung).....	37
Abbildung 25:	Angebotskonzeption im öffentlichen Verkehr im Unteren Lavanttal – Vollenbetriebnahme Koralmbahn Dezember 2024 (ÖBB-Infrastruktur AG 2017a).....	38
Abbildung 26:	Reisezeitvergleich zwischen St. Paul - Klagenfurt sowie St. Paul - Graz (ÖBB-Infrastruktur AG 2017b).....	38
Abbildung 27:	Reisezeitvergleich zwischen Wolfsberg - Klagenfurt und Wolfsberg - Graz (ÖBB-Infrastruktur AG 2017b).....	39
Abbildung 28:	Reisezeitvergleich zwischen Wolfsberg – Bf St. Paul / St. Paul Stiftsgymnasium (ÖBB-Infrastruktur AG 2017b)	40
Abbildung 29:	Erreichbarkeitsanalyse des Bf Lavanttal (ÖBB-Infrastruktur AG 2017a).....	40
Abbildung 30:	Pendelrelationen der erwerbstätigen Ein- und AuspendlerInnen nach bzw. aus St. Paul, Eignung für öffentliche Verkehrsmittel unter Annahme des zukünftigen Mobilitätsangebots (eigene Darstellung).....	42
Abbildung 31:	Pendelrelationen der Schulpendinger in und nach St. Paul, Eignung für öffentliche Verkehrsmittel unter Annahme des zukünftigen Mobilitätsangebots (eigene Darstellung)	43
Abbildung 32:	Pendelrelationen der SchulpendingerInnen aus St. Paul, Eignung für öffentliche Verkehrsmittel unter Annahme des zukünftigen Mobilitätsangebots (eigene Darstellung)	43

Abbildung 33:	Prognose erwerbstätige EinpendlerInnen nach St. Paul im Jahr 2030, Eignung für öffentliche Verkehrsmittel unter Annahme des zukünftigen Mobilitätsangebots (eigene Darstellung)	45
Abbildung 34:	Prognose SchuleinpendlerInnen nach St. Paul im Jahr 2030, Eignung für öffentliche Verkehrsmittel unter Annahme des zukünftigen Mobilitätsangebots (eigene Darstellung)	46
Abbildung 35:	Prognose der AuspendlerInnen aus St. Paul im Jahr 2030, Eignung für öffentliche Verkehrsmittel unter Annahme des zukünftigen Mobilitätsangebots (eigene Darstellung)	48
Abbildung 36:	Prognose der erwerbstätigen AuspendlerInnen aus St. Georgen, Lavamünd und St. Paul mit überregionalem Pendelziel im Jahr 2030 (eigene Darstellung).....	49
Abbildung 37:	Prognose der erwerbstätigen AuspendlerInnen aus St. Georgen, Lavamünd und St. Paul mit Ziel in Wolfsberg und St. Andrä im Jahr 2030 (eigene Darstellung).....	49
Abbildung 38:	Linienverkehr zur Spitzenzeit (Vormittags) am Bf Lavanttal und im Ort St. Paul (eigene Darstellung)	51
Abbildung 39:	Busverkehr zur Spitzenzeit (Vormittags); Pendler aus St. Paul, Lavamünd und St. Georgen (eigene Darstellung).....	52
Abbildung 40:	Wünsche und Ziele der Gemeinde (eigene Darstellung).....	53
Abbildung 41:	Schematische Darstellung der künftigen Busanbindung im Unteren Lavanttal (eigene Darstellung)	55
Abbildung 42:	Darstellung der Wirkungsgrade (eigene Darstellung)	60
Abbildung 43:	Umsetzungsvariante „A – Entflechtung des Schülerverkehrs“ – Stiftsgymnasium (eigene Darstellung).....	61
Abbildung 44:	Umsetzungsvariante „A – Entflechtung des Schülerverkehrs“ – Konvikt (eigene Darstellung)	64
Abbildung 45:	Umsetzungsvariante „B – Gemeinsame Verkehrslösung“ (eigene Darstellung).....	67
Abbildung 46:	ErwerbspendlerInnen-Linie Bf Lavanttal – Arbeitsstätten/Gewerbegebiete St. Paul (eigene Darstellung)	70
Abbildung 47:	Organisationsform im Unteren Lavanttal (eigene Darstellung).....	73
Abbildung 48:	„Wartehüsle“ Projekt BUS:STOP, Gemeinde Krumbach im Bregenzerwald (© Kulturkrumbach, Adolf Bereuter)	76

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Bevölkerungsprognose im Unteren Lavanttal bis 2030, alle Werte gerundet (ÖROK 2015; eigene Berechnung)	19
Tabelle 2:	Arbeitsstätten und Angestellte (ÖBB-Infra 2017; eigene Erhebungen).....	23
Tabelle 3:	Wichtigste Merkmale der Busrelation Relation A.....	56
Tabelle 4:	Wichtigste Merkmale der Busrelation Relation B.....	56
Tabelle 5:	Wichtigste Merkmale der Busrelation Relation C.....	57
Tabelle 6:	Wichtigste Merkmale der Busrelation Relation D.....	57
Tabelle 7:	Wichtigste Merkmale der Busrelation Relation E.....	58
Tabelle 8:	Vor- und Nachteile der Variante Hst Bf St. Paul (A).....	62
Tabelle 9:	Vor- und Nachteile der Variante Hst Parkplatz Stiftsgymnasium (A)	63
Tabelle 10:	Vor- und Nachteile der Variante Hst Busbucht Stiftsgymnasium.....	63
Tabelle 11:	Vor- und Nachteile der Variante Parkplatz Bad St. Paul	65
Tabelle 12:	Vor- und Nachteile der Variante Hst Ort St. Paul.....	65
Tabelle 13:	Vor- und Nachteile der Variante Kombination im Tagesverlauf	66
Tabelle 14:	Vor- und Nachteile der Variante Hst Bf St. Paul (B).....	68
Tabelle 15:	Vor- und Nachteile der Variante Hst Parkplatz Stiftsgymnasium (B)	69
Tabelle 16:	Vor- und Nachteile der ErwerbsspendlerInnen-Linie	70
Tabelle 17:	Vergleich der Umsetzungsvarianten der SchülerInnen-Linie.....	71
Tabelle 18:	Ausstattung des Bf Lavanttal als intermodaler Knoten.....	74
Tabelle 19:	Ausstattung der zentralen Haltestellen.....	75
Tabelle 20:	Ausstattung der peripheren Haltestellen	75
Tabelle 21:	Ausstattung des bedarfsorientierten Angebots	76

QUELLENVERZEICHNIS

- Amt der Kärntner Landesregierung (2017): Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035. Klagenfurt.
- BMLFUW, BMVIT, BMWFJ – Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft; Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (2012): Umsetzungsplan Elektromobilität in und aus Österreich. Wien.
- BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2016): Österreich unterwegs 2013/2014. Wien.
- Gemeinde Krumbach (2015): Projekt BUS:STOP. Online:
http://www.krumbach.at/Bus_Stop_Krumbach/Projekt [Zugriff: 10.07.2017]
- Kaufmann J. – Raumplanungsbüro Dipl. Ing. Kaufmann (2013): Mobilitätsstudie Lavanttal – Auswirkungen einer möglichen Schließung des Teilstücks der Lavanttalbahn zwischen dem neuen Bahnhof Lavanttal neu (Koralmbahn) und dem Bahnhof St. Paul i. L. Klagenfurt.
- Kores R., Brenner W., Mackinger G. (2016): Anbindung des Bahnhofes St. Paul an den zukünftigen Intercitybahnhof (IC-Bahnhof) Lavanttal. Sankt Andrä.
- Neue Mittelschule St. Paul i. L. (2017): Auskunft zu Schülerzahlen. St. Paul i. L.
- Marktgemeinde St. Paul i. L. (2017): Auskunft zu Schulfreifahrten im Gelegenheitsverkehr. St. Paul i. L.
- Rosinak & Partner (2016): Bundesweite ÖV-Standards im Regionalverkehr. ÖVG-Forum am 3. März 2016
- Statistik Austria (2011): Registerzählung 2011 – Arbeitsstättenzählung. Wien.
- Statistik Austria (2014): Abgestimmte Erwerbsstatistik 2014 mit Stichtag 31.10. Wien.
- Statistik Austria (2016): Ein Blick auf die Gemeinde. Online: <http://www.statistik.at/blickgem/> [Zugriff: 29.05.2017]
- Stiftsgymnasium St. Paul (2017): Auskunft zu Schülerzahlen und Unterrichtszeiten. St. Paul i. L.
- ÖBB Infrastruktur AG (2017a): Foliensatz „Anbindung St. Paul i. L. an die Koralmbahn“ vom Februar 2017. Wien.
- ÖBB Infrastruktur AG (2017b): Foliensatz „Infrastrukturentwicklung Koralmbahn - Reisezeitvergleich“ von März 2017. Wien.
- ÖBB-Infrastruktur AG (2017c): Auskunft PLK 2 im Juli 2017
- ÖROK –Österreichische Raumordnungskonferenz (2015): ÖROK Atlas Raumberechnungen. Online:
<http://www.oerok-atlas.at> [Zugriff: 29.05.2017]
- Ostermann N., Rollinger W. (2016): Handbuch ÖPNV. Schwerpunkt Österreich. DVV Media Group GmbH. Hamburg.
- Verkehrsverbund Kärnten GesmbH (2011): Abgrenzung der Siedlungskerne
- Verkehrsverbund Kärnten GesmbH (2017): Auskunft zu Schüler und Lehrlingsfreifahrt sowie Fahrschein-druckerlöse (2015) im Juli 2017.

ABKÜRZUNGEN

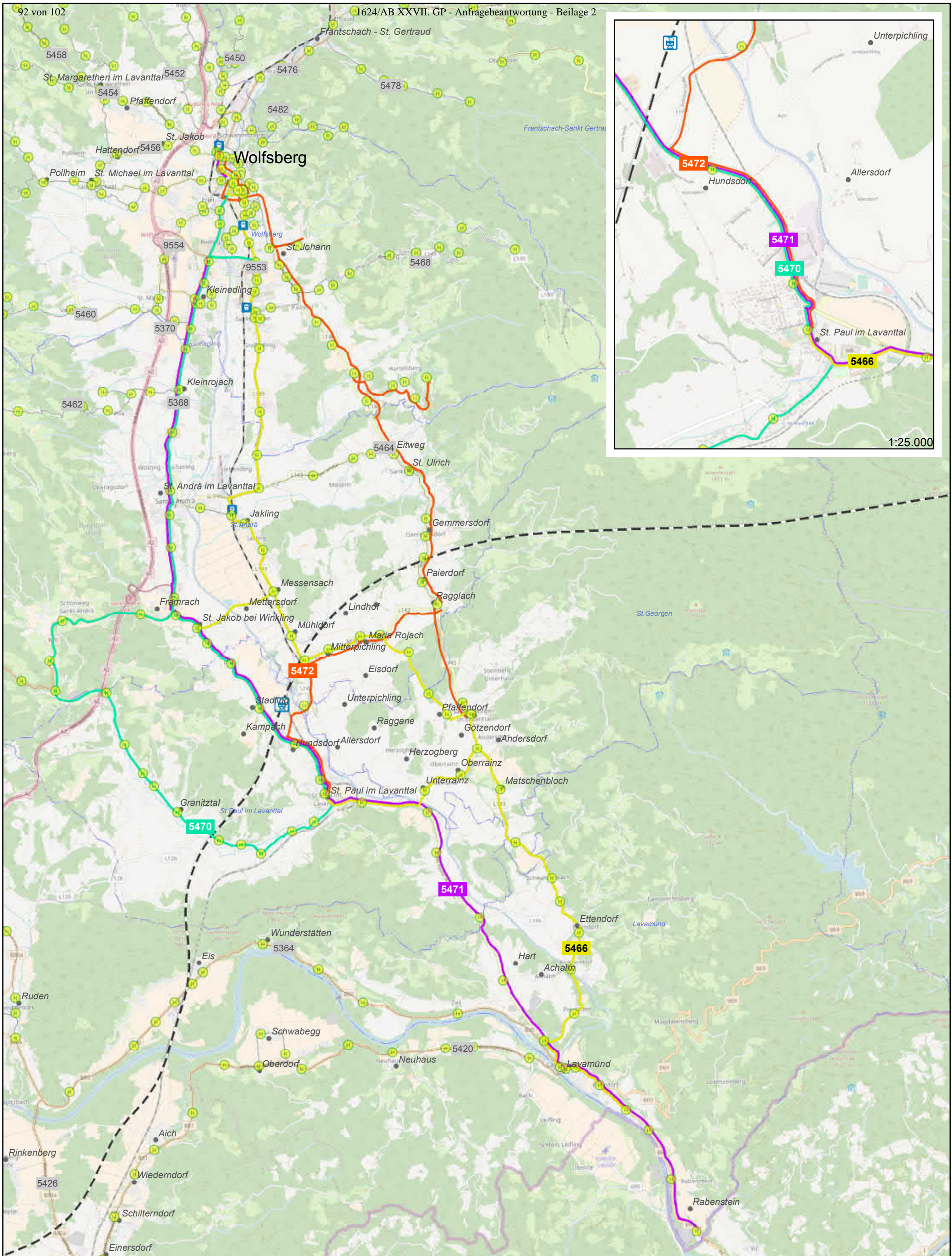
AHS	Allgemeinbildende Höhere Schule
AKL	Amt der Kärntner Landesregierung
Bf	Bahnhof
Bgm.	Bürgermeister
EB	Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung
FV	Fernverkehr
GIS	Geoinformationssystem
Hbf	Hauptbahnhof
Hst	Haltestelle
HVZ	Hauptverkehrszeit
IH	Instandhaltung
i. L.	im Lavanttal
iZm	in Zusammenhang mit
ITF	Integraler Taktfahrplan
KiGa	Kindergarten
LCA	Life Cycle Assessment (Lebenszyklusanalyse, Ökobilanz)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MoMaK 2035	Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035
NMS	Neue Mittelschule
ÖV	Öffentlicher Verkehr
SLF	Schüler- und Lehrlingsfreifahrt

PLANBEILAGE

In der Planbeilage finden sich folgende Pläne, auf die im vorliegenden Busanbindungskonzept textlich Bezug genommen wird:

- q Buslinien im Lavanttal – Bestand
- q Neuorganisation des Busangebots im Lavanttal
- q SchülerInnen-Linie Hst Bf St. Paul (A)
- q SchülerInnen-Linie Hst Parkplatz Stiftsgymnasium (A)
- q SchülerInnen-Linie Hst Busbucht Stiftsgymnasium
- q SchülerInnen-Linie Hst Bad St. Paul
- q SchülerInnen-Linie Hst Ort St. Paul
- q SchülerInnen-Linie Hst Parkplatz Stiftsgymnasium (B)
- q SchülerInnen-Linie Hst Bf St. Paul (B)
- q ErwerbsspendlerInnen-Linie 1
- q ErwerbsspendlerInnen-Linie 2
- q ErwerbsspendlerInnen-Linie 3

Die dargestellten baulichen Maßnahmen in den Plänen zu den SchülerInnen-Linien sowie zur ErwerbsspendlerInnen-Linie haben entsprechend dem konzeptionellen Charakter dieser Studie ein Entwurfsniveau. Nach erfolgter Abstimmung und Festlegung des zukünftigen Buskonzepts werden im Zuge der Detailplanungen alle Richtlinien und Vorschriften seitens Landes Kärnten sowie allenfalls erforderliche Grundeinlösen berücksichtigt bzw. eingearbeitet.



Buslinien mit Bezug zu St. Paul i. L.

- ÖBB-Postbus GmbH, 5466
- ÖBB-Postbus GmbH, 5470
- ÖBB-Postbus GmbH, 5471
- ÖBB-Postbus GmbH, 5472

Weitere Inhalte

- Lokale Buslinie mit Liniennummer
- Ⓜ Bushaltestelle
- Gemeindegrenze
- Koralmbahn
- Lavanttalbahn

Service Layer Credits: © OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

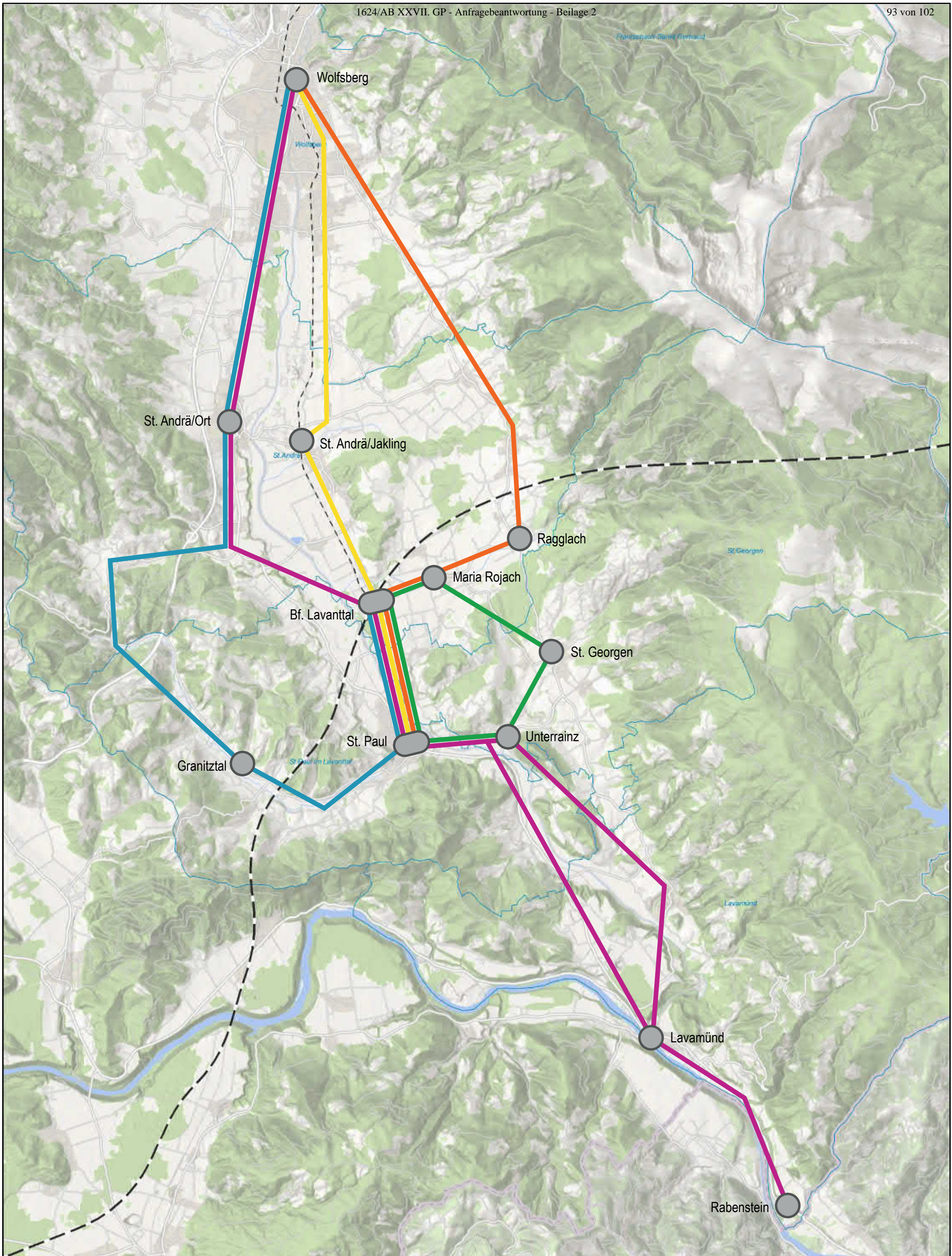


1:80.000
 0 0,5 1 Km



**BUSKONZEPT
ST. PAUL IM LAVANTTAL**

**Buslinien im Lavanttal
Bestand**



Busrelationen im Lavanttal

- Relation A
- Relation B
- Relation C
- Relation D
- Relation E

Weitere Inhalte

- Gemeindegrenze
- Koralmbahn
- Lavanttalbahn

LAND KÄRNTEN

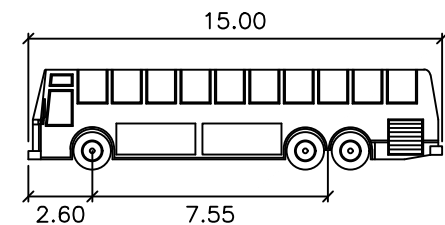
1:80.000
 0 0,5 1 Km



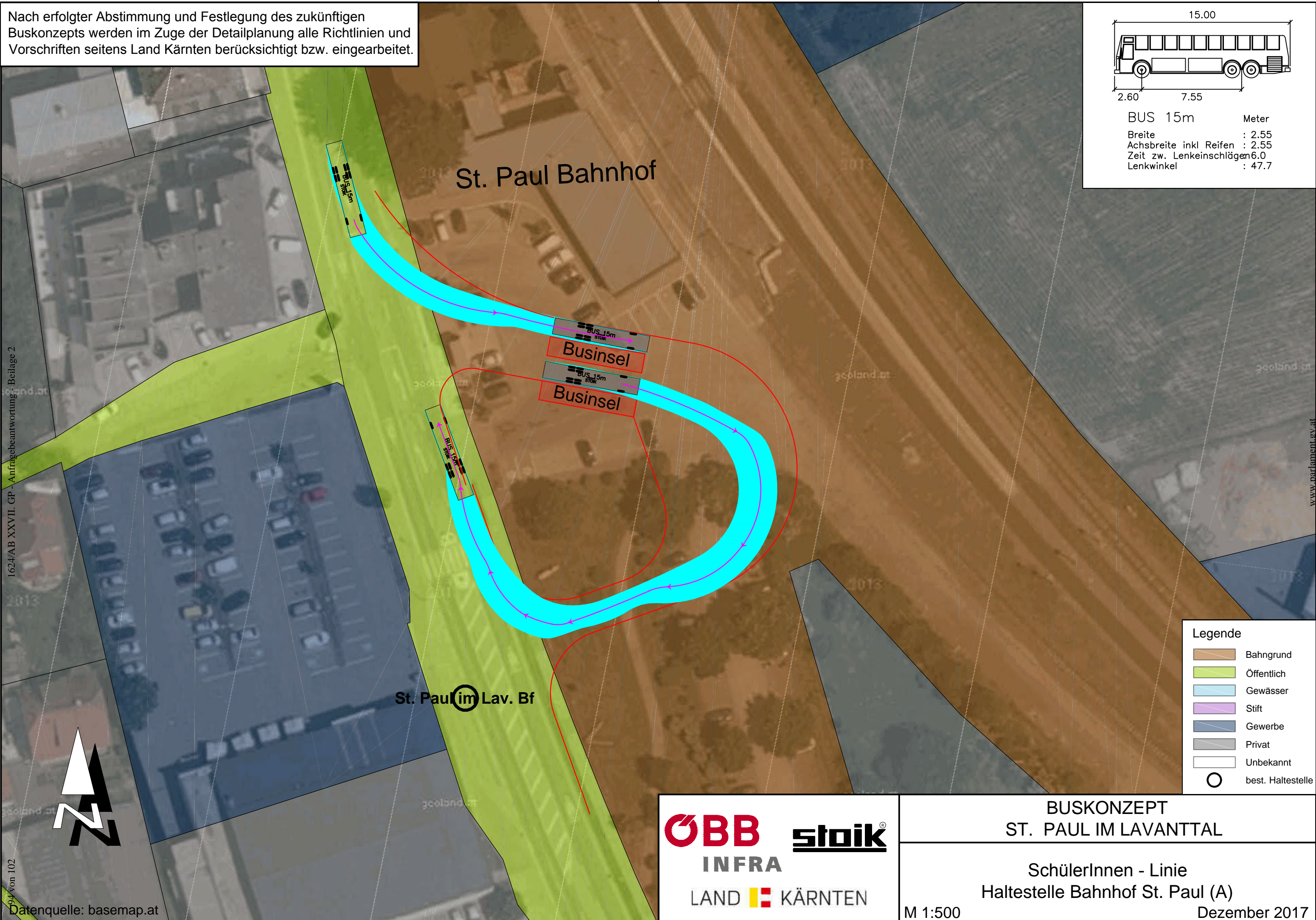
**BUSKONZEPT
 ST. PAUL IM LAVANTTAL**

**Neuorganisation des Bus-
 angebots im Lavanttal**

Nach erfolgter Abstimmung und Festlegung des zukünftigen Buskonzepts werden im Zuge der Detailplanung alle Richtlinien und Vorschriften seitens Land Kärnten berücksichtigt bzw. eingearbeitet.



BUS 15m
Breite : 2.55
Achsbreite inkl Reifen : 2.55
Zeit zw. Lenkeinschlägen 6.0
Lenkwinkel : 47.7



1624/AB XXVII. GP - Anfragebeantwortung - Beilage 2

2017-11-20 10:04 von 102

Datenquelle: basemap.at

St. Paul Bahnhof

St. Paul im Lav. Bf

Businsel

Businsel

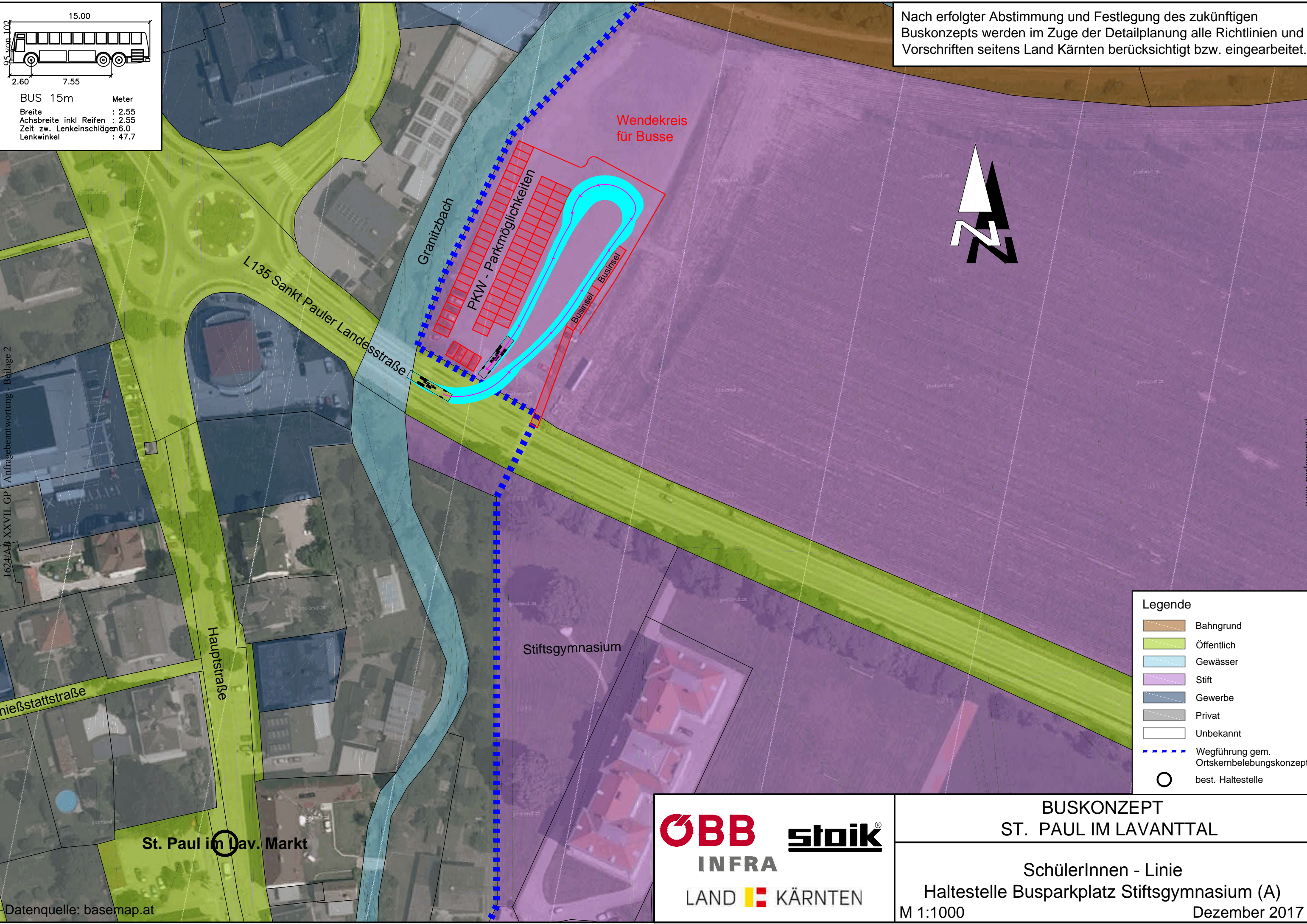
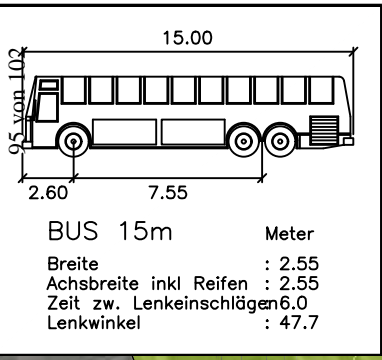
- Legende
- Bahngrund
 - Öffentlich
 - Gewässer
 - Stift
 - Gewerbe
 - Privat
 - Unbekannt
 - best. Haltestelle

**BUSKONZEPT
ST. PAUL IM LAVANTTAL**

SchülerInnen - Linie
Haltestelle Bahnhof St. Paul (A)
Dezember 2017

M 1:500

Nach erfolgter Abstimmung und Festlegung des zukünftigen Buskonzepts werden im Zuge der Detailplanung alle Richtlinien und Vorschriften seitens Land Kärnten berücksichtigt bzw. eingearbeitet.



Legende

	Bahngrund
	Öffentlich
	Gewässer
	Stift
	Gewerbe
	Privat
	Unbekannt
	Wegführung gem. Ortskernbelebungs-konzept
	best. Haltestelle

1624/AB XXVII. GP - Anfragebeantwortung - Beilage 2
I:\Gz2344\25_Verkehrskonzept Lavanttal\2344-lag25_Verkehrskonzept.dwg
2017-11-16

Datenquelle: basemap.at

St. Paul im Lav. Markt

Stiftsgymnasium

Granitzbach

PKW - Parkmöglichkeiten

Businsel Businsel

Wendekreis für Busse

L135 Sankt Pauler Landesstraße

Hauptstraße

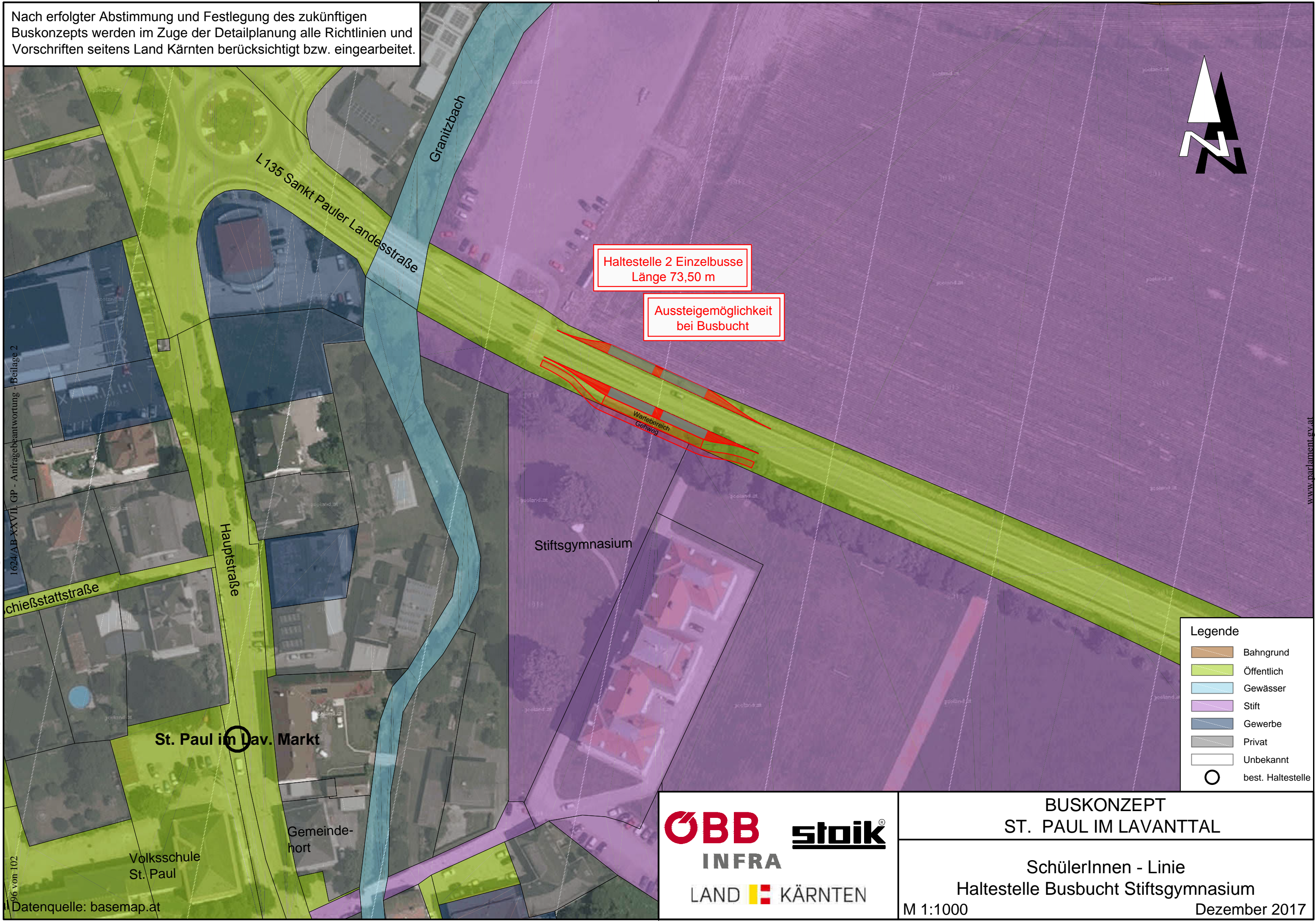
Hießstattstraße

ÖBB **stolik**
INFRA
 LAND **KÄRNTEN**

**BUSKONZEPT
ST. PAUL IM LAVANTTAL**

SchülerInnen - Linie
Haltestelle Busparkplatz Stiftsgymnasium (A)
M 1:1000
Dezember 2017

Nach erfolgter Abstimmung und Festlegung des zukünftigen Buskonzepts werden im Zuge der Detailplanung alle Richtlinien und Vorschriften seitens Land Kärnten berücksichtigt bzw. eingearbeitet.



1624/AB-XXVII, GP - Anfragebeantwortung - Beilage 2

096 von 102

Datenquelle: basemap.at

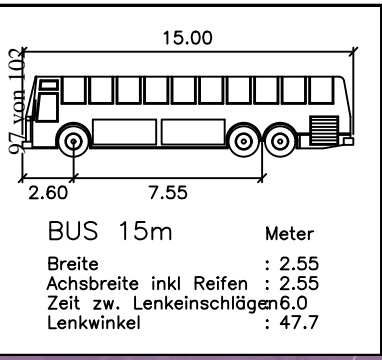
Legende

	Bahngrund
	Öffentlich
	Gewässer
	Stift
	Gewerbe
	Privat
	Unbekannt
	best. Haltestelle

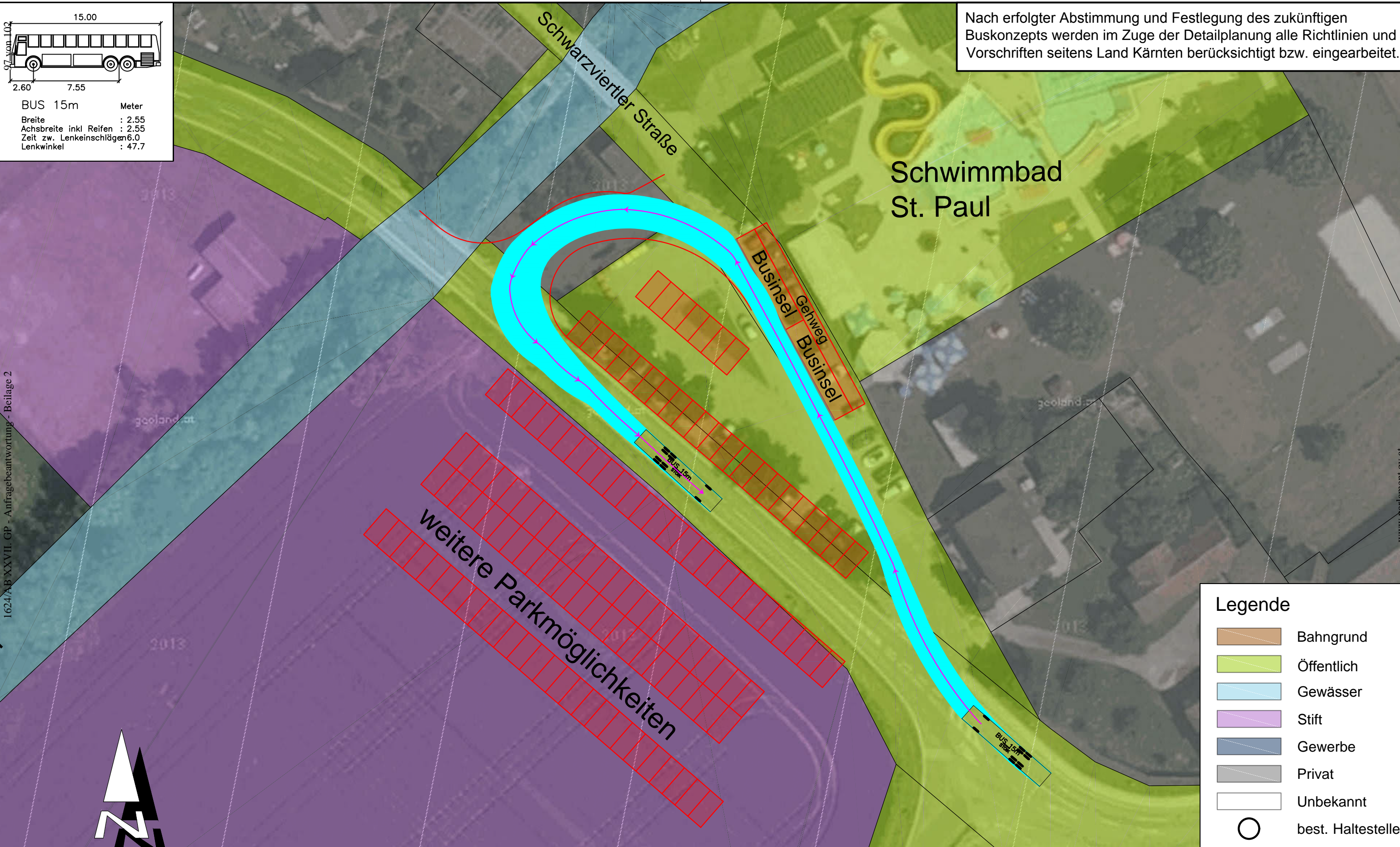
**BUSKONZEPT
ST. PAUL IM LAVANTTAL**

SchülerInnen - Linie
Haltestelle Busbucht Stiftsgymnasium

M 1:1000
Dezember 2017



Nach erfolgter Abstimmung und Festlegung des zukünftigen Buskonzepts werden im Zuge der Detailplanung alle Richtlinien und Vorschriften seitens Land Kärnten berücksichtigt bzw. eingearbeitet.



1624/AB XXVII. GP - Anfragebeantwortung - Beilage 2

2017-11-16 I:\Gz2344\25_Verkehrskonzept Lavanttal\2344-lag25_Verkehrskonzept.dwg

Legende	
	Bahngrund
	Öffentlich
	Gewässer
	Stift
	Gewerbe
	Privat
	Unbekannt
	best. Haltestelle



Datenquelle: basemap.at

OBB **staik**[®]
INFRA
 LAND **KÄRNTEN**

BUSKONZEPT
ST. PAUL IM LAVANTTAL

SchülerInnen - Linie
 Haltestelle Parkplatz Bad St. Paul

M 1:500 Dezember 2017

Nach erfolgter Abstimmung und Festlegung des zukünftigen Buskonzepts werden im Zuge der Detailplanung alle Richtlinien und Vorschriften seitens Land Kärnten berücksichtigt bzw. eingearbeitet.

Volksschule St. Paul

Gemeindehort

Rathaus

Haltestelle Einzelbus
Länge 46 m

Dr.-Leitner-Gasse

Granitzbach

Legende

-  Bahngrund
-  Öffentlich
-  Gewässer
-  Stift
-  Gewerbe
-  Privat
-  Unbekannt
-  best. Haltestelle




INFRA

LAND  KÄRNTEN

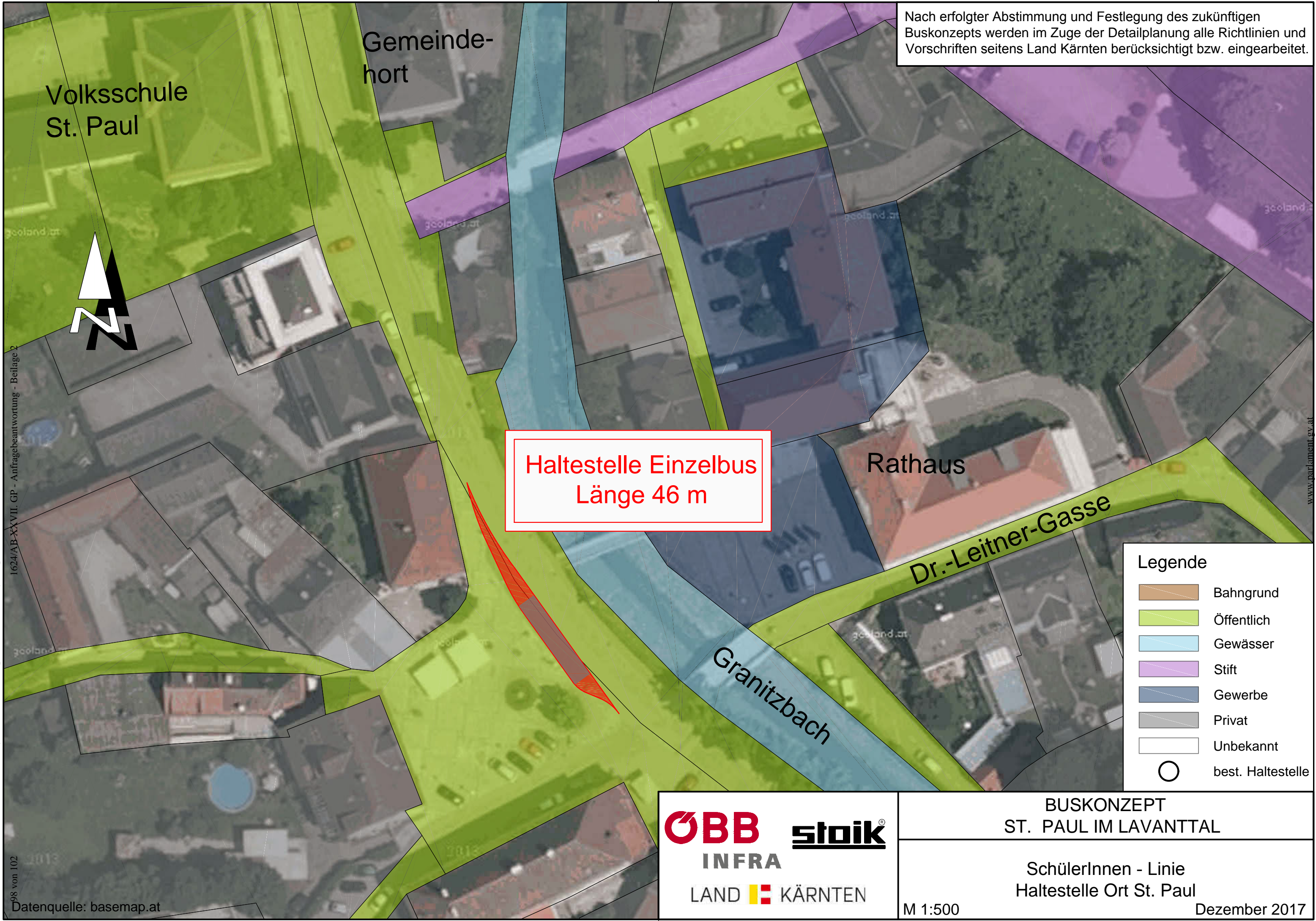
BUSKONZEPT
ST. PAUL IM LAVANTTAL

SchülerInnen - Linie
Haltestelle Ort St. Paul

1624/AB-XXVII. GP - Anfragebeantwortung - Beilage2

2017-11-17 09:08 von 102

Datenquelle: basemap.at



Nach erfolgter Abstimmung und Festlegung des zukünftigen Buskonzepts werden im Zuge der Detailplanung alle Richtlinien und Vorschriften seitens Land Kärnten berücksichtigt bzw. eingearbeitet.

St. Paul Bahnhof

St. Paul im Lav. Bf

Gehweg

Kiss & Ride

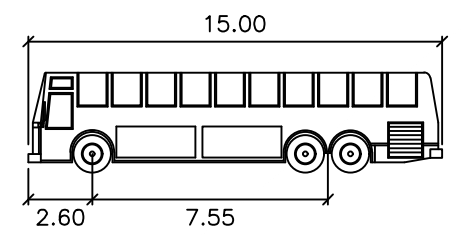
Businsel

Businsel

Businsel

Businsel

Gehweg



BUS 15m	Meter
Breite	: 2.55
Achsbreite inkl Reifen	: 2.55
Zeit zw. Lenkeinschlägen	6.0
Lenkwinkel	: 47.7



Legende

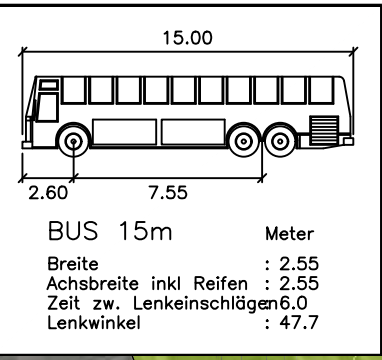
	Bahngrund
	Öffentlich
	Gewässer
	Stift
	Gewerbe
	Privat
	Unbekannt
	best. Haltestelle

LAND KÄRNTEN

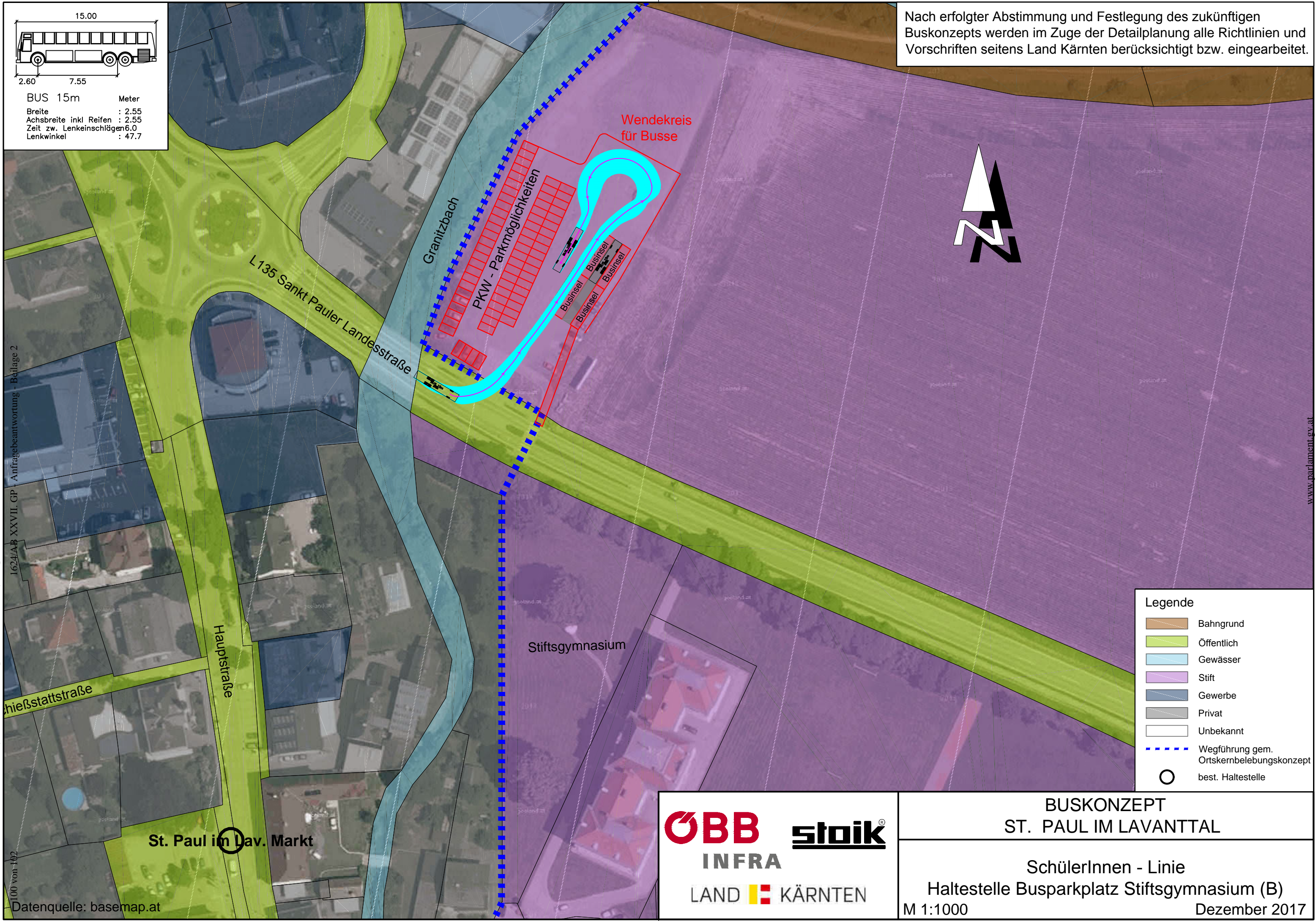
**BUSKONZEPT
ST. PAUL IM LAVANTTAL**

SchülerInnen - Linie
Haltestelle Bahnhof St. Paul (B)
Dezember 2017

M 1:500



Nach erfolgter Abstimmung und Festlegung des zukünftigen Buskonzepts werden im Zuge der Detailplanung alle Richtlinien und Vorschriften seitens Land Kärnten berücksichtigt bzw. eingearbeitet.



Legende

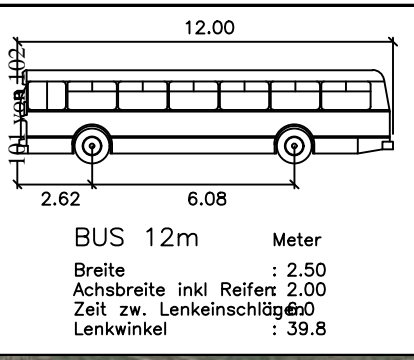
	Bahngrund
	Öffentlich
	Gewässer
	Stift
	Gewerbe
	Privat
	Unbekannt
	Wegführung gem. Ortskernbelebungs-konzept
	best. Haltestelle

2017-11-16 I:\Gz2344\25_Verkehrskonzept Lavanttal\2344-lag25_Verkehrskonzept.dwg
 1624AB XXVII. GP - Anfragebeantwortung - Beilage 2
 100 von 102

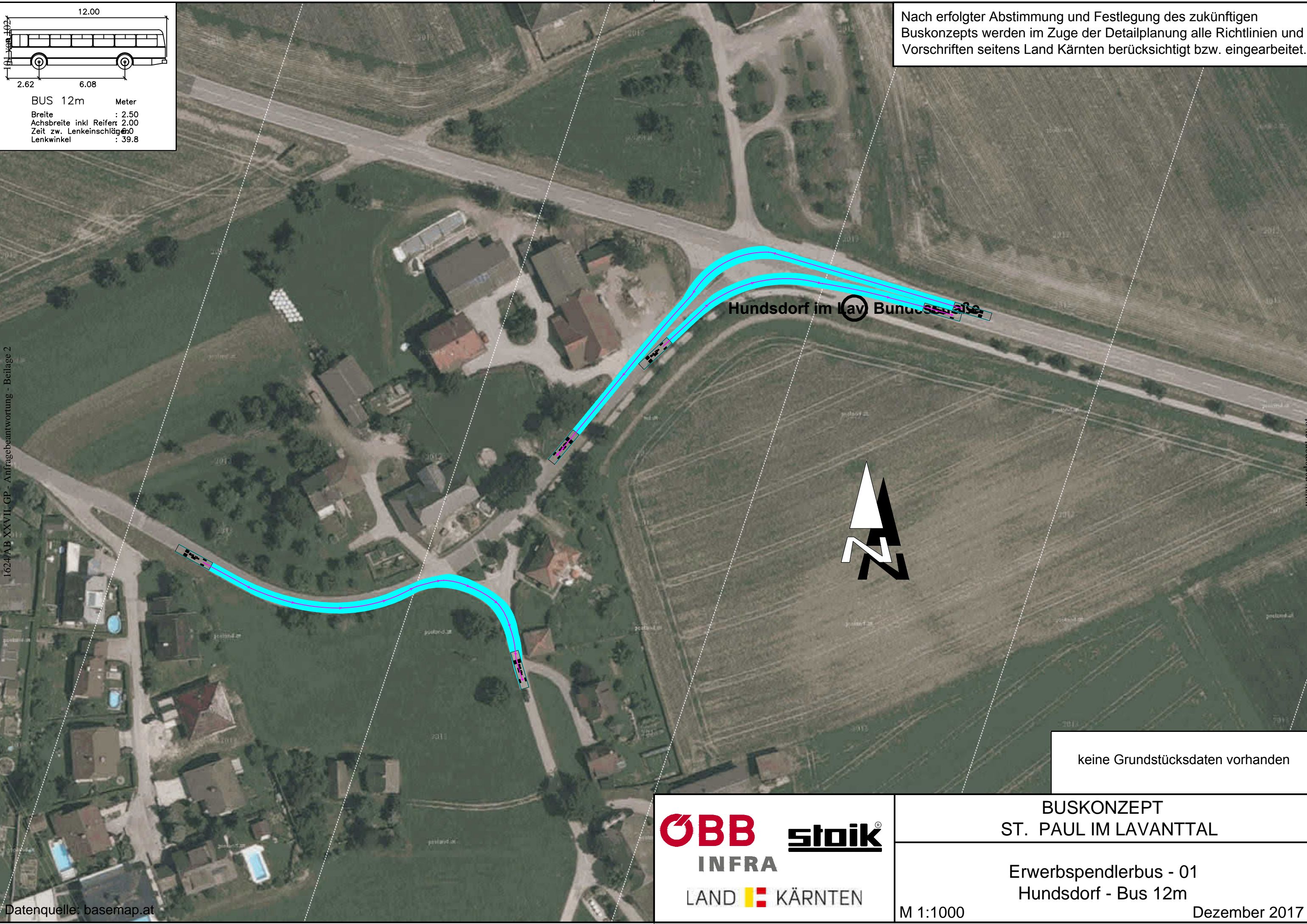
www.parlament.gv.at

**BUSKONZEPT
ST. PAUL IM LAVANTTAL**

SchülerInnen - Linie
 Haltestelle Busparkplatz Stiftsgymnasium (B)
 M 1:1000
 Dezember 2017



Nach erfolgter Abstimmung und Festlegung des zukünftigen Buskonzepts werden im Zuge der Detailplanung alle Richtlinien und Vorschriften seitens Land Kärnten berücksichtigt bzw. eingearbeitet.



Hundsdorf im Lavanttal Bundesstraße



keine Grundstücksdaten vorhanden

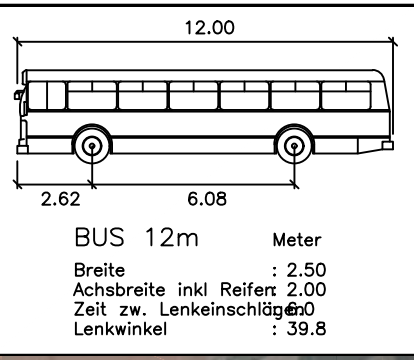
ÖBB **stolk**
 INFRA
 LAND KÄRNTEN

BUSKONZEPT
ST. PAUL IM LAVANTTAL
 Erwerbsspendlerbus - 01
 Hundsdorf - Bus 12m
 M 1:1000
 Dezember 2017

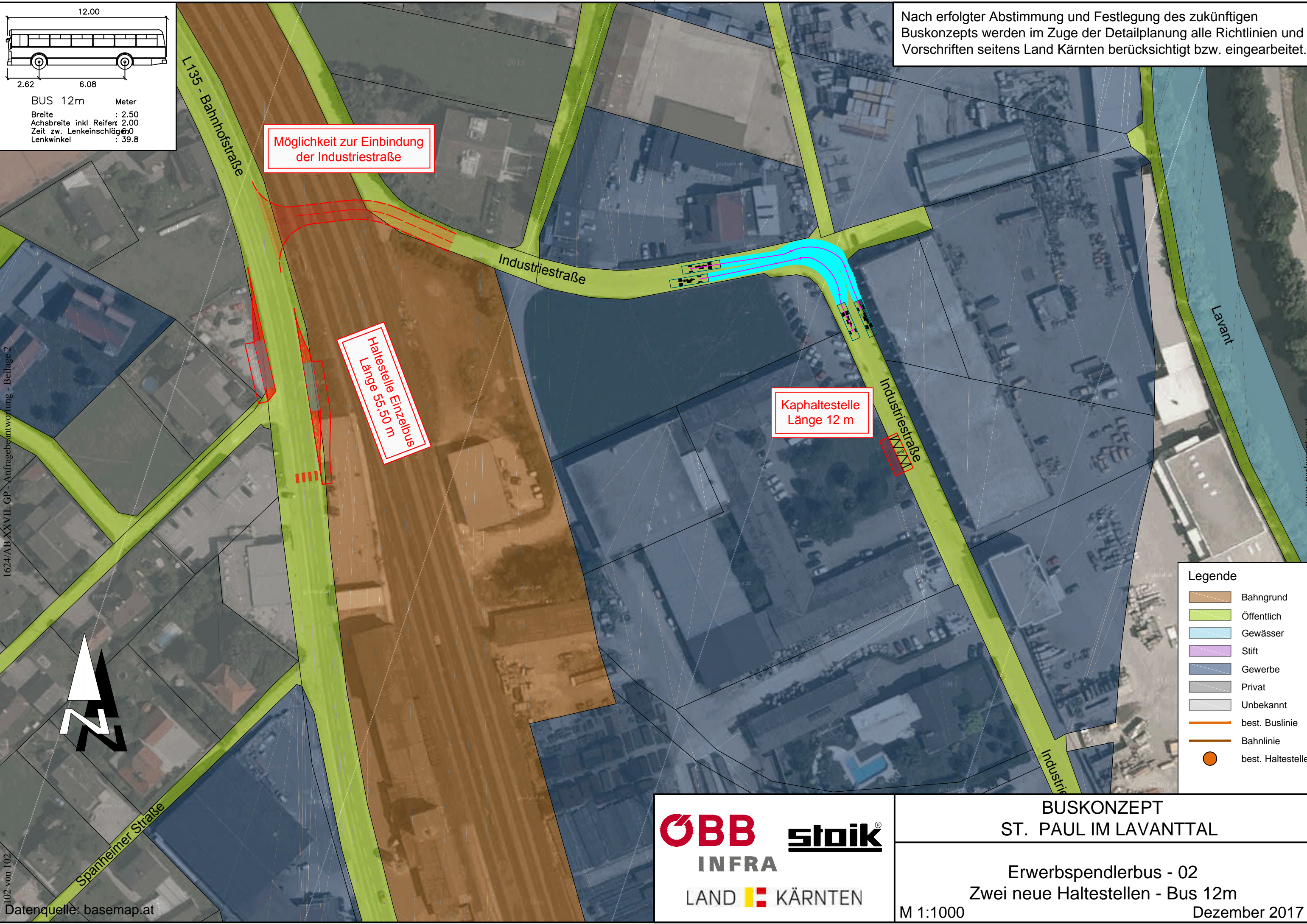
I:\Gz2344\25_Verkehrskonzept Lavanttal\2344-lag25_Verkehrskonzept.dwg

Datenquelle: basemap.at

1:1000



Nach erfolgter Abstimmung und Festlegung des zukünftigen Buskonzepts werden im Zuge der Detailplanung alle Richtlinien und Vorschriften seitens Land Kärnten berücksichtigt bzw. eingearbeitet.



Möglichkeit zur Einbindung der Industriestraße

Haltestelle Einzelbus
Länge 55.50 m

Kaphaltestelle
Länge 12 m

Legende

	Bahngrund
	Öffentlich
	Gewässer
	Stift
	Gewerbe
	Privat
	Unbekannt
	best. Buslinie
	Bahnlinie
	best. Haltestelle

**BUSKONZEPT
ST. PAUL IM LAVANTTAL**

Erwerbsspendlerbus - 02
Zwei neue Haltestellen - Bus 12m

1624/AB/XXVII.GP - Anfragebeantwortung - Beilage 2

2017-09-21 102 von 102

Datenquelle: basemap.at

