KÄRNTEN

Heft 8

Regionalverkehrsplan

Rahmenplan des Landes Kärnten für den Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr

Schriftenreihe der Verkehrsplanung in Kärnten

Impressum.

Projektteam.
Dipl.-Ing. Hans Schuschnig, Dipl.-Ing. Jörg Putzl, Mag. Johann Messner
Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 7 – Wirtschaftsrecht und Infrastruktur, Mießtalerstraße 1, 9020 Klagenfurt am Wörthersee
Mag.(FH) Mag. Gudrun Kartnig, Mag. Gerald Podlesnik
VKG – Verkehrsverbund Kärnten GmbH, Walther von der Vogelweide Platz 4, 9020 Klagenfurt am Wörthersee

Herausgeber.
Mießtalerstraße 1, 9020 Klagenfurt am Wörthersee
Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 7 – Wirtschaftsrecht und Infrastruktur, Mießtalerstraße 1, 9020 Klagenfurt am Wörthersee

Druck.
Druckerei Loibnegger, 9020 Klagenfurt

KÄRNTEN
LANDESREGIERUNG

(RVP)
‚Regionalverkehrsplan'

RAHMENPLAN DES LANDES KÄRNTEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN NAH- UND REGIONALVERKEHR

Kurzfassung

Inhalt

1. Einführung 4
1.1. Transversale Verkehrsachsen und Straßennetz 5
1.2. Liniennetz des Öffentlichen Verkehrs 6
1.3. Verkehrsmittelwahl 7
1.4. Pendlerverkehr 8
1.5. Bevölkerungsprognose 11

2. Ziele des Regionalverkehrsplans 12

3. Ortskern-Definition und Bedienungsstandards für das Grundangebot 13

4. Rahmenbedingungen zur Ausgestaltung des ÖV-Angebots 18
4.1. Infrastrukturelle Rahmenbedingungen 18
4.1.1 Beschleunigungsmaßnahmen 18
4.1.2 Park & Ride Anlagen 19
4.2. Räumlich-organisatorische Rahmenbedingungen 20
4.2.1 Eisenbahn- und Buslinienverkehr mit überregionaler Bedeutung („Hauptnetz“) 20
4.2.2 Verkehrsregionen 23
4.2.2.1 Regionalverkehrskonzepte 26
4.2.2.2 Linienbündelung und Regionszieldatum 26
4.2.2.3 Interkommunale Zusammenarbeit bei Regionalverkehrskonzepten 26
4.2.2.4 Flexible Bedienung durch alternative Betriebsformen 27

5. Finanzierung und Investitionen 29
5.1. Finanzierung 29
5.1.1 Die Gebietskörperschaften als Aufgabenträger im Verkehrsverbund Kärntner Linien („Leistungs-Besteller“) 29
5.1.2 Die Verkehrsunternehmen der Kärntner Linien als „Leistungs-Ersteller“ 29
5.1.3 Die Verkehrsverbund Kärnten GmbH als „Verkehrsverbund-Organisationsgesellschaft“ 29
5.2. Investitionen 31

6. Allgemeine inhaltliche Vorgaben für Verkehrsdienstleistungen 31
6.1. Funktionale Vorgaben auf Basis von Beschreibungsmerkmalen 31
6.2. Qualitätskriterien 33
6.2.1 Betrieb der Verkehrsdienste 33
6.2.2 Eingesetztes Personal 33
6.2.3 Haltestellen und sonstige Haltepunkte 33
6.3. Verbundintegration 34
6.3.1 Teilnahme am Verkehrsverbund Kärntner Linien 34
6.3.2 Verbundtarif 34
6.3.3 Ausgleich der verbundtarifbedingten Verluste, Annahme zusätzlicher Tarifsubventionen 35
6.3.4 Vertriebssystem und Vertriebsdokumentation 36
6.3.5 Zuordnung von Nachfrage und Primärumsätzen / Aufteilung zwischen Vertragseinheiten bzw. Verkehrsunternehmen 36
6.3.6 Dachmarke Kärntner Linien und Kommunikation der Leistungen nach außen 36
6.3.7 Entwicklung und Wahrung einer verbundspezifischen Kooperationskultur nach innen (Corporate Identity) 38

1.) Einführung

Der demographische Wandel, die steigende Zahl der Nutzer des motorisierten Individualverkehrs, Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen sowie Vorgaben für den Klima- und Umweltschutz stellen die Akteure des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs in Kärnten vor neue Herausforderungen. Vor diesem Hintergrund gilt es, Rahmenbedingungen zur Neuausrichtung des Öffentlichen Verkehrs in Kärnten zu setzen.

Die vom Kollegium der Landesregierung am 16. Dezember 2008 beschlossene strategische Landesentwicklungsplanung (STRALE!K) definiert den Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr (ÖV) als einen von sechs konkreten Handlungsfeldern. Darin wird die Erstellung eines Nah- und Regionalverkehrsplans (im Folgenden „Regionalverkehrsplan“ od. kurz „RVP“ genannt) als ganzheitliches Strategieprogramm für die Entwicklung des ÖV in Kärnten ausdrücklich gefordert.

Der Regionalverkehrsplan bildet den strategischen Rahmen für die Entwicklung des ÖV in Kärnten. Aufbauend auf einer fundierten Bestandsaufnahme werden Ziele, Kriterien sowie quantitative und qualitative Standards definiert. Der Regionalverkehrsplan wurde von der zuständigen Fachabteilung des Amtes der Kärntner Landesregierung (Abteilung 7 Wirtschaftsrecht u. Infrastruktur) und der Verkehrsverbund Kärnten GmbH unter Einbeziehung der Verkehrsunternehmen der Kärntner Linien und des Gemeinde- und Städtebundes erarbeitet.

Als strategischer Rahmenplan schafft er die Voraussetzungen für die Definition eines „Grundangebots“, wobei der Begriff „Öffentlicher Verkehr“ im weitesten Sinne als „Nicht-Individualverkehr“ neu ausgelegt wird und sich damit von der herkömmlichen, auf Schienennah- und Regionalverkehr sowie Kraftfahrlinienverkehr eingeschränkten Bedeutung löst. Wenngleich sich der weit überwiegende Anteil des ÖV auch weiterhin auf die Betriebsformen Schiene und Linienbus konzentrieren wird, ist dieser Schritt dennoch erforderlich. Denn die zu erwartende Entwicklung insbesondere des ländlichen Raumes macht einen finanzierbaren Betrieb vor allem von Kraftfahrlinien aufgrund der schrumpfenden Bevölkerung zunehmend schwieriger und gleichzeitig aber gerade dort – nicht zuletzt aufgrund des Antiegs des Seniorenanteils – eine Verstärkung der nicht-individuellen Mobilitätsangebote immer notwendiger.

Damit wird eine Reihe bekannter Beförderungsgewerbe und Betriebsformen mit in die Mobilitätsbetrachtung aufgenommen, aber auch der Boden für noch unbekannte oder wenig erprobte, innovative Lösungen (bedarfsabhängige Bedienung, flächenerschließende Kleinfahrzeugsysteme, Selbsthilfe- und Interessentenorganisationen u. dgl.) aufbereitet, die in engster Verschränkung mit herkömmlichen Betriebsformen Chancen zur Bewältigung der genannten Herausforderungen eröffnen. Mit einem Paradigmenwechsel vom „konstruktiven“ auf den „funktionalen“ Planungsansatz stehen nicht mehr die Rechtsform, das Gewerbe oder die Herstellungsressourcen eines Verkehrsdienstes im Vordergrund, sondern zuallererst das zu befriedigende Mobilitätsbedürfnis der tatsächlichen oder potenziellen Nachfrager.

Das Grundangebot setzt Standards für den Öffentlichen Verkehr sowie für die ÖV-relevante Infrastruktureinrichtungen (z. B. Park&Ride Anlagen, Bike&Ride Anlagen, Haltestellen). Der Bedienungsstandard wird nach objektiven Messgrößen – vorwiegend nach Einwohner- und Pendlerdichten – differenziert.

Damit ist der Regionalverkehrsplan ein zentrales Instrument für die Zieldefinition im Öffentlichen Verkehr und bildet den Rahmen insbesondere für

- die Ermittlung der Mobilitätsbedürfnisse planungsleitender Bevölkerungsgruppen (Haupt-Zielgruppen),
- die funktionale Beschreibung der auf diese Bedürfnisse abzustimmenden Verkehrsdienstleistungen,
- die organisatorische Ordnung der Rollen und Aufgaben der zusammenwirkenden öffentlichen und privaten Akteure,
- die Zuweisung öffentlicher Mittel für ÖV-Leistungen auf territoriale Einheiten (Orte, Gemeindegebiete, Regionen) sowie
- die Genehmigungserteilungen nach dem Personenbeförderungsrecht.

In der Sitzung der Kärntner Landesregierung am 21. Juni 2011 stimmte das Kollegium den vorliegenden Inhalten des Regionalverkehrsplans zu, und hielt fest, dass die darin enthaltenen verkehrsdisziplinären Grundsätze und Ziele von allen Dienststellen des Landes Kärnten bei deren Maßnahmen und Planungen zu beachten sind.

Dieser Regionalverkehrsplan, dem eine umfangreiche Bestandsaufnahme, eine Stärken-Schwächen-Analyse sowie eine Betrachtung möglicher Szenarien aufgrund der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung vorausgegangen sind, liegt hier in seiner Kurzfassung vor[1]. Näher betrachtet wurden

- Raum- und Siedlungsstruktur
- Bevölkerungsstruktur und Bevölkerungsentwicklung (inkl. Prognose)
- Verkehrsstruktur und übergeordnete Verkehrsanbindung
- Straßeninfrastruktur
- Bestands-Liniennetz des öffentlichen Verkehrs
- Verkehrsregionen
- Verkehrsnachfrage
- Verkehrsmittelwahl
- Pendlerverkehr (Arbeits- und Ausbildungspendler)
- Park- bzw. Bike&Ride Anlagen

Auszugsweise werden nachfolgend das Straßennetz und das ÖV-Liniennetz, die Ergebnisse zur Verkehrsmittelwahl, die Pendlerbewegungen, die Bevölkerungsprognose und die Verkehrsregionen dargestellt:

[1] *Die gesamte Bestandsaufnahme sowie weitere zugrundeliegenden Materialien können in der Abteilung 7-Wirtschaftsrecht und Infrastruktur, Amt der Kärntner Landesregierung, Mießtaler Straße 1, 9020 Klagenfurt am Wörthersee eingesehen werden.*

1.1) Transversale Verkehrsachsen und Straßennetz

Abb. 1 Transversale Verkehrsachsen und Straßennetz in Kärnten

Das verkehrsmäßige Zentrum Kärntens liegt in Villach. Dort schneiden sich die Südautobahn A2 und die Südbahn mit der Tauernautobahn A10 bzw. der Tauernbahn. Diese transversalen Korridore sind Teile der Transnationalen Netze (TEN-Netze) Korridor X und der Baltisch-Adriatischen Achse. Über diese zwei Korridore ist das Bundesland Kärnten als Ganzes sehr gut erschlossen. Die Korridore werden durch ein umfassendes Landes- und Gemeindestraßennetz ergänzt.

Streckenlängen der Straßen in Kärnten:

- Autobahnen 245 km
- Landstraßen B 1.127 km
- Landstraßen L 1.597 km

1.2) Liniennetz des Öffentlichen Verkehrs

Abb. 2 Das Liniennetz des Öffentlichen Verkehrs in Kärnten

Das Liniennetz des Öffentlichen Verkehrs erschließt fast alle Orte Kärntens. Ein dichtes Verkehrsnetz sagt jedoch noch nichts über die Bedienungshäufigkeit aus. In Teilen Kärntens kann es sein, dass eine Linie oder Haltestelle nur temporär (z. B. nur Sommer oder Winter) bedient wird. Das Netz umfasst 4.798 km und 2.792 Haltestellen. Davon entfallen 628 km (13,1 %) auf die Schiene und 4.170 km auf den Bus (86,9 %). Der Betrieb des Busverkehrs erfolgt auf 127 Linien von 9 Verkehrsunternehmen. Im Schienenverkehr sind zwei Anbieter, die ÖBB PV AG und die Graz-Köflach-Bahn tätig (letztere nur im Güterverkehr). Alle den ÖV betreibenden Unternehmen sind Teilnehmer des Verkehrsverbundes Kärntner Linien. Ergänzt wird das Liniennetz durch alternative Betriebsformen (z. B. Go-Mobil; dzt. 20 Vereine in 31 Gemeinden), touristische Angebote (Skibus, Kulturbus, Wanderbus etc.) und Angebote zu Spezialthemen (Nachtbus, Kinobus etc.).

1.3) Verkehrsmittelwahl

Zur Erhebung des aktuellen werktäglichen Mobilitätsverhaltens der Kärntner Bevölkerung hat das Amt der Kärntner Landesregierung eine Befragung von rund 5.000 Personen durchführen lassen. Die Erhebung erfolgte in Anlehnung an das gängige KONTIV[2]-Design der Mobilitätsforschung[3]. Zur Bestimmung der Verkehrsmittelwahl wurde über die an einem bestimmten (Stich-)Tag zurückgelegten außerhäuslichen Wege befragt. Von den insgesamt rund 17.000 Wegen wurden Ausgangsort und Zielort, Anfangs- und Endzeitpunkt, der Zweck des Weges sowie die hiefür benutzten Verkehrsmittel abgefragt.

Durch die Erkenntnis des Verkehrsverhaltens und deren Beurteilung werden mögliche Spielräume einer Verhaltensänderung sichtbar.[4] Die Ergebnisse sind wichtige Planungsgrundlagen insbesondere für die Verkehrsprojektplanungen des Amts der Kärntner Landesregierung.

Ein Ergebnis der Mobilitätsforschung ist die Bestimmung des Modal Split (Verteilung der Verkehrsmittelwahl). Der Modal Split ist je nach Lage und Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz für jede Gemeinde unterschiedlich. Die Auswertung der Daten ergibt für Gesamtkärnten die nachfolgend dargestellte Verteilung:

Hauptsächlich benütztes Verkehrsmittel pro Wegstrecken – Modal Split.[5]

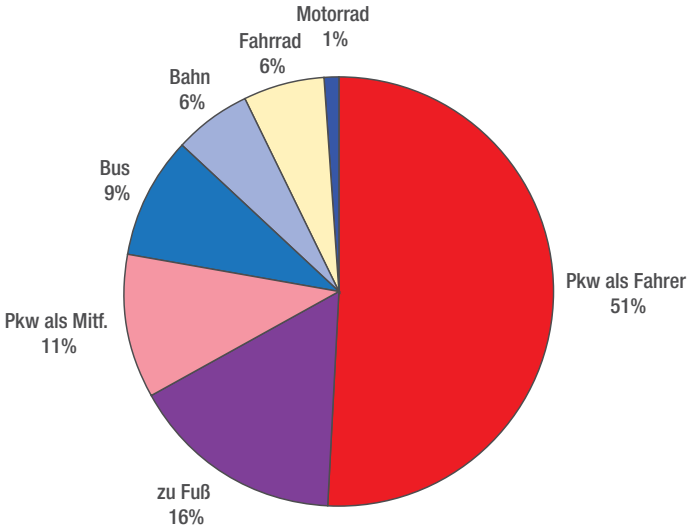


Abb. 3 Die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) der Kärntner Bevölkerung 2009

[2] *Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten*
[3] *Näheres zur Erhebung in: Franzl, E./Risser, A. (2009): Mobilitätsverhalten in Kärnten – Mobilitätsstudie 2009, Schriftenreihe der Verkehrsplanung in Kärnten, Heft 7.*
[4] *Siehe dazu etwa Winker, H. (2010): Mobilität in der Arbeitslosigkeit im Bundesland Kärnten, Forschungsprojekt der Alpen-Adria-Universität Klagenfurt im Auftrag der Abteilung 7, Wirtschaftsrecht und Infrastruktur, Amt der Kärntner Landesregierung.*
[5] *Die Abbildung zeigt die Anteile der am Stichtag benützten Verkehrsmittel für die einzelnen Wege der erfassten Bevölkerung (100 % = ALLE Wege am Stichtag).*

1.4) Pendlerverkehr

Die aktuellen und potenziellen Benützer des ÖV können nach ihrem Bewegungsverhalten grob in folgende vier Hauptgruppen unterteilt werden:

- Erwerbspendler
- Ausbildungspendler
- Touristen
- einzelfahrende Sonstige

Dass diese Zielgruppen bei näherer Analyse aufgrund der Verhaltensunterschiede wesentlich präziser und vielschichtiger unterschieden werden können, ist für den hier verfolgten Zweck zunächst nicht von Bedeutung; im Gegenteil: Um systembestimmende Grundlagen für ein Massenverkehrsmittel zu erhalten, ist vielmehr das „Massenverhalten" ausschlaggebend, sodass selbst diese grobe Unterteilung noch weiter eingeschränkt werden muss.

Daher werden für die hier darzustellende Bearbeitung im Folgenden zunächst nur noch zwei Gruppen herangezogen, nämlich:

„Pendler" sind (hier) erwerbstätige Personen, die sich über längere zusammenhängende Zeitspannen hinweg an Werktagen Montag bis Freitag im Regelfall mindestens ein Mal von ihrer in Kärnten liegenden Wohnung (Quelle) zu ihrem Arbeitsplatz (Ziel) und am selben Tag wieder zurück zur Wohnung mithilfe eines motorisierten Verkehrsmittels bewegen (also nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad)

„Schüler" sind (hier) Personen, die sich über längere zusammenhängende Zeitspannen hinweg an Schultagen im Regelfall mindestens ein Mal von ihrer in Kärnten liegenden Wohnung (Quelle) zu der von ihnen besuchten Schule (Ziel) und am selben Tag wieder zurück zur Wohnung mithilfe eines motorisierten Verkehrsmittels bewegen.

Für jegliche hiermit von der weiteren Betrachtung ausgeschlossene Mobilitätsnachfrage (Wochenpendler, Lehrlinge, Studenten, Touristen, Freizeitreisen, Besorgungsfahrten, Arztbesuche u.s.w.) wird vorerst unterstellt, dass sie entweder

a) mit dem aufgrund der oben angeführten Haupt-Zielgruppen definierten Verkehrsversorgung „schon mitversorgt" werden kann oder

b) widrigenfalls einer nachträglichen gesonderten Betrachtung bedarf (z. B. „saisonale Ergänzungen für Tourismuszwecke", „Ausflugsmodule", „Einkaufskurse", „Wochenendverkehr", „Fernverkehrsan schlüsse" u. dgl.).

Durch diese Einschränkungen wird es möglich, eine zunächst nur das Massenverhalten berücksichtigende geographische Basis zu errichten, wie im Folgenden noch ersichtlich wird.

In Hinblick auf die Erwerbspendler, ist Kärnten ein „klassisches Pendlerland"[6]. Gemäß Volkszählung von 1991 waren 43,2 Prozent der Kärntner nicht in ihrer Wohngemeinde beschäftigt. Dieser Prozentsatz erhöhte sich laut Volkszählung 2001 auf 50,5 Prozent und stieg danach weiter rasant an. Einer aktuellen Studie der Arbeiterkammer Kärnten zufolge erhöhte sich dieser Wert weiter, sodass 2009 rund 56,6 Prozent aller unselbständig Beschäftigten pendelten[7].

Das Land Kärnten weist große Pendlerströme in die Ballungszentren auf. In der nachstehenden Tabelle werden die Pendlersalden (VZ 2001) der Kärntner Stadtgemeinden aufgelistet. Die meisten Einpendler weisen Klagenfurt und Villach auf, gefolgt von Spittal a. d. Drau, Wolfsberg und St. Veit a. d. Glan. Neben den Bezirkshauptstädten bildet industriell bedingt auch die Stadtgemeinde Althofen ein starkes Einpendelzentrum.

Pendlerströme der Kärntner Stadtgemeinden

Rang	Stadtgemeinden	BEV 2001 [1)]	BEV 2010 [2)]	Diff. absolut	Einpendler 2001 [3) 5)]	Auspendler 2001 [4) 5)]	Pendler-differenz
1	Klagenfurt am Wörthersee*)	90.141	93.949	3.808	29.118	4.695	24.423
2	Villach*)	57.497	59.089	1.592	14.321	5.295	9.026
3	Wolfsberg*)	25.304	25.162	–142	4.189	2.518	1.671
4	Spittal an der Drau*)	16.045	15.801	–244	7.119	1.756	5.363
5	Feldkirchen*)	14.030	14.304	274	2.835	2.570	265
6	Sankt Veit an der Glan*)	12.839	12.758	–81	4.030	2.365	1.665
7	Völkermarkt*)	11.373	11.341	–32	2.403	2.252	151
8	Sankt Andrä**)	10.719	10.385	–334	1.224	2.614	–1.390

Pendlerströme der Kärntner Stadtgemeinden

Rang	Stadtgemeinden	BEV 2001 [1)]	BEV 2010 [2)]	Diff. absolut	Einpendler 2001 [3) 5)]	Auspendler 2001 [4) 5)]	Pendler-differenz
9	Ferlach**)	7.602	7.351	–251	959	1.562	–603
10	Hermagor*)	7.232	7.145	–87	1.140	685	455
11	Radenthein**)	6.620	6.363	–257	675	1.147	–472
12	Friesach**)	5.462	5.210	–252	691	894	–203
13	Bad Sankt Leonhard**)	4.816	4.647	–169	551	603	–52
14	Althofen**)	4.732	4.667	–65	1.929	851	1.078
15	Bleiburg**)	4.083	3.948	–135	697	842	–145
16	Gmünd**)	2.605	2.609	4	517	514	3
17	Straßburg**)	2.335	2.137	–198	205	522	–317

Quelle: Statistik Austria

Tab. 1 Pendlerströme der Kärntner Stadtgemeinden

*) *Stadtgemeinden die gleichzeitig Bezirkshauptstädte sind*
**) *Stadtgemeinden*
1) *laut Volkszählung 15. Mai 2001*
2) *am 01. Jänner 2010*
3) *laut Volkszählung 15. Mai 2001*
4) *laut Volkszählung 15. Mai 2001*
5) *Arbeitspendler (keine Schüler, …)*

6 *vgl. Arbeiterkammer Kärnten (2010): Situation der Berufspendler in Kärnten – eine Analyse der Arbeiterkammer für das Jahr 2009, S. 7.*
7 *ebenda*

Die Bezirke Klagenfurt-Stadt und Villach-Stadt weisen naturgemäß die meisten Einpendler auf. Knapp 43 Prozent aller Erwerbspendler haben ihr Ziel in diesen beiden Städten. Auch sind sie die einzigen Bezirke, welche einen höheren Einpendler- als Auspendlerteil aufweisen.

Pendler in Kärnten 2009							Pendler in Kärnten 2004						
Bezirk	Wohnhaft Beschäftigte [1)]	Arbeitsbevölkerung [2)]	Nichtpendler	Auspendler	Einpendler	Pendlerdifferenz 2009 [3) 4)]	Pendlerdifferenz 2004 [3) 5)]	Wohnhaft Beschäftigte [1)]	Arbeitsbevölkerung [2)]	Nichtpendler	Auspendler	Einpendler	Veränderung Eintpendler zwischen 2004–2009
Klagenfurt Stadt	31.298	52.588	25.119	6.179	27.469	21.290	24.634	29.092	53.726	24.075	5.017	29.651	–2.182
Villach Stadt	19.531	27.452	13.593	5.938	13.859	7.921	6.809	18.291	25.100	12.520	5.771	12.580	1.279
Hermagor	6.124	5.514	3.080	3.044	2.434	–610	–1.014	5.724	4.710	2.762	2.962	1.948	486
Klagenfurt Land	17.692	7.579	2.575	15.117	5.004	–10.113	–9.603	16.494	6.891	2.751	13.743	4.140	864
St. Veit/Glan	17.805	14.233	5.637	12.168	8.596	–3.572	–4.474	17.199	12.725	5.398	11.801	7.327	1.269
Spittal/Drau	24.358	20.718	8.091	16.267	12.627	–3.640	–3.453	23.266	19.813	7.915	15.351	11.898	729
Villach Land	21.079	12.157	4.616	16.463	7.541	–8.922	–8.967	19.685	10.718	4.273	15.412	6.445	1.096
Völkermarkt	12.795	9.363	3.325	9.470	6.038	–3.432	–3.723	12.345	8.622	3.074	9.271	5.548	490
Wolfsberg	18.583	17.184	8.149	10.434	9.035	–1.399	–2.346	17.611	15.265	7.654	9.957	7.611	1.424
Feldkirchen	9.546	6.909	3.356	6.190	3.553	–2.637	–2.701	8.976	6.275	3.287	5.689	2.988	565
Bezirke Gesamt	**178.811**	**173.697**	**77.541**	**101.270**	**96.156**	**–5.114**	**–4.838**	**168.683**	**163.845**	**73.709**	**94.974**	**90.136**	**6.020**

Quelle: Situation der BerufspendlerInnen in Kärnten. Eine Analyse der Arbeiterkammer für das Jahr 2009, AK Kärnten, Klagenfurt 2010. Situation der Berufspender in Kärnten. Eine Analyse der Arbeiterkammer Kärnten, Klagenfurt 2006.

Tab. 2 Pendlerströme in Kärnten nach politischen Bezirken

1) *Sind unselbständig Beschäftigte, die in dem jeweiligen Bezirk wohnen, unabhängig von ihrem Arbeitsplatz*
2) *Die Arbeitsbevölkerung entspricht der Zahl der Arbeitsplätze im Bezirk*
3) *Die Pendlerdifferenz setzt sich aus Einpendler minus Auspender zusammen*
4) *Die Summe –5.114 ergibt sich, da 2009 10.958 Kärntner in ein anderes Bundesland aus- und 5.844 „Nichtkärntner" nach Kärnten eingependelt sind*
5) *Die Summe –4.838 ergibt sich, da 2004 10.178 Kärntner in ein anderes Bundesland aus- und 5.340 „Nichtkärntner" nach Kärnten eingependelt sind*

Wie aus der AK-Studie zu entnehmen ist, stammt der größte Teil der Auspendler aus dem ländlichen Raum der Bezirke Villach-Land, Spittal/Drau, Klagenfurt-Land, St. Veit/Glan und Wolfsberg. Während in den zwei Bezirken Spittal/Drau und Wolfsberg am stärksten in andere Gemeinden des eigenen politischen Bezirks gependelt wird, pendeln Arbeitnehmer in den restlichen Bezirken überwiegend in andere politische Bezirke Kärntens aus. Die beiden Zentralraumbezirke Klagenfurt-Stadt und Villach-Stadt weisen auch die meisten Nichtpendler auf.[8]

Abb. 4 Pendlerströme in Kärnten, schematisch nach Stärkeklassen

[8] *vgl. Arbeiterkammer Kärnten (2010), S. 7ff.*

1.5) Bevölkerungsprognose

Die Daten zur Bevölkerungsprognose stammen aus einer Studie der Österreichischen Raumordnungskonferenz ÖROK, welche im Zuge des STRALE!K Prozesses erarbeitet wurde. Die Prognosedaten wurden auf die einzelnen Bezirke und danach auf jede einzelne Gemeinde im Bezirk heruntergebrochen. Die folgende Karte zeigt die Bevölkerungsentwicklung (Veränderung in %) zwischen den Jahren 2001 und 2031.

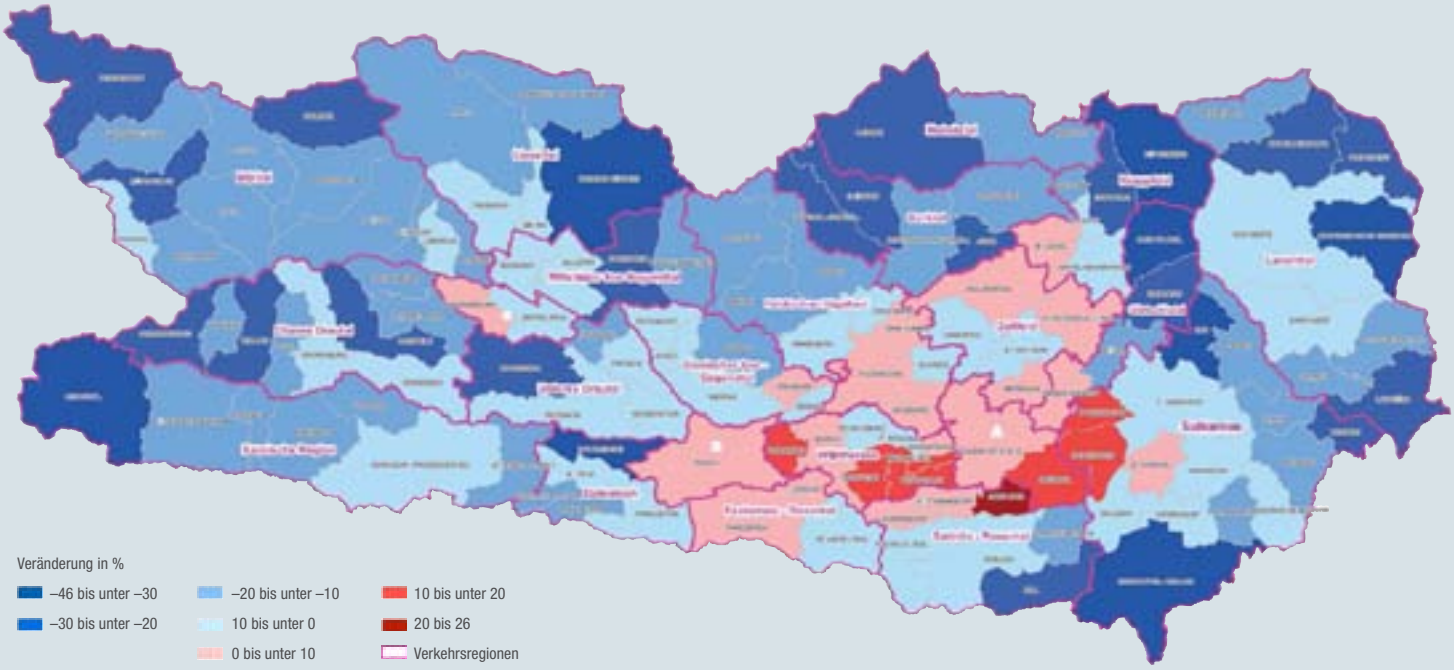


Abb. 5 Veränderung der Kärntner Bevölkerung zwischen 2001 und 2031

Zwischen den Jahren 2001 und 2031 wird die Gesamtbevölkerung um rund 4 % abnehmen. Diese Abnahme wird vorwiegend in den peripheren Gebieten stattfinden, während im Zentralraum eine durchschnittliche Zunahme von rund 5 % vorausgesagt wird. Gleichzeitig nimmt der Anteil der älteren Menschen erheblich zu. So ist bei den über 65-Jährigen eine Zunahme um etwa 1/3 prognostiziert. Die Anzahl der Kinder und Jugendlichen unter 15 wird hingegen um 1/4 schrumpfen.

2.) Ziele des Regionalverkehrsplans

Die Ziele wurden aus den Handlungsansätzen der Stärken-Schwächen-Analyse, dem Gesamtverkehrskonzept Kärnten, der Strale!K sowie aus den regionalen Entwicklungsleitbildern der Landesplanung Kärntens abgeleitet. Sie sind speziell auf die Ausrichtung des ÖV im Verkehrsverbundraum der Kärntner Linien abgestimmt. Unterschieden wird zwischen Oberziele, verkehrspolitische Ziele, umweltpolitische Ziele, volkswirtschaftliche Ziele und raumordnungspolitischen Ziele.

Die Oberziele gelten für alle Bereiche, während die übrigen, detaillierten Ziele den jeweils spezifischen Bereichen zugeordnet sind. Aus diesen Zielen lassen sich sowohl die Rahmenbedingungen für den ÖV ableiten, welche grob mit Punkt 4 – Rahmenbedingungen zur Ausgestaltung des ÖV-Angebots beschrieben werden, als auch die nötigen Schritte und Inhalte, die zur Definition des Grundangebots im Regionalverkehr führen sollen.

Ferner müssen diese Ziele auch bei der dem Regionalverkehrsplan nachfolgenden, auf diesem aufbauenden Konkretisierung der Gundangebots-Eigenschaften (detaillierte General- und Spezialplanung, Regionalkonzepte) sowie auch bei der schließlichen operativen Umsetzung im tatsächlichen Betrieb berücksichtigt werden.

OBERZIELE

1. Attraktivierung des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs
2. Erhöhung des Wegeanteils des Öffentlichen Verkehrs im täglichen Pendlerverkehr
3. Bestmögliche Abstimmung der Verkehrs-, Infrastruktur- und Raumordnungsentwicklung
4. Bedarfsgerechte und nachhaltige Sicherstellung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung in den Regionen
5. Reduzierung der Beeinträchtigung der Umwelt durch den Individualverkehr
6. Effizienter Einsatz öffentlicher Mittel zur Herstellung von Verkehrsdienstleistungen

VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE

1. Einbeziehung aller jeweils betroffenen Gemeinden, der lokalen/regionalen Wirtschaft (insbesondere des Tourismus) und der lokalen/regionalen Verkehrsunternehmen

2. Bündelung bestehender Betriebseinheiten (insbes. Linien) des ÖV zu regionalen Einheiten funktionaler Zusammengehörigkeit und zweckmäßiger Größe

3. Lenkung des Individualverkehrs durch Anbindung relevanter Quellen und Ziele an den ÖV

4. Erreichbarkeit der regionalen Siedlungen mit definierter Mindestqualität nach landesweit einheitlichen Kriterien

5. Schaffung unternehmensübergreifender Kooperationen für Einrichtung, Betrieb und Vermarktung des ÖV

6. Herstellung nachhaltig stabiler und kalkulierbarer Vertragsverhältnisse für alle am regionalen ÖV beteiligten Teilnehmer

7. Durchführung der Umsetzungsmaßnahmen während des Übergangszeitraumes gemäß VO (EG) 1370/2007

UMWELTPOLITISCHE ZIELE

1. Reduzierung der vom motorisierten Individualverkehr hervorgerufenen klima- und umweltschädlichen Emissionen mit Hilfe des ÖV

2. Förderung des Einsatzes alternativer Antriebe im ÖV

3. Forcierung umweltfreundlicher Fahrzeugtechnologien

4. Forcierung bzw. Förderung multimodaler Mobilität

VOLKSWIRTSCHAFTLICHE ZIELE

1. Erhöhung der Verkehrssicherheit

2. Verringerung der externen Kosten, welche mit Unfällen im Straßenverkehr verbunden sind

3. Internalisierung der negativen externen Effekte des Straßenverkehrs (Stau, Flächenverbrauch, Umgebungslärm, Luftverschmutzung)

RAUMORDNUNGSPOLITISCHE ZIELE

1. Sicherung der Grundversorgung und der Erreichbarkeit durch den ÖV unter Berücksichtigung der zukünftigen Bevölkerungsstruktur

2. Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung und Forcierung der Nutzungsverdichtung an hochrangigen Knotenpunkten des ÖV

3. Geordnete Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung vorhandener Verkehrsachsen des ÖV

4. Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit zwischen zentralen und peripheren Gemeinden auf dem Gebiet des ÖV

5. Definition örtlicher und regionaler Siedlungsgrenzen unter Abstimmung mit dem ÖV

3.) Ortskern-Definition und Bedienungsstandards für das Grundangebot

Die Formulierung von Bedienungsstandards erfordert zunächst die Definition der zu bedienenden Flächeneinheiten (als welche „Ortskerne“ auf Basis von Rasterdaten 250x250 Meter definiert wurden). Die Bedienung dieser Ortskerne hängt von Anzahl, Dichte und Mobilitätsbedürfnissen ihrer Einwohner ab.

Die wichtigsten Kenngrößen für die Bildung von Bedienungsstandards sind die Beschäftigten am Wohnort (Quellen der Arbeitspendler) und die Arbeitsplätze am Arbeitsort (Ziele der Arbeitspendler) sowie die Anzahl der Schüler am Wohnort (Quellen) und die Schulplätze am Schulstandort (Ziele).

Ab einer bestimmten Größe ist jeder Quellort in einem Ortschaftspolygon (Ortskern) dargestellt. Insgesamt ergeben sich daraus 660 unterschiedlich große Ortskerne, deren Gesamt-Einwohnersumme 406.956 beträgt, womit ein Anteil von rund 73 % der Gesamteinwohner Kärntens (559.404; VZ 2001) repräsentiert wird, während die Gesamtfläche aller Ortskerne nicht einmal 5 % der Landesfläche umfasst. Von den übrigen 27 % der Kärntner wohnt eine große Mehrheit im nahen Angelände der Ortskerne und daher befinden sich nur die Wohnsitze einer kleinen Minderheit aller Kärntner wirklich fernab dieser Ortskerne.

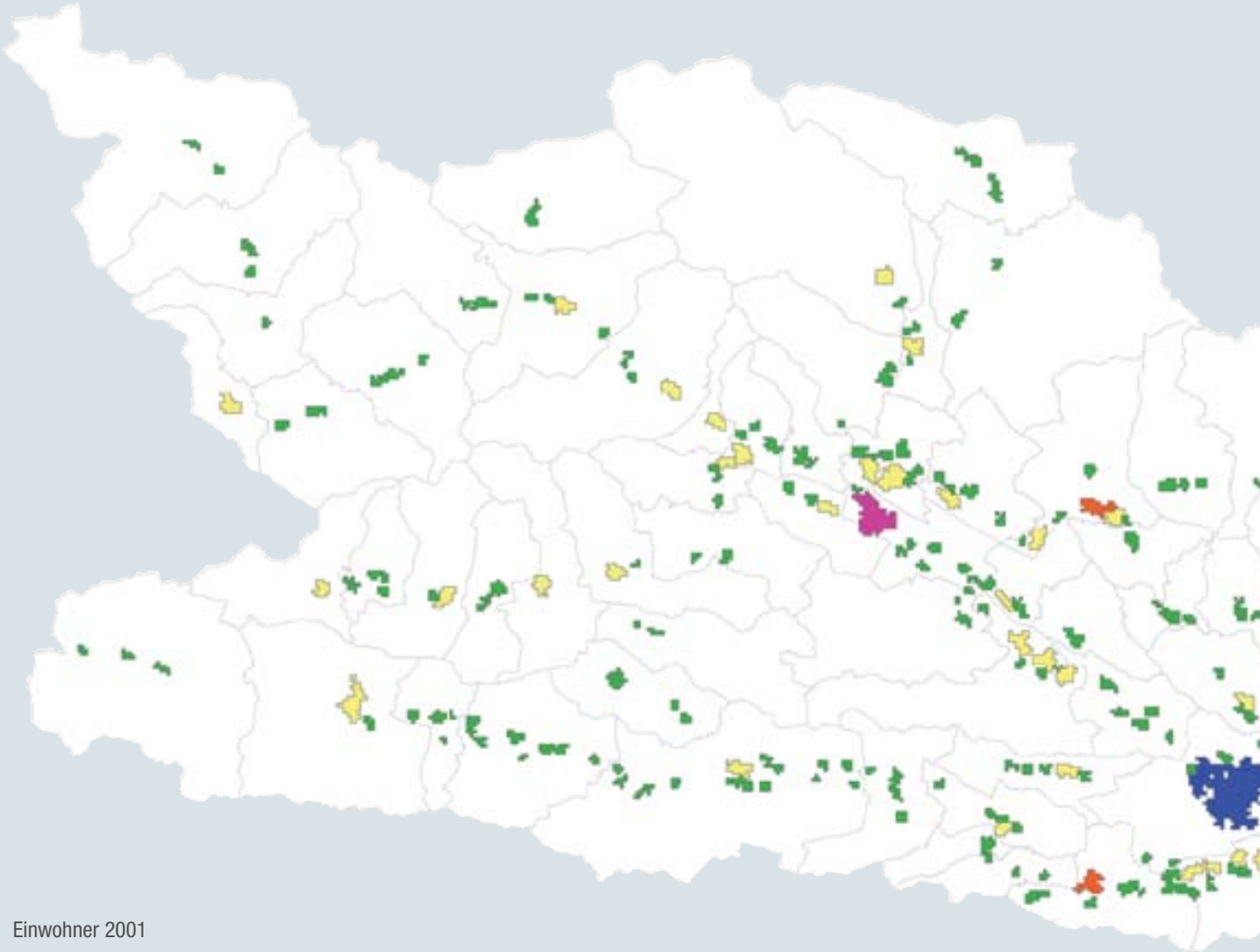
Aufgrund der unterschiedlichen Größen, Einwohnerzahlen und Siedlungsdichten werden die Ortskerne in fünf Größenkategorien (im Folgenden „Kategorien“) unterteilt, denen die verschiedenen – hier zunächst nur allgemein umrissenen – Bedienungsstandards zugeordnet sind.

Eine konkrete Umsetzung dieses Grundangebots in einen detaillierten Leistungsplan (Fahrplan) erfolgt bei der Erstellung von regionalen Verkehrskonzepten für die einzelnen Verkehrsregionen. Die in der folgenden Tabelle enthaltenen Bedienungsstandards stellen die jeweils mindestens erwünschte Angebotsdichte dar, welche jedoch bei der näheren Regionsbetrachtung konkretisiert und detailliert werden muss und dabei auch erweitert werden kann. Darüber hinausgehende Verkehrsdienste, die im Interesse der Gemeinden oder anderer Stellen liegen, können von den Gemeinden bzw. Dritt-Interessenten „dazubestellt“ werden.

Kategorie	Beschreibung der Ortskern-Kategorie	Bedienungsstandard für das Grundangebot[9]
Kat. 1	Ortskerne mit vorwiegend Schüler- und Lehrlingsverkehr	Schülerverkehr und/oder alternative Betriebsformen
Kat. 2	Ortskerne, welche zum Teil auch Unterzentren in den Regionen abbilden mit geringen Arbeitspendler-Zahlen zusätzlich zu den vorhandenen Schülerpendlern	verdichteter Schülerverkehr und nachfrageorientierter Pendlerverkehr in den verkehrlichen Spitzenzeiten
Kat. 3	Regionale Zentren, welche den Status von Mittelzentren haben. Diese bilden die Zentren in der Region mit ausgeprägtem Arbeits- und Schülerverkehr	verdichteter Schüler- und Pendlerverkehr in den verkehrlichen Spitzenzeiten
Kat. 4	Die Mittelzentren Spittal und Wolfsberg als regionale Zentren. Diese sind vollständig funktionsfähige regionale Versorgungsknoten mit Arbeitsplätzen und Ausbildungsstandorten	regelmäßiger Taktverkehr in den verkehrlichen Spitzenzeiten
Kat. 5	Oberzentren Klagenfurt und Villach sind die Zentren Kärntens. Sie weisen die meisten Arbeitsplätze und Bildungseinrichtungen auf	regelmäßiger Taktverkehr ganztägig (Haupt- und Schwachlastzeiten)

Tab. 3 Einteilung der Ortskerne nach unterschiedlichen Bedienungsstandards für das Grundangebot

[9] *Präzisierung: Hier handelt es sich um das für die betreffenden Ortskerne (und nicht: in oder zwischen den Ortskernen) einzurichtende Regionalverkehrs-Grundangebot (nicht: Nahverkehr)*



Einwohner 2001

- 56 bis 741
- 742 bis 2.546
- 2.547 bis 7.576
- 7.577 bis 16.979
- größer 16.979

Als Ausgangsgröße wurden 50 Einwohner je Rasterzelle gewählt

In dieser Karte sind die geographische Lage und die Kategorisierung der oben beschriebenen Ortskerne dargestellt. In weiterer Folge werden diese Ortskerne zunächst als Quellen der Mobilitätsnachfrage, d. h. als Wohnstandorte der Zielgruppen „Pendler“ und „Schüler“ betrachtet, für welche das Grundangebot primär ausgestaltet werden soll.

Das Verkehrsverhalten bzw. die Mobilitätsbedürfnisse der in diesen Ortskernen wohnenden Pendler und Schüler ist in weiterer Folge maßgeblich auch für die anzufahrenden Ziele (Beschäftigungskerne, Schulkerne) sowie für die Abgrenzung der Verkehrsregionen (vgl. 4.2.2).

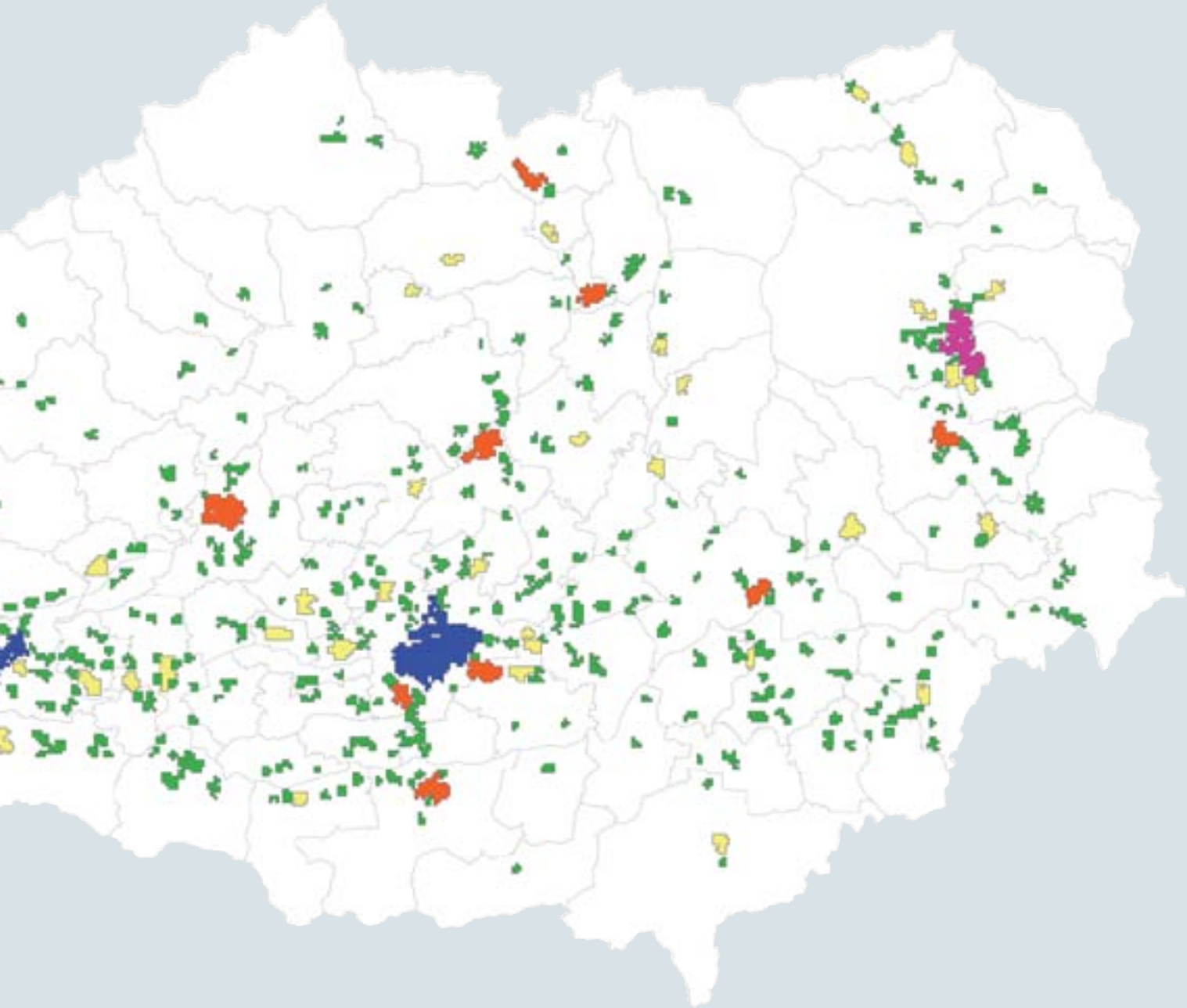


Abb. 6 Ortskerne in Kärnten nach Kategorien ihrer Einwohnerzahlen

4.) Rahmenbedingungen zur Ausgestaltung des ÖV-Angebots

4.1) Infrastrukturelle Rahmenbedingungen

Infrastrukturelle Rahmenbedingungen sind solche, die bauliche Maßnahmen betreffen und die entweder eine Bevorzugung des ÖV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zum Ziel haben (wie etwa Beschleunigungsmaßnahmen) oder eine wichtige Schnittstelle zwischen dem ÖV und dem motorisierten Individualverkehr bilden (wie etwa Park&Ride-Anlagen). Die Infrastruktur selbst (Straßen und Schienenwege) fällt nicht unter diesen Begriff.

4.1.1 Beschleunigungsmaßnahmen

Eine wichtige Beschleunigungsmaßnahme ist die Einführung von fixen oder temporären Busspuren und sonstigen infrastrukturellen Bedingungen, deren Hauptzweck es ist, die Linienbusse zumindest in den Verkehrsspitzenzeiten schneller vorankommen zu lassen als den motorisierten Individualverkehr. Bevorzugte Ampelschaltungen an den Einzugsstraßen bzw. in den Ballungszentren gehören ebenfalls zu diesen Maßnahmen, welche teilweise schon umgesetzt werden.

Im Zuge des „Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2008“ wurden in Kärnten strategische Lärmbelastungszonen untersucht. Diese Lärmbelastungsbereiche hängen mit einer erhöhten Verkehrsbelastung auf den Landesstraßen zusammen. Durch eine erhöhte Verkehrsbelastung steigt auch der Lärmpegel. Um diesem Lärm entgegen zu wirken, werden Lärmschutzwände errichtet sowie die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des Öffentlichen Verkehrs angestrebt. Der Öffentliche Verkehr reduziert die Gesamtemissionsbelastungen und liefert somit einen großen Beitrag zur Volksgesundheit in Kärnten.

Durch diese Voraussetzungen sowie zusätzlich aus den kartierten „Zonen höchster Pendelverkehrsbelastung“ ergibt sich zur Entlastung in den großen Einpendlerzentren – das sind namentlich

- Klagenfurt
- Villach
- Spittal an der Drau,
- St. Veit an der Glan und
- Wolfsberg –

der Einsatz von fixen und/oder temporären Busspuren oder sonstigen Beschleunigungsmaßnahmen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, in erster Linie auf den am stärksten frequentierten Einfahrtstraßen dieser Pendlerzentren.

Abb. 7 Zonen höchster Pendelverkehrsbelastung in Kärnten

Es ist daher dafür Sorge zu tragen, dass zumindest innerhalb der in der nachfolgenden Karte ersichtlichen Zonen höchster Pendelverkehrsbelastung Beschleunigungs- und Bevorrangungsmaßnahmen im dargestellten Sinne gesetzt werden.

Da bei diesen Stadt-Einfahrten stets eine Mehrzahl regionaler Buslinien zusammenkommt, hat eine Beschleunigung bzw. Bevorrangung des straßengebundenen ÖV auch genau hier seine effizienteste Wirkung. Ferner kann eine Berücksichtigung der – jeweils straßenspezifisch unterschiedlichen – Spitzenbelastungen zeitlich beschränkte Maßnahmen ermöglichen; in der Regel kommt es dabei besonders auf die Morgenspitze, also den Zeitraum von etwa 6:30 bis 8:00 Uhr, an.

4.1.2 Park&Ride Anlagen

Das Park&Ride-Konzept für Kärnten aus dem Jahr 1996 dient als Grundlage für bauliche Maßnahmen. Wie aus den Vorerhebungen zum RVP (s. Fußnote 1) hervorgeht, sind die Park&Ride-Anlagen im Zentralraum sehr gut ausgelastet. Bestehende Anlagen in den Regionen bzw. an den Nebenbahnen sind weniger stark ausgelastet. Entsprechende Adaptierungen im Zentralraum werden aufgrund von Auslastungszahlen vorgesehen.

Aufgrund der zukünftigen Entwicklung der Bevölkerung und den daraus resultierenden neuen Entwicklungen des ÖV ergeben sich auch neue Aspekte für den Neubau von Park&Ride-Anlagen. Diese neuen Gesichtspunkte bestehen v. a. in der zukünftig steigenden Bevölkerungszahl im Zentralraum und der dadurch ausgelösten Entwicklung neuer Siedlungsschwerpunkte.

Aufgrund dieser neuen, mit dem Verkehrsnetz abzustimmenden Siedlungsentwicklung, können neue geeignete Standorte für Park&Ride-Anlagen entstehen.

Diese Standorte sind zusätzlich zum bestehenden Park&Ride-Konzept aufzunehmen. Wenn diese Standorte den Zielen des Regionalverkehrsplans entsprechen, dann sollen diese neuen Park&Ride-Anlagen im Zusammenhang mit allfälligen Bike&Ride-Anlagen umgesetzt werden.

Grundsätzlich sind P&R-Anlagen in Quellort-Nähe der Mobilitätsnachfrager, also an frequentierten Zugangsknoten des Regionalverkehrs anzusiedeln, um auch schon die Anfahrt zu den Zentren zu berücksichtigen. An den Zielorten hingegen sind Auffangparkplätze, Park&Ride-Anlagen mit Übergang zum Öffentlichen Nahverkehr nur in den Ballungszentren Klagenfurt und Villach zweckmäßig und auch dort nur als „zweitbestes“ Mittel (wenn nicht anders lösbar) anzusehen.

4.2) Räumlich-organisatorische Rahmenbedingungen

Die nachfolgend dargestellte räumlich-organisatorische Strukturierung gilt für v.a. für Maßnahmen im Regionalverkehr, die gemäß 5.1.1 in Kooperation zwischen Land und Gemeinden erfolgen. Sie bildet eine Voraussetzung für die Verbesserung bzw. Erhaltung des ÖV sowohl in den Regionen als auch überregional.

4.2.1 Eisenbahn- und Buslinienverkehr mit überregionaler Bedeutung ("Hauptnetz")

Die Bahnverbindungen in Kärnten einschließlich der bahnparallel begleitenden Buslinien sowie weitere Straßenverbindungen ohne parallele Bahnstrecken zwischen Bezirkshauptstädten bzw. Mittelzentren (Ortskerne der Kategorie 3) stehen für das entsprechende überregionale Mobilitätsbedürfnis als „Haupt-Verkehrsachsen“ des ÖV zur Verfügung. Da diese zusätzlich auch als Verbindung regionaler Verkehrsräume untereinander und darüberhinaus auch der Anbindung des ganzen Landesgebiets an den Öffentlichen Fernverkehr dienen, kommt dem Ausbau des Fahrplanangebots in diesem, in der nachfolgenden Karte dargestellten Hauptnetz eine prioritäre Bedeutung vor dem übrigen Nah- und Regionalverkehr zu.

Es ist daher dafür Sorge zu tragen, dass für die Verbesserung des ÖV entlang der Kärnter Hauptverbindungen, weitere Schritte unabhängig von der Planung der einzelnen Regionalverkehrskonzepte gesetzt werden.

Das Regionalverkehrs-Hauptnetz wird durch seine Knoten sowie durch die Verbindungsachsen dazwischen definiert. Damit zeigt die Karte auch den bestehenden, geplanten und/oder künftig in Frage kommenden besonders priorisierten Teil des Regionalverkehrs in Kärnten auf.

Als Knoten des Hauptnetzes fungieren alle Ortskerne der gemäß Kap. 3 unterschiedenen Ortskern-Kategorien 3, 4 und 5. Davon sind jene, die zusätzlich auch die Funktion eines Bahn-Fernverkehrsknoten (Haltepunkte derzeit bestehender oder künftiger Fernverkehrszüge; im Folgenden „FV“ genannt) aufweisen, als Hauptknoten „1. Ordnung“ eingestuft, jene ohne Fernverkehrs-Funktion als „2. Ordnung“.

Allein diese höchstdichten 13 Ortskerne werden von 191.189 Personen bewohnt (d. s. 34 % aller Kärntner!), obwohl sie zusammen nur 0,99 % der Landesfläche Kärntens umfassen.

Ferner sind zusätzliche Orte als Hauptknoten „3. Ordnung“ eingestuft, bei denen aus unterschiedlichen Gründen von der grundsätzlichen Definition abzuweichen war (siehe nachfolgende Tabelle; Reihenfolge der Nennungen geographisch von West nach Ost).

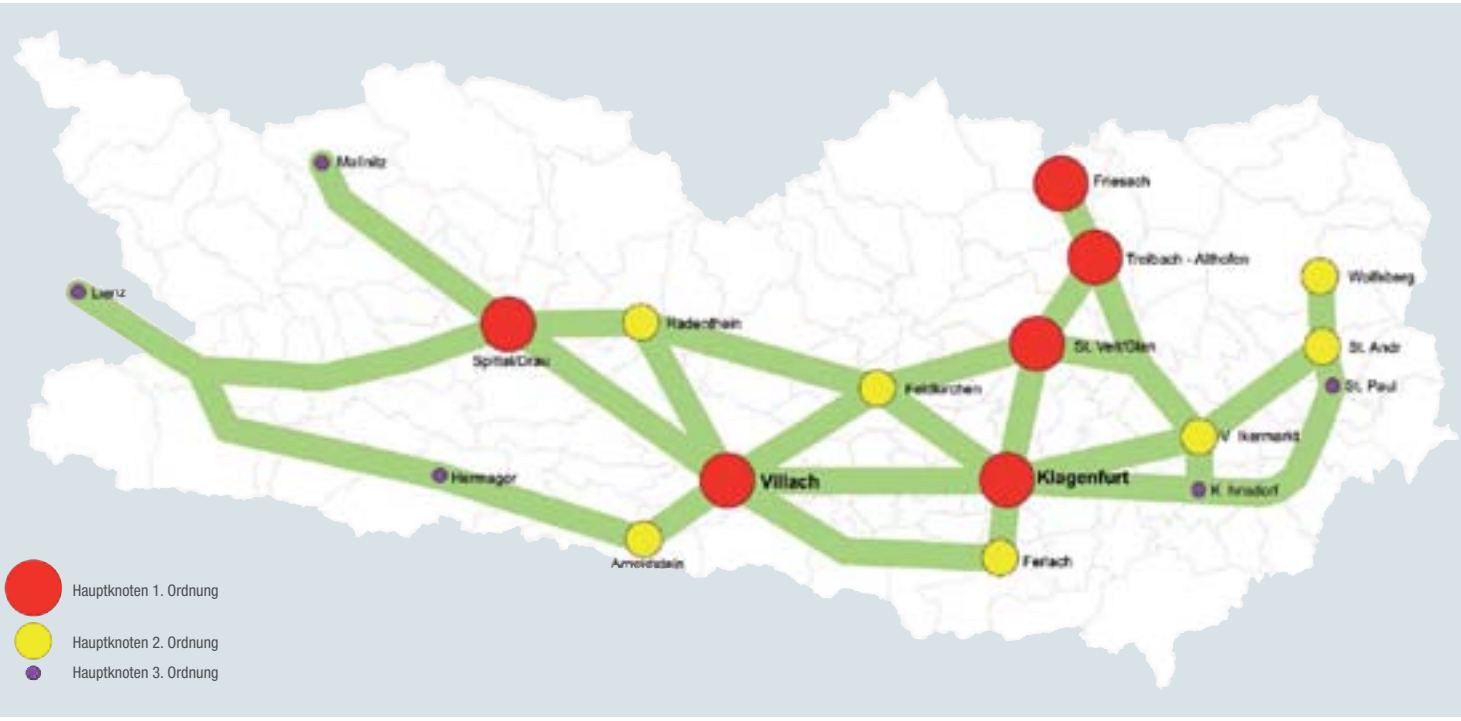


Abb. 8 Verkehrsachsen mit überregionaler Bedeutung innerhalb Kärntens („Hauptnetz“ des Öffentlichen Regionalverkehrs)

Hauptknoten... 1. Ordnung	2. Ordnung (ohne FV)	3. Ordnung (Ausnahmegrund)
Spittal a.d. Drau	Arnoldstein	Lienz (nicht in Kärnten/keine Quelle, jedoch Pendelziel und FV)
Villach	Radenthein	Mallnitz (kleiner als Kat. 3, jedoch FV-Funktion)
Klagenfurt (Viktring, Ebenthal)[10]	Feldkirchen i. Ktn.	Hermagor (kleiner als Kat. 3, kein FV, jedoch Bezirkshauptstadt)
St. Veit a.d.Glan	Ferlach	St. Paul i.Lav. (kleiner als Kat. 3, jedoch künftige FV-Funktion)
Treibach-Althofen	Völkermarkt	Kühnsdorf (kleiner als Kat. 3, jedoch evtl. künftige FV-Funktion)
Friesach	Wolfsberg	
	St. Andrä i. Lav.	

Tab. 4 Regionalverkehrsknoten mit überregionaler Bedeutung

Das ÖV-Angebot auf den in der Karte (Abb. 8) dargestellten Verbindungsachsen ist im Rahmen der diesem RVP nachfolgenden Detail- und Ausführungsplanungen sowie in den umsetzenden Vertragswerken ebenso wie die Regionalverkehrskonzepte grundsätzlich nach dem „funktionalen" Prinzip zu planen und zu beschreiben (zum Begriffsgegensatz „funktional" vs. „konstruktiv" siehe weiter in Punkt 4.2.2 und in Kap. 6). Das im Hauptnetz schließlich zustande kommende konkrete ÖV-Angebot zählt mit zum „Grundangebot" gemäß Kap. 3 dieses Regionalverkehrsplans.

Eine Einschränkung des funktionalen Grundsatzes ist jedoch bezüglich des Bahnverkehrs wie folgt anzuwenden: Insoweit eine Schienenstrecke als Bestandteil des gemäß § 42 Bundesbahngesetz entwickelten Eisenbahnzielnetzes (dzt. „Zielnetz 2025") ausgewiesen ist, muss bei ansonsten gleichen Voraussetzungen einer ÖV-Bedienung der betreffenden Verbindungsachse durch Eisenbahnverkehr stets der Vorrang gegenüber allfälligen parallelen Kraftfahrlinien oder sonstigen Betriebsformen eingeräumt werden. In solchen Fällen ist das ÖV-Angebot einer Verbindungsachse des Hauptnetzes einer zeitgleichen Gesamtplanung über alle in Frage kommenden Betriebsformen hinweg zu unterziehen, sodass konkurrenzierender Parallelverkehr zwischen der Bahn und anderen Betriebsformen vermieden wird.

Kraftfahrlinienverkehr oder andere Betriebsformen sind in Verbindung mit einer priorisierten Eisenbahnstrecke mit überregionaler Bedeutung jedoch nach Bedarf sehr wohl auch bahnparallel dazu einzusetzen, um

- bei regelmäßiger oder vorhersehbarer Schwachlast die dadurch weniger wirtschaftlichen Eisenbahn-Kurse zeitweilig oder langfristig zu ersetzen,
- im Falle von Spitzenlasten die Bahn-Intervalle zu verdichten und/oder nötigenfalls deren Kapazität zu ergänzen (Entlastungsverkehr),
- die i. d. R. größeren Haltestellenabstände der Bahn entlang der Strecke auszugleichen („Fein-Erschließung"),
- Ortskerne, die nicht direkt an der Bahnstrecke liegen, mit dieser zu verbinden („Quer-Zubringer") oder
- die Bahnbedienung über das Ende der Schienenstrecke hinaus fortzusetzen („Längs-Zubringer")[11].

Für die Bedienung der Verbindungsachsen des Hauptnetzes ohne bestehende oder erwartbare Schieneninfrastruktur sind Kraftfahrlinienverkehr oder andere Betriebsformen nach analogen Grundsätzen, d. h. ebenso prioritär, ebenso unabhängig von den flächenerschließenden Verkehrsdiensten der einzelnen Regionen und ebenso speziell auf die überregionalen Mobilitätsbedürfnisse ausgerichtet, einzusetzen (Prämium-Linien, Schnellbusse, Eilkurse u. dgl.).

Bei der gemäß 4.1.1 gebotenen Einrichtung von baulichen, technischen und/oder organisatorischen Beschleunigungsmaßnahmen in den Zonen höchster Pendelverkehrsbelastung ist solchen straßengebundenen Hauptnetz-Verkehrsdiensten Priorität vor den übrigen straßengebundenen Verkehrsdiensten einzuräumen.

Neben der geplanten, teils schon begonnenen, besonders für Pendler ausgerichteten Verstärkung von Bahnangeboten (Beispiel: Kärnten Takt) und Buslinien (Beispiel: Schnellbus Feldkirchen-Klagenfurt, Eilkurse Wolfsberg-Völkermarkt) auf den Hauptverbindungsachsen in ganz Kärnten wird darüberhinaus speziell im dichtestbesiedelten Landesteil auf die Umsetzung eines Schnellbahnkonzepts – die Kärntner S-Bahn – abgezielt. Das geplante bzw. zum Erstellungszeitpunkt dieses Regionalverkehrsplans zum Teil schon bestehende S-Bahn-Netz ist in der nachfolgenden Karte dargestellt.

Die S-Bahn ist die höhere Ausbaustufe des Kärnten Takts, welcher – auch schon ohne S-Bahn – das Rückgrat des ÖV in Kärnten bildet. Das S-Bahn-Konzept beinhaltet eine weitere Kursverdichtung und Vertaktung des Fahrplanangebotes und eine Verlängerung der Betriebszeiten, verbunden mit einer Qualitätsoffensive bei Schieneninfrastruktur und Fahrgast-Kommunikation, zum Teil auch durch den Bau neuer und den Ausbau bestehender Haltestellen begleitet. Zum Einsatz kommen spezielle Nahverkehrsfahrzeuge mit hoher Beförderungskapazität, welche für den schnellen Fahrgastwechsel und schnelle Zugwenden ohne Verschub konzipiert sind. Entsprechende Park&Ride-Anlagen, Bus-Umsteigeknoten und Anschlussverbindungen durch den Bus verbessern die Zugänglichkeit zur S-Bahn, vermeiden Parallelverkehr und verbessern darüber hinaus auch die Verbindung von Gebieten mit regionalen Mobilitätsbedürfnissen (v. a. ländlicher Raum) untereinander und mit den städtischen Zentren.

[10] *Die Kat. 3 – Ortskerne „Viktring" und „Ebenthal" fallen lt. 4.2.2 in eine Nahverkehrsregion (siehe dort) und werden in Fragen des Hauptnetzes daher zusammen mit dem Ortskern „Klagenfurt" behandelt.*

[11] *Diese beiden letzteren Funktionen stellen einen Übergang zu den Reginalverkehrskonzepten dar; ob sie zeitgleich mit der Bedienung der priorisierten Hauptachse geplant werden oder erst nachgelagert im Zuge der kleinregionalen Planungsprozesse, hängt von ihrer Bedeutung für das Hauptnetz ab und wird daher jeweils im Einzelfall zu entscheiden sein.*

Aufgrund komplexer Zusammenhänge mit den übrigen Kärnten-Takt-Leistungen und mit dem Schienen-Fernverkehr sowie aufgrund der Abhängigkeit von den Fortschritten im Ausbau der Schieneninfrastruktur (z. B. „Koralmbahn“, neue Haltestelle „Klagenfurt-Universität“ u.a.) ist die Errichtung der Schnellbahn und besonders die konsequente Vertaktung ihrer Züge nur als mehrjähriger, in mehreren Ausbaustufen erfolgender Prozeß möglich.

Abb. 9 Die Kärntner S-Bahn

4.2.2 Verkehrsregionen

Über die in 4.2.1 angesprochenen Hauptverkehrsachsen überregionaler Bedeutung hinaus ist Kärnten in 19 Regionalverkehrsregionen und weitere 3 Nahverkehrsregionen gegliedert, welche sich voneinander ausschließlich nach funktionalen Kriterien, d.h. nach den jeweils unterscheidbaren Merkmalen der Nachfrager und Mobilitätsbedürfnisse je Region, abgrenzen. Dabei wird jedes Gemeindegebiet eindeutig, vollständig und randscharf genau einer Region zugeordnet.

Die Verkehrsregionen dienen als Grundlage für die Erstellung von regionalen Verkehrskonzepten zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse v.a. der Wohnbevölkerung ebendieser Regionen, darunter insbesondere der Erwerbs- und Schülerpendler, die in Punkt 1.4 definiert wurden. Die übrigen Nachfragergruppen sind durch evtl. zusätzliche Module zu berücksichtigen, aber nicht primär planungsleitend.

Die Regions-Abgrenzung einschließlich der Zuordnung einzelner Gemeinden erfolgte in mehreren Schritten. Als Datengrundlage finden die Erwerbspendler aus der letzten Volkszählung (2001), die Schülerpendler aus dem Jahr 2006 sowie das Straßen- und Bahnnetz von Kärnten Verwendung. Die jeweils auf die einzelnen Ortskerne angewendeten Abgrenzungs- und Zuordnungskriterien für die Verkehrsregionen sind:

I. Bezirkszugehörigkeit
II. Pendlerströme
III. Pendler- und Verkehrsachsen
IV. Wirtschaftlichkeit
V. Gemeindebeziehungen
VI. Pendlerzentren

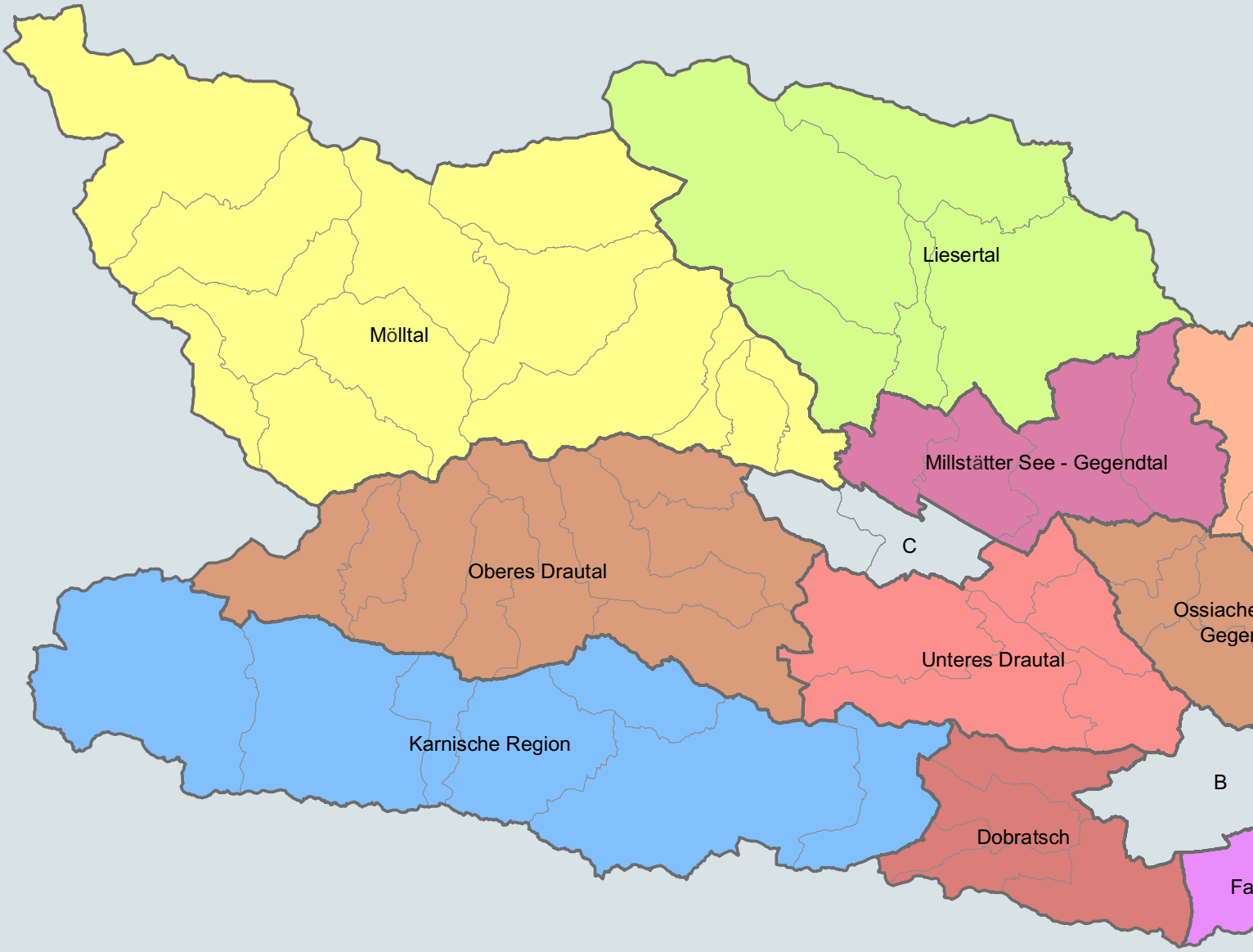
Aus diesen, aufeinanderfolgend angelegten Kriterien ergeben sich die Verkehrsregionen Kärntens und die Zuordnung der einzelnen Gemeindegebiete wie in der nachfolgenden Kartendarstellung ersichtlich. Da die Abgrenzung und Gemeindezuordnung dieser Regionen nach „funktionalen“ Kriterien vorgenommen wurde, decken sich die so erhaltenen Verkehrsregionen nur teilweise mit den zum Zeitpunkt dieser Planung existierenden, nach anderen, nämlich „konstruktiven“ Kriterien zustande gekommenen bisherigen Regionen. Der entscheidende Unterschied zwischen der „funktionalen“ und der „konstruktiven“ Betrachtungsweise ist, dass beim funktionalen Ansatz ausschließlich das Verhalten der Nachfrager, ihre Quellen und Ziele, ihre Anzahlen und weitere Messgrößen der Mobilitätsbedürfnisse den Ausschlag für die Abgrenzung geben, während die bisherige konstruktive Abgrenzung eher reibungslose Fahrzeug-Umläufe, minimierte Regiefahrten und andere derartige Eigenschaften der „Produktion“ in den Vordergrund gestellt hat.

Aus einer Reihe von – hier nicht näher darstellbaren[12] – Gründen wird mit Inkrafttreten dieses RVP überwiegend der funktionale Planungsansatz verwendet[13].

Das Landesgebiet Kärntens wird in 19 Regionalverkehrs- und 3 Nahverkehrsregionen unterteilt – siehe Karte Seite 22–23.

[12] *Hiezu sei jedoch auf die Langfassung des RVP und dazu grundlegende, derivative und weiterführende Materialien verwiesen, welche wie in Fußnote 1 angegeben angefordert oder eingesehen werden können.*

[13] *Die hier genannten "funktionalen" und "konstruktiven" Kriterien sind nicht mit den vergaberechtlichen Begrifflichkeiten hinsichtlich der Leistungsbeschreibung (§§ 95ff BVergG 2006, i.d.g.F.) ident.*



(Die Regionsbezeichnungen sind als vorläufige Arbeitstitel zu verstehen – aus Rücksicht auf die lokale Identifikation soll die endgültige Namensgebung im Zuge des jeweiligen Planungsprozesses vor Ort erfolgen)

Regionalverkehrsregionen						Nahverkehrsregionen	
1	Mölltal	7	Millstätter See - Gegendtal	13	Metnitztal	C	Spittal
2	Liesertal	8	Ossiacher See - Gegendtal	14	Gurktal	B	Villach
3	Oberes Drautal	9	Feldkirchner Hügelland	15	Krappfeld	A	Klagenfurt
4	Unteres Drautal	10	Wörthersee	16	Zollfeld		
5	Karnische Region	11	Faaker See - Rosental	17	Görtschitztal		
6	Dobratsch	12	Sattnitz - Rosental	18	Südkärnten		
				19	Lavanttal		*(Reihenfolge geographisch)*

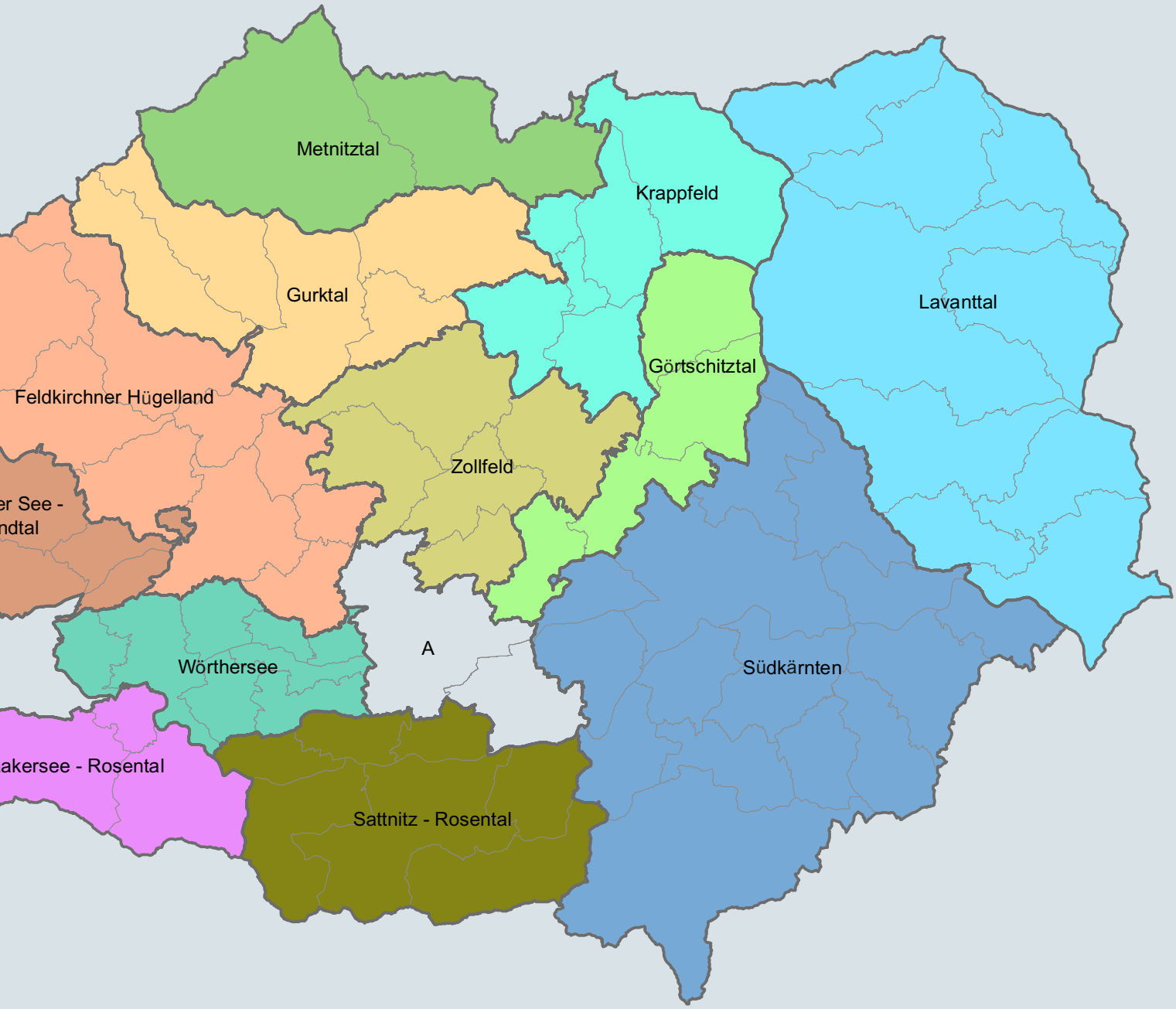


Abb. 10 Verkehrsregionen in Kärnten

Auflistung der einzelnen Regionsgemeinden

Reg.-Nr	Regionsname	Gemeindename
1	Mölltal	FLATTACH
1	Mölltal	GROSSKIRCHHEIM
1	Mölltal	HEILIGENBLUT
1	Mölltal	LENDORF
1	Mölltal	LURNFELD
1	Mölltal	MALLNITZ
1	Mölltal	MÖRTSCHACH
1	Mölltal	MÜHLDORF
1	Mölltal	OBERVELLACH
1	Mölltal	RANGERSDORF
1	Mölltal	REIßECK
1	Mölltal	STALL
1	Mölltal	WINKLERN
2	Liesertal	GMÜND
2	Liesertal	KREMS IN KÄRNTEN
2	Liesertal	MALTA
2	Liesertal	RENNWEG AM KATSCHBERG
2	Liesertal	TREBESING
3	Oberes Drautal	BERG IM DRAUTAL
3	Oberes Drautal	DELLACH IM DRAUTAL
3	Oberes Drautal	GREIFENBURG
3	Oberes Drautal	IRSCHEN
3	Oberes Drautal	KLEBLACH – LIND
3	Oberes Drautal	OBERDRAUBURG
3	Oberes Drautal	SACHSENBURG
3	Oberes Drautal	STEINFELD
3	Oberes Drautal	WEISSENSEE
4	Unteres Drautal	FERNDORF
4	Unteres Drautal	FRESACH
4	Unteres Drautal	PATERNION
4	Unteres Drautal	STOCKENBOI
4	Unteres Drautal	WEISSENSTEIN
5	Karnische Region	DELLACH

Reg.-Nr	Regionsname	Gemeindename
5	Karnische Region	GITSCHTAL
5	Karnische Region	HERMAGOR-PRESSEGGER SEE
5	Karnische Region	KIRCHBACH
5	Karnische Region	KÖTSCHACH–MAUTHEN
5	Karnische Region	LESACHTAL
5	Karnische Region	SANKT STEFAN IM GAILTAL
6	Dobratsch	ARNOLDSTEIN
6	Dobratsch	BAD BLEIBERG
6	Dobratsch	FEISTRITZ A. D. GAIL
6	Dobratsch	HOHENTHURN
6	Dobratsch	NÖTSCH IM GAILTAL
7	Millstättersee – Gegendtal	BAD KLEINKIRCHHEIM
7	Millstättersee – Gegendtal	MILLSTATT
7	Millstättersee – Gegendtal	RADENTHEIN
7	Millstättersee – Gegendtal	SEEBODEN
8	Ossiachersee – Gegendtal	AFRITZ
8	Ossiachersee – Gegendtal	ARRIACH
8	Ossiachersee – Gegendtal	FELD AM SEE
8	Ossiachersee – Gegendtal	OSSIACH
8	Ossiachersee – Gegendtal	STEINDORF AM OSSIACHER SEE
8	Ossiachersee – Gegendtal	TREFFEN
9	Feldkirchner Hügelland	ALBECK
9	Feldkirchner Hügelland	FELDKIRCHEN IN KÄRNTEN
9	Feldkirchner Hügelland	GLANEGG
9	Feldkirchner Hügelland	GNESAU
9	Feldkirchner Hügelland	HIMMELBERG
9	Feldkirchner Hügelland	MOOSBURG
9	Feldkirchner Hügelland	REICHENAU
9	Feldkirchner Hügelland	SANKT URBAN
9	Feldkirchner Hügelland	STEUERBERG
10	Wörthersee	KEUTSCHACH AM SEE
10	Wörthersee	KRUMPENDORF AM WÖRTHER SEE
10	Wörthersee	MARIA WÖRTH

Reg.-Nr	Regionsname	Gemeindename
10	Wörthersee	PÖRTSCHACH AM WÖRTHER SEE
10	Wörthersee	SCHIEFLING AM SEE
10	Wörthersee	TECHELSBERG AM WÖRTHER SEE
10	Wörthersee	VELDEN AM WÖRTHER SEE
10	Wörthersee	WERNBERG
11	Faakersee – Rosental	FINKENSTEIN
11	Faakersee – Rosental	ROSEGG
11	Faakersee – Rosental	SANKT JAKOB IM ROSENTAL
12	Satnitz – Rosental	FEISTRITZ IM ROSENTAL
12	Satnitz – Rosental	FERLACH
12	Satnitz – Rosental	KÖTTMANNSDORF
12	Satnitz – Rosental	LUDMANNSDORF
12	Satnitz – Rosental	MARIA RAIN
12	Satnitz – Rosental	SANKT MARGARETEN IM ROSENTAL
12	Satnitz – Rosental	ZELL
13	Metnitztal	FRIESACH
13	Metnitztal	METNITZ
14	Gurktal	DEUTSCH-GRIFFEN
14	Gurktal	GLÖDNITZ
14	Gurktal	GURK
14	Gurktal	STRASSBURG
14	Gurktal	WEITENSFELD IM GURKTAL
15	Krappfeld	ALTHOFEN
15	Krappfeld	GUTTARING
15	Krappfeld	HÜTTENBERG
15	Krappfeld	KAPPEL AM KRAPPFELD
15	Krappfeld	MICHELDORF
15	Krappfeld	MÖLBLING
16	Zollfeld	FRAUENSTEIN
16	Zollfeld	LIEBENFELS
16	Zollfeld	MARIA SAAL
16	Zollfeld	SANKT GEORGEN AM LÄNGSEE
16	Zollfeld	SANKT VEIT AN DER GLAN

Reg.-Nr	Regionsname	Gemeindename
17	Görtschitztal	BRÜCKL
17	Görtschitztal	EBERSTEIN
17	Görtschitztal	KLEIN SANKT PAUL
17	Görtschitztal	MAGDALENSBERG
18	Südkärnten	BLEIBURG
18	Südkärnten	DIEX
18	Südkärnten	EBERNDORF
18	Südkärnten	EISENKAPPEL-VELLACH
18	Südkärnten	FEISTRITZ OB BLEIBURG
18	Südkärnten	GALLIZIEN
18	Südkärnten	GLOBASNITZ
18	Südkärnten	GRAFENSTEIN
18	Südkärnten	GRIFFEN
18	Südkärnten	NEUHAUS
18	Südkärnten	POGGERSDORF
18	Südkärnten	RUDEN
18	Südkärnten	SANKT KANZIAN AM KLOPEINER SEE
18	Südkärnten	SITTERSDORF
18	Südkärnten	VÖLKERMARKT
19	Lavanttal	BAD SANKT LEONHARD IM LAVANTTAL
19	Lavanttal	FRANTSCHACH-ST. GERTRAUD
19	Lavanttal	LAVAMÜND
19	Lavanttal	PREITENEGG
19	Lavanttal	REICHENFELS
19	Lavanttal	SANKT ANDRÄ
19	Lavanttal	SANKT GEORGEN IM LAVANTTAL
19	Lavanttal	SANKT PAUL IM LAVANTTAL
19	Lavanttal	WOLFSBERG
A	Klagenfurt	EBENTHAL
A	Klagenfurt	KLAGENFURT
B	Villach	VILLACH
C	Spittal	BALDRAMSDORF
C	Spittal	SPITTAL AN DER DRAU

4.2.2.1 Regionalverkehrskonzepte

Auf Basis der neuen Verkehrsregionen wird zwecks Ausgestaltung der Bedienung und Finanzierung jeweils ein sog. „Regionalverkehrskonzept" entwickelt, das jeweils für eine betrachtete Region folgende Maßnahmen enthält:

- Analyse der Verkehrsbedürfnisse der Haupt-Benutzerzielgruppen sowie der bestehenden und potentiellen ÖV-Nachfrage
- Analyse des vorhandenen Verkehrsangebotes
- Konkretisierung der verkehrsplanerischen Ziele
- Erstellung einer funktionalen Beschreibung erwünschter Verkehrsdienste unter Einbeziehung aller relevanten Verkehrsbedürfnisse
- Erstellung eines Finanzierungsplans für die Umsetzung dieser Verkehrsdienste
- Abschluss eines Vertragswerkes über die Erbringung und Förderung des Verkehrsangebotes

Der Verkehr auf den Hauptverbindungsachsen im Sinne von Punkt 4.2.1 (Bahn, zentrale Buslinien) erfüllt zwar eine wichtige Zubringerfunktion und ist in der regionalen Verkehrsplanung inhaltlich zu berücksichtigen, ist jedoch aufgrund seiner überregionalen Funktion selbst nicht Gegenstand eines Regionalverkehrskonzeptes.

Die Ziele der Nachhaltigkeit im Bereich der Erreichbarkeit, Versorgung und der Wirtschaftlichkeit müssen erfüllt sein. Regionalkonzepte sollen den aus den Mobilitätsbedürfnissen der jeweiligen Bevölkerung im Raum abgeleiteten Anforderungen gerecht werden. Die Regionalverkehrskonzepte sind als Grundlage für etwaige Änderungen des Fahrplanes und der Finanzierung des ÖV anzusehen.

4.2.2.2 Linienbündelung und Regionszieldatum

Eine profunde Auseinandersetzung mit den Gegebenheiten einer Verkehrsregion sowie insbesondere die Planung und Umsetzung von Maßnahmen unter Berücksichtigung und Abgleich vielschichtiger Interessenslagen (mehrere Nutzerzielgruppen, Gemeinden, Wirtschaft insb. Tourismus) wird nicht im gesamten Landesgebiet gleichzeitig in Angriff genommen werden können. Hinzu kommt noch, dass auch rechtliche Bestände, besonders im Kraftfahrlinienrecht (Linienkonzessionen) inhaltlich und zeitlich zu berücksichtigen sind.

Ausgehend von den in diesem Regionalverkehrsplan definierten verkehrspolitischen Zielen wird daher die Bearbeitung der (neuen) Regionalverkehrskonzepte stufenweise über mehrere Jahre aufgeteilt erfolgen. Dabei werden sowohl die inhaltlichen Notwendigkeiten der einzelnen Regionen als auch der gegebene Rechtsbestand, darunter insbesondere das Auslaufen von bestehenden Verkehrsdienstverträgen und bestehenden Kraftfahrlinienkonzessionen, berücksichtigt.

Konkret ist daher dafür Sorge zu tragen, für jede Region ein „Regionszieldatum" zu bestimmen, ab dem der nach den Vorgaben dieses Regionalverkehrsplans gestaltete regionale Verkehrsdienst vertraglich neu gefasst werden soll. Neben dem Ablaufen bestehender Konzessionen pro Verkehrsregion sowie der bestehenden Verkehrsdienstverträge sind darüber hinaus für die Linienbündelung und das pro Verkehrsregion zu definierende Regionszieldatum nachstehende Kriterien heranzuziehen:

Verkehrliche Kriterien:

- Stärkung der Verkehrsbedienung von Teilräumen
- Erhaltung des funktionalen Zusammenhangs von Netzen
- Erleichterung von Anschlussbeziehungen und Anschlusssicherungen
- Orientierung an Verkehrsströmen
- Berücksichtigung verkehrsgeographischer Aspekte
- Ermöglichung der Weiterentwicklung des Angebotes

Betriebliche Kriterien:

- Nutzung der Synergien bei der Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung
- Beachtung der Lage der vorhandenen betrieblichen Einrichtungen
- Berücksichtigung der Lage der Schulstandorte

Volkswirtschaftliche Kriterien:

- Vermeidung des selektiven Betriebes nur ertragsstarker Linien bzw. Linienabschnitte
- Schaffung bzw. Erhaltung eines wirtschaftlichen Querausgleichs zwischen Linien mit starken und solchen mit schwachen Primärumsätzen
- Sicherung der Ertragslage hinsichtlich des Ausbildungsverkehrs
- Einbeziehung potenzieller Fördermöglichkeiten
- Sparsame, zweckmäßige und wirtschaftliche Verwendung öffentlicher Mittel

4.2.2.3 Interkommunale Zusammenarbeit bei Regionalverkehrskonzepten

Jede Gemeinde ist einer Verkehrsregion zugeordnet. Eine wesentliche Säule eines Regionalverkehrskonzepts ist die Zusammenarbeit der Gemeinden dieser Region. Bei der Erarbeitung eines Regionalverkehrskonzepts wird nicht jede Gemeinde für sich allein betrachtet. Vielmehr bestimmen regionale Erfordernisse die Konzeption des Verkehrs und tragen die Gemeinden wesentlich zur Planung bei. Kostenintensive „isolierte" Bestellungen von Verkehrsdiensten können damit vermieden werden. Außerdem wird so den am Regionalverkehrskonzept beteiligten Gemeinden ermöglicht, die Wahrnehmung ihrer (Mit-)Aufgabenträgerschaft für den Regionalverkehr mit jener (alleinigen) Aufgabenträgerschaft für den Nahverkehr zu verbinden. Dabei können bestehende Verbände, regionale Servicestellen (wie etwa das lokal zuständige Regionalmanagement) und

vergleichbare gemeindeübergreifende Organisationsformen zum Zweck der Koordinierung mit einbezogen werden. Damit bewirken Gemeindekooperationen im Rahmen von Regionalverkehrskonzepten die Nutzung von Synergieeffekten über die Grenzen der Einzelgemeinde hinaus und eine Aufteilung der Lasten. Das Land gewährt daher nur im Falle der Gemeindekooperation eine zusätzliche, über das Grundangebot dieser Region hinausgehende Kofinanzierung für den Regionalverkehr.

4.2.2.4 Flexible Bedienung durch alternative Betriebsformen

Durch die demographische Entwicklung in den Regionen des Landes Kärnten ändern sich auch die Anforderungen an die Grundversorgung durch den ÖV. Insbesondere in den dünn besiedelten Gebieten ist eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung im konventionellen Linienverkehr schwer zu bewerkstelligen. Im Sinne einer optimalen Mobilitätsversorgung auch in Schwachlastzeiten und in dünn besiedelten Räumen sowie im Sinne eines effizienten und effektiven Mitteleinsatzes haben daher alternative und flexible Betriebsformen des Öffentlichen Verkehrs im Verbundraum des Landes Kärnten einen hohen Stellenwert.

Es wird besonders darauf ankommen, dass solche Verkehrsformen die – bei weiterhin sinkenden Schülerzahlen ohnehin zunehmend schwer finanzierbaren – herkömmlichen Kraftfahrlinien nicht konkurrenzieren, sondern, vielmehr ganz im Gegenteil, ergänzen und unterstützen. Außerdem würde ein auf exakt identische Nutzerbedürfnisse abzielender Parallelbetrieb mehrerer öffentlich (mit-)finanzierter Betriebsformen nebeneinander eine Vergeudung von – gerade im hier vor allem angesprochenen ländlichen und peripheren Raum ohnehin raren – volkswirtschaftlichen Ressourcen bedeuten. Hiezu wird es notwendig sein, dass Planung und Betriebsführung aller nichtindividuellen Verkehrsangebote jedweder Betriebsform im selben Gebiet gemeinsam/kooperativ erfolgen. Das Land Kärnten behält sich zwecks Sicherstellung einer derart betriebsübergreifenden Zusammenarbeit daher vor, finanzielle Förderungen und/oder behördliche Genehmigungen verkehrswirtschaftlicher Tätigkeiten u. a. auch davon abhängig zu machen, dass ihre Planung und ihr laufender Betrieb in diesem Sinne aufeinander abgestimmt sind.

Die wichtigsten Funktionen alternativer Betriebsformen sind sohin:

- Befriedigung der dringendsten, nicht vom herkömmlichen Linienverkehr abdeckbaren Verkehrsbedürfnisse,
- Erfüllung von Verbindungs- und Zubringerfunktionen,
- Ersatz bei allfälligen Einstellungen von Linien oder Teilstrecken des Öffentlichen Verkehrs,
- Aufrechterhaltung eines attraktiven, flächendeckenden und nutzerfreundlichen Mobilitätsangebots.

Die Berücksichtigung alternativer, bedarfsorientierter Betriebsformen insbesondere in der Fläche wird besonders für die auf Basis von funktionalen Leistungsbeschreibungen durchzuführende Planung in einer Verkehrsregion im Sinne einer bedarfsorientierten Flächenbedienung mit flexibler zeitlich-räumlicher Wechsel- und Kombinationsmöglichkeiten mit dem herkömmlichen Öffentlichen Verkehr von Bedeutung sein.

Als alternative Betriebsformen kommen beispielsweise in Betracht:

- Rufbus-Systeme,
- Anrufsammeltaxis,
- die linienmäßige Bedienung mit Personenkraftwagen („Kleinfahrzeuglösungen“),
- die Einbeziehung von Gelegenheitsverkehrsdiensten, davon insbesondere der Schülertransporte, in die Flächenerschließung,
- lokale Selbsthilfeorganisationen oder organisierte Fahrgemeinschaften der Mobilitätsnutzer selbst.

Zu diesem Thema ist insbesondere die Selbsthilfeorganisation „Gemeinnützige Organisation für sichere Mobilität“ (GO-Mobil) zu nennen, die auf ehrenamtlicher Vereinsbasis mit professioneller zentraler Unterstützung für eine Tür-zu-Tür- und Tür-zu-Haltestelle-Bedienung innerhalb eines abgegrenzten Betriebsgebiets (i. d. R. ist das ein Gemeindegebiet) sorgt. Wie die nachfolgende Karte zeigt, ist GO-Mobil zum Zeitpunkt der Formulierung dieses Regionalverkehrsplans bereits mit 20 Vereinen/Fahrzeugen in 31 Kärntner Gemeinden in Betrieb.

Abb. 11 GO-Mobil-Gemeinden in Kärnten

5.) Finanzierung und Investitionen

5.1) Finanzierung

5.1.1 Die Gebietskörperschaften als Aufgabenträger im Verkehrsverbund Kärntner Linien („Leistungs-Besteller")

Die Zuständigkeiten der Gebietskörperschaften für den Öffentlichen Personenverkehr werden im *Bundesgesetz über die Ordnung des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs* (ÖPNRV-G 1999) geregelt.

Die Aufgabenträger des Öffentlichen Personenregionalverkehrs in Kärnten sind das Land Kärnten und die Kärntner Gemeinden gemeinsam, wobei das Land Kärnten die Obsorge für ein bestimmtes Regionalverkehrs-Grundangebot als seine wesentliche Aufgabe ansieht (vgl. Kap. 3). Davon ausgenommen ist das Schienen-Grundangebot gem. § 7 ÖPNRV-G, welches in die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung des Bundes fällt.

Die nicht aus anderen Finanzierungsquellen deckbaren Kostenanteile des Personenregionalverkehrs teilen sich das Land Kärnten und die Kärntner Gemeinden grundsätzlich entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen (§ 1 Abs. 1 und 3 VVK-G).[14]

Treten Gemeinden als Besteller von zusätzlichen Leistungen des Verkehrsverbundes auf, die im Interesse dieser Gemeinden liegen, haben sie gemäß § 1 Abs. 3 VVK-G die Kosten dafür zu übernehmen. Soweit diese Leistungen von regionaler oder überregionaler Bedeutung sind, kann das Land jedoch Zuschüsse gewähren.[15]

Der Öffentliche Personennahverkehr, vom ÖPNRV-G als lokaler Verkehr – also Öffentlicher Verkehr nur innerhalb eines Gemeindegebietes, allenfalls auch in eng angrenzenden Bereichen definiert – fällt aufgrund der bundesgesetzlichen Grundlagen in die alleinige Zuständigkeit der jeweiligen Gemeinde.

Jedoch sollte wenigstens in den kleineren, ländlichen Gemeinden die Gestaltung und Finanzierung ihres Nahverkehrs nicht isoliert je Gemeinde, sondern nach Möglichkeit zusammen mit jener des Regionalverkehrs erfolgen (vgl. dazu Pkt. 4.2.2.3).

Die Mitwirkung der Gemeinden bei der Gestaltung und Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs einschließlich bestimmter infrastruktureller und betrieblicher Einrichtungen (z.B. Verbundmanagement, Vertriebs- u. Kontrollsystem u.a.) erfolgt mit dem Ziel, dass das ÖV-Grundangebot sowie ein über das Grundangebot hinaus verbesserter ÖPNRV in hohem Maße auch eine Verbesserung der lokalen Verkehrsverhältnisse bewirken und so zur Reduktion des Individualverkehrsaufkommens mit allen seinen negativen Begleiterscheinungen auch auf lokaler Ebene führen sollen.

5.1.2 Die Verkehrsunternehmen der Kärntner Linien als „Leistungs-Ersteller"

Im Verkehrsverbundraum des Landes Kärnten gilt der Grundsatz des Vorranges der Finanzierung des ÖV-Betriebes aus Mitteln, welche die Verkehrsunternehmen am primären Verkehrsmarkt erwirtschaften (Primär-Umsätze). Eine wirtschaftliche Gestaltung des ÖV ist daher prioritär und unverzichtbar.

Das mit der Durchführung von Verkehrsdienstleistungen beauftragte Verkehrsunternehmen trägt das Erlösrisiko. Zu diesen Primär-Erträgen eines Verkehrsunternehmens zählen jene Umsätze, die direkt von Fahrgästen ausgelöst werden, also die Fahrgeldeinnahmen und Fahrpreisersätze. Bei der Erbringung von Verkehrsdiensten gilt daher der Grundsatz der Erfolgsorientierung.

„Leistungsersteller" sind hauptsächlich die Kärntner Linien – Verkehrsunternehmen. Künftig können aber auch zusätzliche Eisenbahnverkehrs- oder Kraftfahrlinienunternehmen, Mietwagen-, Taxi- oder Gelegenheitsverkehrsunternehmen, subvergebende, haftende Generalunternehmer, Selbsthilfeorganisationen oder Vereine (wie z. B. dzt. bei Go-Mobil), selbstorganisierte Mitfahrgemeinschaften u.s.w. als solche auftreten (mangels kurzfristiger Relevanz werden im Folgenden alle diese weiterhin unter dem Begriff „Verkehrsunternehmen" subsumiert).

Das Land Kärnten und die Kärntner Gemeinden gewähren Ausgleichsleistungen für jene im allgemeinen Interesse liegenden Verkehrsdienste, die ein Verkehrsunternehmen unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte. Davon nicht erfasst sind jene Ausgleichsleistungen, die der Bund an ein Verkehrsunternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Pflichten leistet. Ausgleichsleistungen beider Arten führen zu Sekundär-Umsätzen der Verkehrsunternehmen.

Folgerichtig werden Verkehrsdienstleistungen in Kärnten auf der Grundlage von Verkehrsdienstverträgen erbracht, welche grundsätzlich als Dienstleistungskonzessionsverträge gem. § 8 BVergG 2006, i. d. g. F. auszugestalten sind.

Um den leistenden Verkehrsunternehmen im Hinblick auf deren wirtschaftliches Risiko einen möglichst großen Gestaltungsspielraum in der operativen Verkehrsplanung einzuräumen, werden die Verkehrsdienste nicht in Einzelheiten vorgegeben, sondern grundsätzlich funktional, d.h. vorrangig hinsichtlich ihrer erwünschten Wirkung auf die Mobiltätsnachfrage, beschrieben.

[14] *Gesetz vom 19. Dezember 1996 über den Kostenbeitrag der Gemeinden zum Verkehrsverbund Kärnten, LGBl Nr 22/1997.*

[15] *eine solche Bezuschussung durch das Land Kärnten ist in Form der zum Zeitpunkt dieser RVP-Formulierung bereits bestehenden, "alten" Regionalverkehrskonzepte z. T. schon seit mehreren Jahren gegeben.*

5. 2) Investitionen

Damit die auch in Planungsergebnisse und Verträge der Verkehrsunternehmen einfließenden funktionalen Leistungsdefinitionen mit den Regeln einschlägiger Rechtsvorschriften[16] vereinbar bleiben, muss hiezu ein quantifizierbares Beschreibungs-, Mess- und Dokumentationsverfahren entwickelt werden – siehe dazu weiter in Kap. 6 „Funktionsvorgaben".

5.1.3 Die Verkehrsverbund Kärnten GmbH als "Verkehrsverbund-Organisationsgesellschaft"

Als dienstleistende Schnittstelle zwischen Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen und lokalen Systempartnern (wie etwa Tourismusbetrieben oder -verbänden, Seilbahnunternehmen u.s.w.) fungiert die Verkehrsverbund Kärnten GmbH (VKG). Sie organisiert und koordiniert nach Maßgabe der bundes- und landesgesetzlichen Regelungen (insb. ÖPNRV-G und VVK-G) sowie des Grund- und Finanzierungsvertrages für den Verkehrsverbund Kärntner Linien (GuF) die Bestellung und Finanzierung der Verkehrsdienstleistungen im Verbundraum der Kärntner Linien im Sinne der im Regionalverkehrsplan definierten Ziele.

Neben bestimmten technischen, buchhalterischen und organisatorischen Diensten zugunsten von Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen, regelt die VKG insbesondere die Mitfinanzierung von Verkehrsdiensten aus Ausgleichsleistungen (Zuschüssen) durch Verträge mit einzelnen Verkehrsunternehmen oder anderen Leistungserstellern. Dies gilt jedenfalls und mindestens für das ausschließlich durch Bund und Land Kärnten bezuschusste Grundangebot.

Insoweit andere Leistungsbesteller (Gemeinden, Organisationen und/oder Privatinteressenten) Angebotserweiterungen über das Grundangebot hinaus wünschen und dazu zusätzliche Ausgleichsleistungen beitragen, sind deren jeweilige Rechts- und Geschäftsbeziehungen zueinander, zur VKG sowie zu den Tätigkeiten und Zuschüssen des Bundes und des Landes Kärnten mithilfe aktiver Moderationsleistung durch die VKG in ihrer Funktion als zentrale Beschaffungsstelle in gesonderten Vertragswerken zu regeln (z. B. „Subventionsverträge"). Als inhaltliche Mindestvorgabe für solche Drittinteressenten-Finanzierungsverträge gilt, dass sie jedenfalls Voraussetzung für zusätzliche Förderungen („Bestellerförderungen") durch den Bund oder das Land Kärnten, ansonsten jedoch weitgehend frei nach Bedarf gestaltbar sind.

Die Inhalte von VKG-Verträgen mit Leistungserstellern (Verkehrsdienstverträge) werden hingegen näher vorgegeben und nachfolgend (Kap. 6) weiter behandelt.

Grundsätzlich haben Verkehrsunternehmen soweit gesetzlich nicht anders vorgesehen, Investitionen – insbesondere solche in Fahrzeuge, Standorte und Betriebsmittel – aufgrund eigener Planung zu tätigen und aus eigenen, durch die Verkehrsdienste insgesamt erwirtschafteten Mitteln zu finanzieren.

Insofern die Investition der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im ÖV (besonders bauliche Investitionen wie etwa Schienenstrecken, Bahnhöfe, Busspuren, Haltestellenbuchten u.dgl.) dient, können das Land und/oder die jeweils betroffene Gemeinde in Absprache mit den jeweils betroffenen Verkehrsunternehmen selbst tätig werden oder Zuschüsse gewähren.

insbesondere des Vergabe- und Beihilfenrechts sowie die für den ÖV relevante Verordnung (EG) 1370/2007.

6.) Allgemeine inhaltliche Vorgaben für Verkehrsdienstleistungen

Werden im Verkehrsverbund Verkehrsdienstleistungen erbracht, ist dafür Sorge zu tragen, dass die leistenden Verkehrsunternehmen bei Planung und Betrieb dieser Leistungen die nachstehenden Funktionsvorgaben umsetzen, welche ihrerseits wiederum die in den weiteren Punkten 6.2 und 6.3 beschriebenen Vorgaben zur Qualität und zur Verbundintegration der Verkehrsdienstleistungen zu berücksichtigen haben.

Die Erfüllung dieser Vorgaben ist Voraussetzung für Ausgleichsleistungen durch die jeweiligen Aufgabenträger. Die Ausgleichsleistungen werden gemäß den gesetzlichen Regelungen jeweils auf Basis eines zwischen der VKG und dem einzelnen Leistungsersteller bilateral geschlossenen Verkehrsdienstvertrages bestimmt.

6.1) Funktionale Vorgaben auf Basis von Beschreibungsmerkmalen

Für die konkrete Festlegung von Soll-Aussagen zum Grundangebot gemäß RVP sowie in weiterer Folge für Planung und Betrieb von Personenverkehrsdiensten sind funktionale Vorgaben in eindeutig messbaren Kennzahlen und Werten zu folgenden Beschreibungsmerkmalen (6 Hauptmerkmale mit jeweils mehreren Submerkmalen) zu definieren und bei der Planung bzw. im Betrieb der Verkehrsdienste nachhaltig zu erfüllen:

	Merkmale		Submerkmale
1	FAHRPLAN	1a	Räumliche Verfügbarkeit
		1b	Zeitliche Verfügbarkeit
		1c	Platzangebot
		1d	Gesamtfahrzeit
		1e	Fahrplanstabilität und Störfallmaßnahmen
2	AUSSTATTUNG	2a	Fahrzeugtechnik und -komfort
		2b	Erscheinungsbild, Sauberkeit und Schäden
		2c	Zugang für Menschen mit besonderen Bedürfnissen
3	KUNDENBETREUUNG/SERVICE	3a	Fahrgastinformation
		3b	Kundendienst und Beschwerdemanagement
		3c	Qualität des Fahrpersonal
4	REGIONALINTEGRATION, LOKALE KOOPERATION	4a	Verkehrsherstellerbeziehungen
		4b	Systempartnerbeziehungen
		4c	Lokale Kommunikation
5	KÄRNTNER LINIEN - VERBUNDINTEGRATION	5a	Organisatorische und technische Verbundkooperation
		5b	Kommunikative und kundendienstliche Verbundkooperation
6	UMWELT / LEBENSQUALITÄT	6a	Systemische Umwelteffekte
		6b	Betriebliche Umwelteffekte

Die konkreten (in Messwerten ausgedrückten) Vorgaben zu diesen Merkmalen sollen die Funktionen der Verkehrsdienste – d. h. die erwünschten Wirkungen auf die jeweils betroffene Bevölkerung – beschreiben und gleichzeitig so weit wie möglich offen lassen, wie und mit welchen Mitteln diese Wirkungen konkret erreicht werden sollen. Insbesondere darf durch diese Vorgaben die Wahl der Betriebsform, der Art und Größe der Fahrzeuge und die konkrete Ressourcen-, Einsatz- und Umlaufplanung nicht eingeschränkt werden. Damit soll gewährleistet werden, dass dem Verkehrsunternehmen als Leistungs-Ersteller und Risikoträger im maßgeblichen Umfang die Aufgabe für die Konzeption und Gestaltung des Angebotes zukommt. Dies entspricht dem Grundsatz des Vorranges der Finanzierung des ÖV-Betriebes aus Primär-Umsätzen (5.1.2).

Die Ausarbeitung von geeigneten Verfahren und Zahlenwerten (Parameter) zur Messung dieser Beschreibungsmerkmale obliegt der VKG nach der Vorgabe der für Verkehrsplanung zuständigen Dienststelle des Landes Kärnten, ebenso die spätere laufende Beobachtung ihrer Einhaltung und Wirkung („Monitoring“). Hingegen ist die Umsetzung der vorgegebenen funktionalen Leistungsbeschreibung – d.h. die konkrete operative Verkehrsplanung – jeweils Aufgabe der leistenden Verkehrsunternehmen.

Eine bestimmte Ausprägung dieser Merkmale in – den Messgrößen zugewiesenen – konkreten Werten definiert das Grundangebot im Regionalverkehr gemäß Kap. 3. Daher müssen die Regionalverkehrsdienste sowohl im Entwurf ex ante als auch im späteren laufenden Betrieb immer mindestens die jeweils für das Grundangebot geforderten Messgrößen aufweisen.

Diese konkreten Parameter und Planungsvorgaben werden vom Amt der Kärntner Landesregierung unter Einbeziehung der raumplanerischen und finanziellen Rahmenbedingungen mit der VKG in kärntenweit flächendeckend gültige, jedoch nur das Grundangebot in Hauptnetz und Regionen enthaltenden Übersichtsplänen weiter konkretisiert und schließlich festgelegt (derivative Generalplanung zum RVP).

Diese flächendeckenden Planungsvorgaben und Parameter sind in der Folge als verbindliche Grundlage für die regionsspezifischen Detailplanungen von der VKG im Rahmen ihrer als mehrjährigen Prozess handzuhabenden Vorbereitungen für Abschlüsse von Regionalverkehrskonzepten (derivative Spezialplanung zum RVP) heranzuziehen.

Sind Änderungen der o.g. Beschreibungsmerkmale aufgrund sachlich gerechtfertigter Gründe, insbesondere der Fortentwicklung der Bevölkerungs-, Arbeitsplatz-, Ausbildungs- und Siedlungsstruktur erforderlich, ist dafür Sorge zu tragen, die geänderten Beschreibungsmerkmale und/oder Messgrößen der für Verkehr zuständigen Dienststelle des Amtes der Kärntner Landesregierung als Verkehrsplanungsbehörde bekanntzugeben, die nach einer Überprüfung der Veränderungen Anpassungen des Bewertungsrasters erstellen wird, welche die VKG in ihren Planungen umzusetzen hat.

6.2) Qualitätskriterien

Bei Ausarbeitung und Anwendung der funktionalen Leistungsbeschreibung nach Punkt 6.1 (hier insbesondere zu den Merkmalen 1 bis 3) sowie bei der Einrichtung und dem laufendem Betrieb der Verkehrsdienste sind folgende Qualitätskriterien zu berücksichtigen:

6.2.1 Betrieb der Verkehrsdienste

1. Zugänglichkeit der Systeme durch
   - Berücksichtigung der Bedürfnisse von in ihrer Mobilität physisch beeinträchtigten Personen,
   - benutzerfreundliche Konzipierung der Fahrzeuge und Fahrkartenausgabegeräte,
   - gute Erreichbarkeit von Haltestellen unter Berücksichtigung möglichst kurzer Umsteige- und Haltestellenwege,
   - benutzerfreundliche Gestaltung der Verbund-Fahrausweise,
   - Anbindung von wichtigen Fahrzielen an das öffentliche Regional- und Nahverkehrssystem,
   - optimale Anknüpfung und Verbindungen der Verkehrsdienste durch abgestimmte Fahrpläne,
   - Anbindung von ländlichen Gegenden und Randregionen, auch unter Einsatz bedarfsorientierter alternativer Betriebsformen.
2. Persönliche und betriebliche Sicherheit, insbesondere Berücksichtigung von
   - technischen und betrieblichen Vorschriften,
   - Beleuchtungsgüte der Haltestellen,
   - Qualifikation des Personals.
3. Arbeits- und sozialrechtliche Bestimmungen
4. Fahrkomfort durch
   - Minimierung von Fahrt- und Umsteigedauer, Zuverlässigkeit und Häufigkeit der Fahrten,
   - Sauberkeit und Komfort der Fahrbetriebsmittel.
5. Positive Umweltauswirkung durch Reduktion von Schadstoffemissionen.
6. Möglichkeit der Benützung aller Verkehrsmittel mit Verbund-Fahrausweisen.

6.2.2 Eingesetztes Personal

Insbesondere unter Berücksichtigung der RL 2003/59/EG, des Abschnitts V des Kraftfahrliniengesetzes (Bestimmungen über die Aus- u. Weiterbildung von Fahrzeuglenkern) sowie der daraus abgeleitenden Verordnungen muss das von den Verkehrsunternehmen in Fahrzeugen und im stationären Service eingesetzte Personal insbesondere fachliche Kompetenz, Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung besitzen. Dieses ausdrücklich auch dann, wenn anstelle von Eisenbahn- oder Kraftfahrlinienverkehr alternative Betriebsformen gewählt werden.

„Fachliche Kompetenz“ bedeutet die Vertrautheit mit allen Gegebenheiten und Besonderheiten des lokalen ÖV einschließlich der Tarif- und Fahrplanauskunft, Ortskenntnis, Fähigkeit zur Konfliktbewältigung.

Unter „Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung“ ist die Fähigkeit und Bereitschaft zur Kommunikation mit den Kunden, freundliches und gepflegtes Auftreten und die Beherrschung der deutschen Sprache in einem Ausmaß, dass den Anforderungen im Umgang mit den Fahrgästen entsprochen werden kann, zu verstehen.

6.2.3 Haltestellen und sonstige Haltepunkte

Der Begriff „Haltestelle“ ist für die herkömmlichen Betriebsformen des ÖV (Eisenbahn- und Kraftfahrlinienverkehr) rechtlich besetzt, der allgemeinere Begriff „Haltepunkt“ bezeichnet jeglichen Ort, an dem Fahrgäste, gleichgültig in welcher Betriebsform (also auch Gelegenheits- oder Mietwagenverkehr, Anrufsammeltaxi, Selbsthilfe- oder Fahrgemeinschaften u.s.w.), zu-, um- oder aussteigen können.

Im Falle von Haltepunkten bei gewerblichen Betriebsformen (Gelegenheitsverkehr, Mietwagen, Taxi u. a.) gelten jeweils die Bestimmungen der betreffenden Betriebsform.

Allgemein ist bei der Einrichtung und/oder laufenden Bedienung von Haltepunkten der Grundsatz anzuwenden, dass Sicherheit und Gesundheit von Personen, gleichgültig ob Fahrgäste oder Unbeteiligte, stets vorrangig vor der Wirtschaftlichkeit eines Verkehrsdienstes, allfälligen Kundenwünschen oder anderen betrieblichen Aspekten zu stehen haben.

Haltestellen im Schienenverkehr: Bei Bau bzw. Umbau von Bahnhöfen in der Landeshauptstadt und den Bezirksstädten ist auf eine barrierefreie und behindertengerechte Gestaltung zu achten. Die Erreichbarkeit (ggf. durch Aufzüge) ist von besonderer Bedeutung. Bei wichtigen Umsteigerelationen in den Bahnhöfen ist eine angemessene Gestaltung (kurze und direkte Wege, Rolltreppen, Aufzüge) und Dimensionierung der Umsteigewege (ausreichende Breite) zu sichern. Für den Übergang vom motorisierten Individualverkehr zum Öffentlichen Verkehr spielt die Akzeptanz der B+R bzw. der P+R Plätze eine wichtige Rolle (siehe Punkt 4.1.2 Park&Ride Anlagen).

Haltestellen im Kraftfahrlinienverkehr: Für die Aufstellung der Haltestellenzeichen und die Mindestausstattung der Haltestellen sind jedenfalls die relevanten Bestimmungen des Kraftfahrliniengesetzes sowie der Kraftfahrliniengesetz-Durchführungsverordnung zu berücksichtigen.

6.3) Verbundintegration

Die Teilnahme an den Kärntner Linien erfordert ein kooperatives Mitwirken jedes teilnehmenden Unternehmens an allen über Wirkungsbereich und Möglichkeiten eines einzelnen Teilnehmers hinausgehenden, sohin „unternehmensübergreifenden", „verbundspezifischen" Angelegenheiten. Dieser hier von Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbundgesellschaft geforderte sog. „Kooperationsmodus" gilt als ein Grundsatz für alle anfallenden Verbundangelegenheiten und selbst dann, wenn in anderen Sachgebieten – z. B. bei der Vergabe öffentlicher Ausgleichszahlungen – ein „Wettbewerbsmodus" anzuwenden sein wird.

Für einen konkreten Teil dieser Tätigkeiten (z. B. Verbundtarif, verbundspezifische Vertriebs- u. Informationstechnik, Schüler- und Lehrlingsfreifahrt, Einnahmenzuordnung, Dachmarke u. Kommunikation u.a.) sind spezifische Regelungen durch langfristige multilaterale Vertragswerke (z. B. Schülerfreifahrt) bereits gesetzt worden und/oder werden in den nachfolgenden Punkten dieses RVP definiert.

Bei Ausarbeitung und Anwendung der funktionalen Leistungsbeschreibung nach Punkt 6.1 (hier besonders zu den Leistungsmerkmalen 4 und 5) sowie bei der Einrichtung und dem laufendem Betrieb aller Dienste im ÖV sind daher folgende Richtlinien zur Verbundintegration zu berücksichtigen:

6.3.1 Teilnahme am Verkehrsverbund Kärntner Linien

Die Teilnahme eines Verkehrsunternehmens oder einer sonstigen Rechtsperson (VU) am Verkehrsverbund Kärntner Linien erfolgt durch Abschluss mindestens eines Verkehrdienstvertrages mit der Verkehrsverbund Kärnten GmbH (VKG), welcher nach Maßgabe der Funktionsvorgaben lt. 6.1, welche ihrerseits sämtliche übrigen Vorgaben dieses RVP (insbes. gem. 6.2 und 6.3) berücksichtigen müssen, ausgestaltet ist. VU, die bereits vor dem 3.12.2009 mindestens einen – die o. g. Vorgaben zeitbedingt nicht berücksichtigenden – Verkehrsdienstvertrag mit der VKG geschlossen oder durch Rechtsnachfolge fortgesetzt haben, sind bis zum Ende der Wirksamkeit dieses Vertrages ebenfalls Teilnehmer am Verkehrsverbund Kärnten Linien.

Darüberhinaus steht es allen Teilnehmern frei, untereinander oder mit Dritten weitere, ihre Verkehrsdienste betreffende Verträge zu schließen, sofern diese den allgemeinen Inhalten dieses RVP und den speziellen Inhalten des jeweiligen Verkehrsdienstvertrages nicht widersprechen oder im Vollzug zuwiderlaufen.

Entscheidungsregeln: Für alle nicht schon in gesetzlichen oder verkehrsdienstvertraglichen Bestimmungen geregelten und mehr als einen einzelnen Teilnehmer der Kärntner Linien betreffenden Angelegenheiten ist eine gemeinsame Entscheidungsfindung der Verbundteilnehmer erforderlich (Beispiel: Festlegung der Fahrkartenarten und Preise im Verbundtarif). Die Entscheidungsregeln für solche unternehmensübergreifenden Entscheidungsfindungen dürfen

- legale Geschäftsinteressen einzelner Teilnehmer,
- die Inhalte des RVP und der Verkehrsdienstverträge sowie

das nachfolgend dargestellte Diskriminierungsverbot nicht verletzen, sind jedoch im Übrigen zwischen den Teilnehmern der Kärntner Linien völlig frei vereinbar.

Diskriminierungsverbot/Gleichbehandlungsgebot: Insoweit solches nicht ohnehin in den Verkehrsdienstverträgen geregelt ist, dürfen von bereits teilnehmenden VU und von der VKG keinerlei Handlungen gesetzt werden, welche die Teilnahme eines weiteren Verkehrsunternehmens an den Kärntner Linien zu den selben Bedingungen verhindern oder zu verhindern drohen. Ferner sind einem teilnahmewilligen Verkehrsunternehmen von der VKG und von jedem der bereits teilnehmenden VU stets die selben Teilnahmebedingungen einzuräumen, die auch gegenüber den bereits teilnehmenden Verkehrsunternehmen bzw. zwischen denselben gelten. Dies schließt auch den Beitritt in allfällige, über die bilateralen Verkehrsdienstverträge zwischen VKG und einzelnen VU hinaus existierende, mulitlaterale Vertragswerke - darunter insbesondere die Schüler- u. Lehrlingsfreifahrt betreffende Verträge mit der Republik Österreich sowie allfällige Einnahmenaufteilungsverträge - zu den selben Bedingungen mit ein.

6.3.2 Verbundtarif

Die an den Kärntner Linien teilnehmenden VU haben jene ihrer Verkehrsdienste, welche Nah- oder Regionalverkehrsfunktionen erfüllen (unbeachtlich anderer Funktionen, z. B. Fernverkehr, sowie unabhängig von deren konkreter Betriebsform) und insoweit sie innerhalb der Landesgrenzen Kärntens erbracht werden (allfälliger grenzüberschreitender Verkehr ist nicht Gegenstand dieses RVP), ausschließlich im Rahmen des Verkehrsverbundes anzubieten (Grundsatz der Verbundexklusivität). Damit sind jedenfalls auch die jeweils gültigen (Verbund-)Tarifbestimmungen der Kärntner Linien anzuwenden.

Diese Verbundtarifbestimmungen sind gegenüber den jeweils bei einzelnen VU gültigen unternehmenseigenen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen („Haustarife"), diese jeweils als integrierten Bestandteil aufnehmend, nach dem Subsidiaritätsprinzip aufzubauen – d. h. für alle nicht explizit als Verbundtarif-Tatbestände definierten Regelungen gelten bei Benützung der Verkehrsdienste eines VU, die dafür jeweils in dessen unternehmenseigenen Bestimmungen enthaltenen Regelungen, sodass jedenfalls ein vollständig geregelter Beförderungsvertrag mit dem Fahrgast zustande kommt. Ferner dürfen sie den dazu einschlägigen Bestimmungen des ÖPNRV-G i. d. g. F. nicht widersprechen.

Die Tarifbestimmungen der Kärntner Linien müssen grundsätzlich ein einheitliches, auf geographisch-technisch-organisatorischer Basis des nachfolgend vorgegebenen Vertriebssystems (6.3.4) und unabhängig vom jeweils leistenden Verkehrsunternehmen gültiges Mindestsortiment an Fahrausweisen – nämlich Einzel-, Tages-, Wochen-, Monats- und Jahreskarten, zu Einzel- und Tageskarten auch Ermäßigungen für mindestens Kinder, Senioren und Behinderte sowie Fahrausweise im Rahmen der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt, die vom dafür zuständigen Vollzugsorgan (BMWFJ) als verrechenbar akzeptiert werden, festlegen.

Alle über die bisher genannten Mindestinhalte hinausgehenden Inhalte der Verbundtarifbestimmungen, darunter insbesondere

- Erweiterungen des Tarifgebiets über den Verbundraum hinaus (grenzüberschreitender Regionalverkehr),
- Einzelheiten zu den Geltungsbedingungen der Fahrausweise,
- Definition und Ausgabe weiterer Verbund-Fahrausweise über das Mindestsortiment hinaus,
- Ausnahmen von der unternehmensübergreifenden, verbundexklusiven Geltung (Zulässigkeit bestimmter „Haustarif"-Fahrausweise),
- Gewährung von nicht öffentlich subventionierten Ermäßigungen an weitere sozial abgegrenzte Gruppen (z. B. Familien, Studenten, Touristen),
- Definition, Herausgabe und Anerkennung von Berechtigungsnachweisen für Ermäßigungen,
- Festsetzung und Veränderung der Fahrpreise und Ermäßigungsausmaße,
- Änderungen und Kommunikation der Verbundtarifbestimmungen,

obliegen grundsätzlich der betriebswirtschaftlichen, jedoch kollektiven Entscheidung der Verkehrsunternehmen. Kann zwischen diesen über einen tariflichen Entscheidungsgegenstand kein allseitiges Einvernehmen hergestellt werden, so gelten die dazu subsidiär wirksamen verkehrsdienstvertraglichen tarifbezogenen Mindestrechte und -pflichten jedes teilnehmenden VU (insb. Preisveränderungen betreffend). Sind zum konkreten Entscheidungsgegenstand solche nicht geregelt, so bleibt der vor diesem (gescheiterten) Entscheidungsprozess in Kraft befindlich gewesene Zustand der Tarifbestimmungen unverändert.

Die VKG wirkt an derartigen Tarifentscheidungen nur beratend mit, kann aber deren technisch-organisatorische Umsetzung dann verweigern, wenn diese

- einem Inhalt dieses Regionalverkehrsplans zuwiderlaufen,
- einer Bestimmung eines Verkehrsdienstvertrages widersprechen,
- eine technisch-organisatorische Schädigung des bestehenden Systems (Informationsverlust, Inkompatibilität u.dgl.) oder
- einen ihr unzumutbaren Investitions- oder Bearbeitungsaufwand nach sich zu ziehen drohen.

6.3.3 Ausgleich der verbundtarifbedingten Verluste, Annahme zusätzlicher Tarifsubventionen

Für Einnahmenausfälle, die den VU durch die Anwendung des Verbundtarifs erwachsen ("Durch- und Abtarifierung", Nivellierungs- und Zonierungsverluste und sonstige wirtschaftliche Nachteile) steht diesen grundsätzlich eine Ausgleichsleistung zu, d.h. ein „Verbundabgeltung" genannter Fahrpreisersatz. Das konkrete Ausmaß sowie sonstige diesbezügliche Bedingungen (Bemessung, Veränderung, Abrechnung etc.) ist in den jeweiligen Verkehrsdienstverträgen zwischen VU und VKG zu regeln.

Ferner obliegt der VKG die Einholung der dafür erforderlichen Finanzmittel von den verbundfinanzierenden Gebietskörperschaften gemäß den jeweiligen Rechtsgrundlagen (ÖPNRV-G, GuF, VVK-G).

Über diese grundlegende Ausgleichsleistung für die allgemeine Anwendung des Verbundtarifs hinaus dürfen die teilnehmenden VU, zusammen oder einzeln, zusätzlich auch Verträge mit Gebietskörperschaften oder Drittinteressenten (z. B. Tourismus, Industrie, Vereine, Kammern) schließen, welche die Einräumung von Ermäßigungen für bestimmte, sozial abgegrenzte Nutzergruppen (z. B. Skifahrer, Wehr-/Zivildiener, Schichtarbeiter, Gästekarteninhaber, Asylwerber u.s.w.) gegen Ausgleich dieser zusätzlichen Einnahmenausfälle zum Gegenstand haben, soferne

- für die zu begünstigende Gruppe nicht schon ein preislich vergleichbares, reguläres Verbundfahrausweis-Angebot existiert,
- das vor der Ermäßigung gemessene, dieser Gruppe zuzuordnende Umsatzvolumen einen Anteil von 20 % des gesamten Umsatzvolumens (nur Fahrgeldeinnahmen) des oder der betreffenden VU nicht übersteigt,
- andere Teilnehmer der Kärntner Linien dadurch nicht wirtschaftlich geschädigt werden,
- und dabei das vorgegebene Vertriebs- und Dokumentationssystem (s. 6.3.4) verwendet wird.

Nicht zulässig ist hingegen die Annahme von Tarifsubventionen für territorial abgegrenzte und ansonsten nicht eingeschränkte Nutzergruppen (z. B. Ermäßigung für alle Einwohner eines bestimmten Gemeindegebiets auf bestimmte oder alle Verbundfahrausweise), wenn dies nicht wenigstens einer unter 6 Monate dauernden zeitlichen Beschränkung unterliegt (z. B. nur Adventzeit, nur Sommerferien, nur Einkaufssamstage). Dies gilt auch und ganz besonders für Fahrausweise, die in den Tarifbestimmungen der Kärntner Linien von der unternehmensübergreifenden Geltung ausgenommen sind („Haustarife").

Nicht unter den Begriff „Tarifsubvention" fallen hingegen Rabatte, die auf den Kauf größerer Mengen regulärer Verbundfahrausweise durch Gebietskörperschaften oder Dritte gewährt werden, sofern dies ausschließlich zu Lasten und auf Risiko des oder der gewährenden VU geschieht.

6.3.4 Vertriebssystem und Vertriebsdokumentation

Die VKG hat als geographische, technische und organisatorische Grundlage des Verbundtarifs ein Hard- und Softwaresystem aufgebaut und dieses laufend weiter voll funktionsfähig zu halten, welches unter Wahrung einer einheitlichen Tarifsystematik die Ausstellung wenigstens des gemäß 6.3.2 vorgegebenen Mindestsortiments von Verbundfahrausweisen durch Übergabe der dazu nötigen (Steuer-)Daten an die Vertriebsgeräte der VU dauerhaft gewährleistet.

Ferner müssen diese Ausstellungsvorgänge durch Übernahme der bei Ausstellung von Fahrausweisen an den Vertriebsgeräten der VU zu erzeugenden (Verkaufs-)Daten durch die VKG genau, nachvollziehbar und weiterverwendbar laufend verbundzentral dokumentiert werden.

Die an den Kärntner Linien teilnehmenden VU unterhalten ihrerseits Vertriebsgeräte einschl. Software, welche über von der VKG zu spezifizierende Schnittstellen sowohl die Steuerdaten übernehmen und verarbeiten und die Verkaufsdaten in einem einheitlichen Format übergeben können. Die detaillierte Definition und Vereinbarung der dazu nötigen technischen und logistischen Einzelheiten ist jedenfalls Voraussetzung für sämtliche Verkehrsdienstverträge.

Diese zentrale Vertriebsdokumentation ist von der VKG als Datengrundlage laufend für statistische Auswertungen bereitzuhalten, die vom Land Kärnten für mehrere Zwecke jeweils bei Bedarf abrufbar sein müssen, darunter inbesondere zu folgenden Zwecken:

- Beobachtung der tatsächlichen Nachfrage-Entwicklung insgesamt oder auf bestimmten Strecken,
- getrennte Beobachtung einzelner Nachfragergruppen nach den gelösten Fahrausweisen (z. B. Arbeitspendler, Schüler, Senioren u. a.),
- Vorher-Nachher-Vergleiche bei baulichen oder betrieblichen Maßnahmen (z.B. Errichtung von Park&Ride-Anlagen, Busspuren u. dgl.),
- Zuordnung der Nachfrage auf Zonen, Gemeinden, Regionen oder andere territoriale Einheiten (s. dazu auch Kap. 3 und 4.2).

Der VKG obliegt es außerdem, die für solche Auswertungen und Zuordnungen jeweils nötigen Verfahren und Methoden zu entwickeln und anzuwenden. Die jeweils angewendete Methodik ist zu dokumentieren und bei wiederkehrenden oder laufenden Auswertungen (auch gem. 6.3.5) ist gesondert anzugeben, wenn zwischenzeitlich methodische Änderungen vorgenommen wurden (z. B. Änderung von Zeitkarten-Benützungsfaktoren).

6.3.5 Zuordnung von Nachfrage und Primärumsätzen / Aufteilung zwischen Vertragseinheiten bzw. Verkehrsunternehmen

Über die bloße Vorhaltung der Vertriebsdokumentation gem. 6.3.4 hinaus, hat die VKG – auch ohne gesonderte Anfrage des Landes Kärnten – mindestens eine territoriale Zuordnung von Gesamtnachfrage und Umsätzen auf die in 4.2.2 genannten funktionalen Verkehrsregionen in regelmäßigen Abständen, mindestens jährlich, laufend vorzunehmen.

Insoweit von Kärntner Gemeinden über das gesetzliche Ausmaß hinaus Verkehrsdienste mitfinanziert werden und diese das wünschen, ist eine derartige Zuordnung auch auf deren Gemeindegebiet (z. B. für EU-Förderungen, §20 FAG u.a.) oder ebendiese Verkehrsdienste (z. B. Samstag Nacht Bus, Wanderbus u. a.) ebenfalls laufend durchzuführen.

Insoweit von den an den Kärntner Linien teilnehmenden VU kein anderes (diesfalls von diesen selbst zu finanzierendes) Verfahren gewünscht wird, ist von der VKG in Abstimmung mit diesen auch eine laufende Umsatzzuordnung derart durchzuführen, dass daraus zumindest eine Aufteilung auf die Betriebseinheiten der Verkehrsdienstverträge (Vertragsgebiete, Regionen und/oder Linien) und damit in weiterer Folge auf die VU („Einnahmenteilung“) abgeleitet werden kann. Die dabei verwendete Methodik ist von der VKG in systemkompatibler Weise festzulegen. Die anzuwendenden Zuordnungsregeln und -parameter sind zwischen den teilnehmenden VU konsensual, jedoch diskriminierungsfrei im Sinne von Punkt 6.3.1, zu bestimmen. Unabhängig davon, welche Umsatzzuordnung/Einnahmenteilung tatsächlich durchgeführt wird, ist eine solche jedenfalls Gegenstand der zwischen VKG und VU jeweils bilateral abzuschließenden Verkehrsdienstverträge (s. 6.3.1) und ebendort zu konkretisieren.

6.3.6 Dachmarke Kärntner Linien und Kommunikation der Leistungen nach außen

Ein weiterer Teil unternehmensübergreifender Angelegenheiten betrifft die Kommunikation der Verbund-Leistungen nach außen: Besonders die Fahrgäste der Kärntner Linien, aber auch andere für den ÖV in Kärnten wichtige Personen und Stellen (Wirtschaftsunternehmen anderer Branchen, insb. des Tourismus, Funk- und Printmedien, Entscheidungsträger in Gebietskörperschaften, verkehrsrelevante Behörden, Schulleitungen u. w.) sollen die Kärntner Linien als Erbringer klar definierter Leistungen für Fahrgäste und übrige Bevölkerung wahrnehmen können. Der vor allem aus den teilnehmenden Verkehrsunternehmen bestehende Verkehrsverbund muss daher über die administrative, finanzielle und technische Kooperation und Koordination hinaus auch als Institution mit eigener Identität nach außen in Erscheinung treten können.

Auch wenn Fahrgastinformation, Kundendienst, Werbung und sonstige Kommunikationsbereiche im Geschäftsinteresse der teilnehmenden VU liegen (weil sie letztlich auch alleine das pimäre Erlösrisiko tragen), sind zur Grundlegung eines gemeinsamen Außenauftritts als Bestandteil der Funktionsvorgaben für die Erbringung von Verkehrsdiensten folgende kommunikative Mindestanforderungen zu berücksichtigen:

- Dachmarke: Der Verkehrsverbund tritt unter einer die Marken der teilnehmenden VU sowie deren allenfalls vorhandenen Produktmarken überlagernden „Dachmarke“ (derzeit „Kärntner Linien“) nach außen in Erscheinung. Zweck der Dachmarke ist es ausdrücklich nicht, die Einzelmarken der Unternehmen zu verdrängen, sondern den Adressaten (Fahrgäste, Bevölkerung, Medien u.a.) eine klare Orientierung über die verantwortlichen Absender aller kooperativ erbrachten und kombiniert nutzbaren Leistungen des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs in Kärnten zu ermöglichen. Leistungsinhalte, die in die alleinige Verantwortung eines VU oder der VKG fallen und die ge meinsamen Leistungen nicht beeinflussen, sind daher nicht Gegen stand der Dachmarke.
- Gestaltungsvorschriften: Zu allen für den gemeinsamen Außenauftritt erforderlichen Einzelheiten sind detaillierte Anwendungs- und Gestaltungsvorschriften zu erstellen (Corporate Design) und schriftlich/bildnerisch zu dokumentieren („CD-Manual“).
- Anwendungsbereiche: Die Vorschriften des CD-Manuals sind mindestens für folgende außenwirksame Bereiche der Verbundtätigkeit zu definieren und danach auch tatsächlich anzuwenden: Fahrzeuge, Haltestellenaushänge, Bushaltestellenzeichen, Fahrausweise, Antrags formulare (z. B. Jahreskarten, Schüler- u. Lehrlingsfreifahrt), stationäre Kassen und Kundendienststellen, Informations- und Werbe-Druckwerke zu Verbundleistungen/Verbundtarif, Internetseite
- Anwendungsüberwachung: Zum Zwecke nachhaltiger Wirkung sind die Führung der Dachmarke und die korrekte Anwendung der Gestal tungsvorschriften laufend zu überwachen und nötigenfalls einzumahnen, die Weiterentwicklung von Dachmarke und Corporate Design nach Bedarf vorzunehmen und die unbefugte Verwendung der Marke insbesondere durch außenstehende Dritte hintanzuhalten. Mit diesen Tätigkeiten ist eine verbundzentrale, von den teilnehmenden VU unab hängige Stelle zu beauftragen.
- Internetseite: Die Teilnehmer der Kärntner Linien haben eine gemeinsame Internetseite zu errichten und laufend zu unterhalten, deren Hauptzweck in der Information über Fahrpläne und Fahrpreise besteht.

Alle über die bisher genannten Mindestvorgaben zur Kommunikation hinausgehenden Festlegungen, darunter insbesondere

- das Stärkeverhältnis zwischen Dachmarke und Einzelmarken,
- die Definition gemeinsamer Sub- und Produktmarken der Kärntner Linien,
- die konkrete Gestaltung der Dachmarke (ausgenommen Marken-Wortlaut) und die konkreten Einzelinhalte der Vorschriften zum Corporate Design,
- die Festlegung weiterer Anwendungsbereiche über die obgenannten hinaus,
- die Organisation, Vorgangsweise und Sanktionierung bezüglich der Anwendungsüberwachung,
- die Form des Internet-Auftritts und dessen weitere Inhalte über Fahrplan- und Tarifinformation hinaus

obliegen grundsätzlich der kollektiven Entscheidung der Verkehrsunternehmen, wobei der VKG eine Mitentscheidung insoweit zukommt, als ihre nachfolgend beschriebenen Unterstützungsdienste und/oder Zuschussleistungen in Anspruch genommen werden.

Die Einhaltung der Mindestvorgaben hat die VKG jedoch – ohne Mitsprache der übrigen Verbundteilnehmer – im Rahmen der zu schließenden Verkehrsdienstverträge anhand konkreter Funktionsvorgaben (siehe 6.1) jedenfalls sicherzustellen.

Aufgrund des betriebswirtschaftlichen Nutzens aus dem verbundenen Außenauftritt der Kärntner Linien (direkte Umsatzwirkung, Info- und Werbesynergien) wird eine eigeninteressierte Initiative und Mitarbeit der teilnehmenden VU vorausgesetzt. Die aus allen kommunikationsbezogenen Tätigkeiten entstehenden Kosten, selbst wenn sie nur der Erfüllung der Mindestanforderungen dienen sollten, sind grundsätzlich von den VU und gemäß einer allein zwischen diesen zu vereinbarenden Lastenteilung zu tragen.

Da die Kommunikation der Verbundleistungen teilweise auch im Interesse des Landes Kärnten liegt, sowie aufgrund von ebenso den Bund und die Kärntner Gemeinden betreffenden, gesetzlichen und vertraglichen Bestimmungen (ÖPNRV-G, VVK-G, GuF) stellt es dem Verkehrsverbund hiezu Unterstützungsleistungen in Form von unentgeltlichen oder teilweise unentgeltlichen Diensten der VKG und/oder von Zuschüssen zur Verfügung. Hiefür kommen insbesondere in Betracht:

- Rechtswahrung und Wartung der Dachmarke,
- Dokumentation der Gestaltungsvorschriften (CD-Manual),
- konkrete Gestaltungsleistungen in Form von Eigen- oder Fremdleistung,
- Überwachung und Maßnahmensetzung bezüglich der CD-Anwendung,
- Herausgabe von Druckwerken (Fahrplanhefte, Info-Falter, Formulare, Zonenpläne u. dgl.),
- Herstellung / Beschaffung von Trägermedien (Aufkleber, Plastikkarten) und Werbematerial aller Art,
- Durchführung von Veranstaltungen (Info-, Werbe- u. Messeauftritte, Pressekonferenzen, Vorträge u. dgl.),
- Unterstützungsleistungen im Sinne des nachfolgenden Punktes 6.3.7 (siehe dort) sowie
- finanzielle Zuschüsse der VKG zu konkreten kommunikativen Vorhaben der VU.

Insoweit dadurch das der VKG zur Verfügung gestellte („Verbundmarketing“-)Budget und ihre personellen Kapazitäten nicht überschritten oder zweckentfremdet werden, sind Ausmaß und Form dieser Unterstützungsleistungen zwischen VKG und VU frei vereinbar. Die naturalen

Dienste der VKG unterliegen ebenfalls dem Gleichbehandlungsgebot gemäß 6.3.1 und können, falls nicht in Anspruch genommen, nicht in Zuschussleistungen umgewandelt werden. Diesfalls hätten die VU für die Einhaltung der Mindestvorgaben allein aufzukommen.

6.3.7 Entwicklung und Wahrung einer verbundspezifischen Kooperationskultur nach innen (Corporate Identity)

Das Kärntner Unternehmerverbund-Modell erfordert neben einer weitgehend selbstinduzierten, gemeinsamen Außenkommunikation der Verkehrsunternehmen gem. 6.3.6 auch das konsequente „Leben“ der Kooperationsinhalte und Markenversprechen innerhalb der einzelnen Unternehmenskulturen, im routinemäßigen Geschäftsverkehr der Unternehmen zwischeneinander sowie besonders im Kontakt mit Dritten.

Die Teilnehmer der Kärntner Linien einschließlich der VKG sind daher aufgefordert, ein schriftliches Leitbild für das innen- und außenwirksame Verhalten aller am Leistungserstellungs- und Kommunikationsprozess beteiligten Personen, darunter besonders jener, die unmittelbar mit Fahrgästen in Kontakt kommen (Buslenker, Zugbegleiter, Kassen- und Kundendienstpersonal u.w.) zu entwickeln und in der Folge Maßnahmen zu setzen, dessen Inhalte innerhalb der Kärntner Linien wirksam und dauerhaft zu verwirklichen.

Die konkreten Festlegungen zu Leitbild und Umsetzungsmaßnahmen, insbesondere darüber, bis zu welchem Ausmaß solches mit den jeweils bestehenden einzelnen Unternehmensleitbildern und -kulturen vereinbar ist, obliegen der konsensualen Entscheidung der Verkehrsunternehmen. Die VKG hat jedoch im Rahmen der Leistungsbeschreibung für Verkehrsdienstverträge (s. 6.1, Merkmal 5) jedenfalls Minimalvorgaben zu definieren, die geeignet sind, ein innenwirksames und nach außen erkennbares Gruppenverhalten (Corporate Behaviour) aller verbundrepräsentierenden Personen über deren einzelwirksame Qualitätsanforderungen gemäß 6.2.2 hinaus zu erzeugen und damit langfristig eine verbundförderliche, tatsächlich wahrnehmbare Gruppenidentität der Kärntner Linien zu bewirken.

Schriftenreihe der Verkehrsplanung in Kärnten

Heft 1 – Neue Wege bei den Gemeindestraßen, September 2005
Heft 2 – Verkehrssicherheitsprogramm 2006, April 2006
Heft 3 – GREMA – Grenzüberschreitende Masterplanung für den Raum Unterkärnten, Mai 2006
Heft 4 – Die Baltisch-Adriatische Verkehrsachse, September 2006
Heft 5 – Das Forschungsprojekt IMONODE 2003-2006, Dezember 2007
Heft 6 – ENLoCC-European Network of Logistics Competence Centers, November 2008
Heft 7 – Mobilitätsverhalten in Kärnten – Mobilitätsstudie 2009, Feber 2009
Heft 8 – Regionalverkehrsplan – Rahmenplan des Landes Kärnten für den öffentlichen Regional- und Nahverkehr, August 2011

wirt

abteilung
sieben
land kärnten
wirtschaftsrecht
und infrastruktur

a-9020 klagenfurt am wörthersee
miesstalerstrasse 1
+43 (0)463 050 536 17001
www.ktn.gv.at

KÄRNTNER LINIEN