fahrgast kärnten

magazin für fahrgäste

1,50 Euro

Nr. 2/2010

April - Juni 2010

www.fahrgast-kaernten.at

10 Jahre Einsatz für Fahrgäste

Vandalismus - Rache der vergessenen Jugend? (S. 9)

Jugend, Familien: Kärnten hinkt nach (S. 15)

Verordnung bedroht Regionalbahnen (S. 10)

Klagenfurt: Busspuren nützen allen (S. 19)

Bahnstation „Klagenfurt - Uni“ (S. 16)

Regionalbus Italien (S. 11)

Railjet-Vorschläge (S. 6)

„10 Jahre fahrgast kärnten“: Vortragsnachmittag am 30.04.2010

fahrgast kärnten feiert sein 10-jähriges Bestandsjubiläum mit einem Vortragsnachmittag mit renommierten Referenten zu Themen des öffentlichen Verkehrs am 30.04.2010 in Klagenfurt, HTL1-Lastenstraße (S. 8).

Österreichische Post AG. Info.Mail Entgelt bezahlt.

INHALT

Impressum 2
Fahrplan 2010 3
“fahrgast”-Magazine 4
“Railjet” 6
“10 Jahre fahrgast kärnten” 8
Vandalismus 9
Verordnung für Eisenbahn-Kreuzungen 10
Regional-Bus nach Italien 11
Leserbrief 12
Intercity-Busse 13
Kurzmeldungen 14
Jugend, Familien 15
Bahnstation “Klagenfurt-Uni” 16
Klagenfurt: Busspuren 19

Mitarbeiter dieser Ausgabe

Mag. Peter Haibach
Dr. Richard Huber
Richard Hunacek
Eduard Kaltenbacher
Dr. Markus Lampersberger
Christof Trötzmüller

Mitglieder-Service

Die Mitglieder von **fahrgast kärnten** und **fahrgast steiermark** erhalten derzeit kostenlos auch das Magazin des jeweils anderen Vereins!

Der Mitgliedsbeitrag von **fahrgast kärnten** beträgt 15,- Euro und unterstützt uns bei unserer gemeinnützigen Tätigkeit!

So erreichen Sie uns

Postadresse:
fahrgast kärnten
Lastenstraße 1
9020 Klagenfurt

Telefon: 0699-21696044
Fax: 0463-46269
Info@fahrgast-kaernten.at
www.fahrgast-kaernten.at

Neu!

Bankverbindung:
Sparda-Bank, BLZ: 46660
Konto-Nr.: 0035211

ZVR-Nr.: 884873975

fahrgast kärnten ist **seit 10 Jahren** eine unabhängige und gemeinnützige Interessenvertretung für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs.

Pro Bahn Österreich ist ein österreichweiter Zusammenschluss von Fahrgast- und Umweltinitiativen, dem auch **fahrgast kärnten** angehört.

Übernational ist “Pro Bahn Österreich” Mitglied der europäischen Fahrgastvertretung **EPF (European Passengers´ Federation).**

Monatliche Informationstreffen

Jeder letzte Donnerstag im Monat um 17.00 Uhr *(außer Dezember)*

-->Klagenfurt:
In *ungeraden* Monaten:
Gasthaus Pirker, Adlerg. 16
(*10 Gehminuten vom Hbf entfernt; Bahnhofstr. bis zur Lidmanskygasse, Rechts bis zur Adlergasse)*

-->Villach:
In *geraden* Monaten:
Gasthaus “Hofwirt”,
Hauptplatz 10

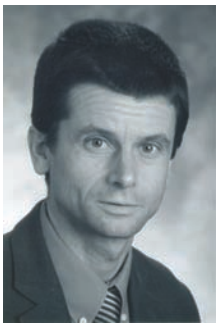
Die nächsten Termine:

Do., 29.04.: Villach
Do., 27.05.: Klagenfurt
Do., 24.06.: Villach
Do., 29.07.: Klagenfurt

Impressum

“fahrgast kärnten” Nr. 2/2010
--> Magazin für Fahrgäste.
--> Unabhängig und überparteilich.
--> Erscheinungsweise: vierteljährlich.
--> Druck: *Kärntner Druckerei*, Klgft.
--> Auflage: 1300 Stück.
fahrgast kärnten, Lastenstraße 1 A-9020 Klagenfurt

Vorwort



Geschätzte Leserinnen und Leser!

Im Jahr 1996 entwickelten zwei Mitglieder von “Fahrgast Steiermark” mit Kärntner Wurzeln Aktivitäten für Bahn & Bus in Kärnten, noch eingebettet im steirischen Verein”.

Im Sommer 2000 wagten dann fünf Gleichgesinnte, denen der öffentliche Verkehr in Kärnten am Herzen lag, den Schritt zur Gründung des eigenständigen Vereins **fahrgast kärnten**. Einer der wenig erbaulichen Kommentare eines Politikers anlässlich unserer Vereinsgründung lautete damals *“Wie groß ist eigentlich Ihre Frustrationstoleranz, dass Sie sich das in Ihrer Freizeit antun - bei uns in Kärnten und vor allem in Klagenfurt, wo Züge & Busse doch kaum jemanden interessieren?”*

Trotz manchen Gegenwindes blieben wir beharrlich bei unseren Positionen für die Fahrgäste von Bahn & Bus und können uns durchaus als konstruktiver Gesprächspartner von Journalisten, Politikern und auch Verkehrsunternehmen ansehen.

Dabei ist zu betonen, dass alle Aktivitäten, wie z. B. die zahlreichen Gespräche mit Politikern, Verkehrsunternehmen und Journalisten aber auch die Arbeiten für das **fahrgast**-Magazin und die **fahrgast**-Homepage von Mitarbeitern ehrenamtlich in der Freizeit erledigt werden.

Wir laden alle Interessierten herzlich ein, an unserem Vortragsnachmittag aus Anlass unseres zehnjährigen Bestandsjubiläums mit renommierten Referenten aus dem In- und Ausland teilzunehmen (s. Seite 8).

Ihr Markus Lampersberger
(Obmann)

*An dieser Stelle kommen Mitarbeiter von **fahrgast kärnten** zu Wort.*

Fahrplan 2010 - erste Erfahrungen

***fahrgast kärnten* hat die ersten Monate des Fahrplanes 2010, welcher am 13.12.2009 in Kraft trat, beobachtet.**

Obwohl es sich um einen Jahresfahrplan handelt, gibt es erfahrungsgemäß einen inoffiziellen „kleinen Fahrplanwechsel“ im Juni, bei dem es zu einigen Anpassungen kommen wird. Einzelne Änderungen werden aber oft kurzfristig vorgenommen, so dass man sich auf das Kursbuch, das übrigens ein Auslaufmodell sein soll, nur mehr schlecht verlassen kann. Die ÖBB erwarten von ihren Kunden also, dass sie sich über das Internet oder über die Hotline 05/1717 und über die örtlichen Aushänge informieren. **fahrgast kärnten** hat die ersten drei Monate des Fahrplanes beobachtet.

Regionalverkehr

Der Regionalverkehr Kärnten und Osttirol (1. Stufe des Kärnten-Taktes) wird allgemein zufriedenstellend und pünktlich abgewickelt. Wenig Freude haben wir damit, dass einzelne wichtige Abendverbindungen fehlen (Klagenfurt – Rosental, Villach – Feldkirchen). Einzelne Baustellen werden auch in den nächsten Monaten dazu führen, dass Züge im Schienenersatzverkehr geführt werden oder überhaupt ersatzlos ausfallen. Ein solcher Ausfall widerspricht natürlich der Betriebspflicht und den Verkehrsdiensteverträgen und kann von uns daher nur in Ausnahmefällen gutgeheißen werden, etwa im dichten Halbstundentakt, oder wenn sonstige zeitnahe Ersatzzüge fahren.
Außerdem fordern wir, dass bei der Abwicklung von Baustellen noch mehr auf die Bedienungsqualität für Fahrgäste Rücksicht genommen wird (Pendler, Reisende mit viel Gepäck in Fernzügen oder deren Zubringern)!

Fernverkehr - Südbahn

Auch im Fernverkehrsfahrplan spielen Baustellen eine wichtige Rolle: Die Sperre des Wiener Südbahnhofes hat uns auf der Südbahn zwei extreme Zug-Langläufe beschert. Es geht einerseits um den EC „Vindobona“ Villach – Klagenfurt – Wien – Prag – Berlin – Hamburg und andererseits um den EC „Polonia“ Villach – Klagenfurt – Wien – Warschau. Beide Zugpaare werden im Wesentlichen mit ausländischem Wagenmaterial geführt. Besonders im Jänner gab es – auch medial verbreitete – Beschwerden über massive Verspätungen und mangelnde Wagenreinigung der Züge aus Norden. Diese Missstände waren sicherlich meist durch das wochenlange Schneechaos in Norddeutschland und Polen verursacht. Bei Verspätungen von mehr als einer Stunde führen die ÖBB ab Wien-Meidling regelmäßig Ersatzzüge.

> *„Ein Speisewagen ist während eines 6-tägigen Umlaufes defekt mitgefahren. Es gab scheinbar keine Möglichkeit einer Reparatur.“*

Mittlerweile hat sich die Verspätungssituation und auch die Sauberkeit der Waggons wesentlich gebessert. Insbesondere die polnische Garnitur (einschließlich Speisewagen) weist durchaus einen guten, mitteleuropäischen Standard auf. Bei der deutschen Garnitur, die auch die wichtige Frühverbindung Villach - Wien bedient, fällt nach wie vor der häufige Ausfall des Speisewagens und sonstiger Wagen auf.

Wenngleich Eisenbahn-Freaks sich über die exotischen Zugläufe freuen, zeigt die Integration dieser Fernzüge in den Intercity-Takt Wien – Villach dann doch die Schwächen auf. In Wien-Meidling fehlt aus unserer Sicht eine geschützte und geheizte Wartemöglichkeit (vgl. Bericht auf S. 12). Der dortige Anschluss an das städtische Verkehrsnetz (insbesondere U-Bahn) ist dagegen positiv.

Fernverkehr - Tauernbahn

In Richtung Nordwesten (Tauernbahn) macht sich nicht nur das Fehlen der Frühverbindung bemerkbar, sondern auch die verschlechterte Anschlusssituation zu Tirol/Vorarlberg und in die Schweiz. Die Pünktlichkeit der Fernzüge auf der Tauernachse hat sich ab Februar verbessert, verspätungsanfällig ist nach wie vor der EC 113 Siegen – Klagenfurt / Zagreb.

Dazu kommt, dass auch Salzburg Hbf eine Großbaustelle ist und es Reisenden sehr schwer gemacht wird, sich in der kurzen Zeit dort zurecht zu finden. So werden im Bahnhofslautsprecher zwar die Anschlusszüge angesagt, nicht aber die Abfahrtsbahnsteige, die man dann mühsam von den wenigen Monitoren ablesen muss, vor denen dann oft dutzende Leute stehen. Man würde also manchmal ein Fernglas benötigen, um den Monitor lesen zu können. Unseres Erachtens muss die Information an einem derart wichtigen Bahnhof durch örtliche Mitarbeiter wesentlich intensiviert werden. Weitere Qualitätsmängel müssen wir bei kaputten Toiletten, unbenützbaren Waggontüren und ausfallenden Speisewagen vermehrt feststellen.

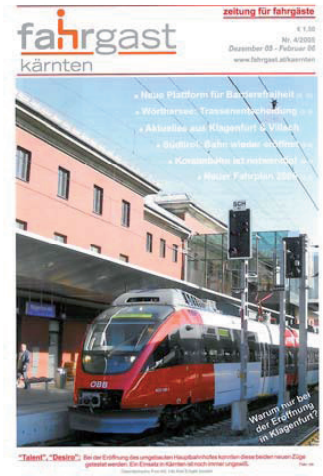
Angeblich wurden Wartungsintervalle verlängert und steht in ÖBB-Werkstätten nicht ausreichend geschultes Personal zur Verfügung, damit Wartungen und Reparaturen wirklich fachgerecht durchgeführt werden können. Darunter leidet die Zuverlässigkeit von Loks und Waggons.

f**ahrgast kärnten** beobachtet die Abwicklung des Fahrplanes laufend und ist auch in Kontakt mit den zuständigen Stellen der ÖBB und der *ÖBB-Postbus GmbH* und hofft, einzelne Verbesserungen erreichen zu können.

- Richard Huber -

Rückblick auf 10 Jahre „fahrgast-Magazin“

10 Jahre „fahrgast-Magazin“



„Railjet“ - Hoffnung oder vergebene Chance?

Ergänzend zur ausführlichen „Railjet“-Analyse im vorigen fahrgast**-Magazin Nr. 1/2010 beschreibt dieser Bericht mögliche Anpassungen hinsichtlich des Bewirtschaftungskonzeptes und der fehlenden Möglichkeit des Fahrradtransportes.**

Technische Schwierigkeiten

Zufällig und zeitgleich mit unserem Redaktionsschluss sind unabhängig voneinander im vorigen fahrgast-Magazin (Nr. 1/2010) und in der Zeitschrift „Eisenbahn Österreich“ (Nr. 1/2010) Analysen zum „Railjet“, dem neuen Premiumzug der ÖBB erschienen. Auch in der Ausgabe Nr. 3/2010 der Zeitschrift „Eisenbahn Österreich“ findet man wieder einen Beitrag zum Railjet. In diesem weiteren Artikel wird vor allem auf die technischen Probleme eingegangen, die zum Teil noch immer nicht gelöst sind, wie zum Beispiel die Aerodynamik, die Magnetschienenbremse, diverse Software Fehler, Türschließprobleme, Klimaanlage etc., um nur einige zu nennen. Zum Teil beeinflussen diese Schwierigkeiten auch die Verfügbarkeit beziehungsweise die Pünktlichkeit der Railjet-Garnituren. Diese Kinderkrankheiten wirken sich natürlich auch auf die Betriebskosten negativ aus. Aber nicht nur Fachzeitschriften befassen sich mit dem neuen Zug, sondern auch dem Wirtschaftsmagazin „Trend“ (Nr. 3/März 2010) war der Railjet bereits einen Bericht wert.

fahrgast kärnten möchte sich noch einmal diesem Thema widmen, wobei weniger auf die technischen Schwierigkeiten eingegangen werden soll, da wir dazu auch zu wenig Einblick haben. Vielmehr ist uns daran gelegen, dass vielleicht doch noch gemeinsam mit den ÖBB und den Fahrgastvertretungen eine für alle zufrieden stellende Lösung betreffend das Gestaltungs- und Bewirtschaftungskonzept gefunden wird. Es ist ja nicht so, dass gleich ein kompletter Umbau der bereits vorhandenen 19 Garnituren gefordert wird, **aber da eine Option auf weitere 48 Einheiten besteht, könnte man noch auf Wünsche von Fahrgästen reagieren.** Schließlich handelt es sich um ein Produkt, das die nächsten 10 bis 15 Jahre bis zum ersten Upgrading zur Zufriedenheit aller Fahrgäste unterwegs sein sollte.

ÖBB verzichten im Railjet auf Speisewagen

Im Interview mit dem Trend gab Frau Mag. Gabriele Lutter, Vorstandssprecherin der *ÖBB-Personenverkehr AG*, auf die Frage, ob es im Railjet weiterhin keinen Speisewagen geben wird, folgende Antwort: „Es ist der ganze Zug ein Speisewagen. Man kann an jedem Platz bequem essen. In der *Premium Class* und der *First Class* gibt es Platzservice, in der *Economy Class* einen Trolley, dazu noch ein Bistro. Neuerung bedeutet Umstellung für die Kunden und diese Umstellung benötigt Zeit.“
Mag der „Am-Platz-Service“ in der *Premium* und *First Class* vielleicht noch einigermaßen bequem sein, auf die *Economy Class* trifft das objektiv betrachtet aber absolut nicht zu, da die Klapptische in den Sitzlehnen gerade einmal die Größe eines A4-Blattes haben und dadurch der bequeme Verzehr einer Mahlzeit mit Getränk kaum möglich ist.
Der Speisewagen ist ein so hochwertiges Produkt, dass dieser von keinem konkurrierenden Verkehrsmittel angeboten werden kann. Und genau darauf hat man beim Konzept dieses Vorzeigezuges unverständlicherweise verzichtet!

Bei besserer Qualität hinsichtlich Angebot und Bequemlichkeit, verglichen mit dem Trolley bzw. Bistro, kann der Speisewagen auch noch günstiger bewirtschaftet werden, da er weniger Personal bindet.

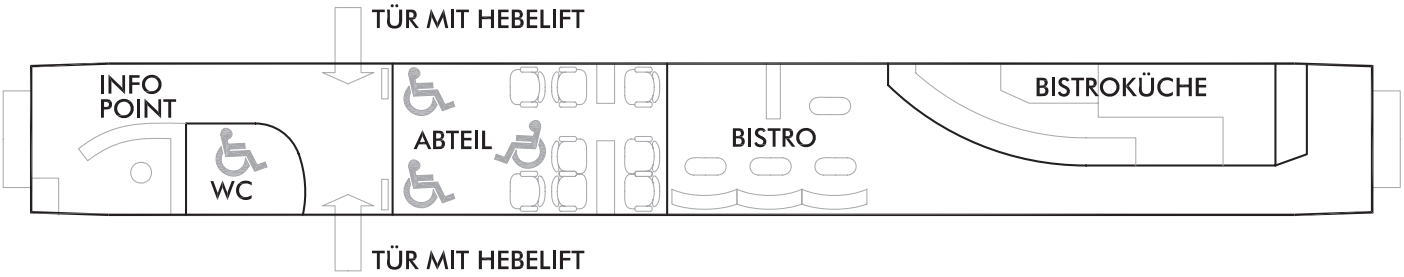
fahrgast-Vorschlag: Halbspeisewagen statt Bistro

Der Vorschlag von **fahrgast kärnten** für die weiteren Garnituren lautet daher, zumindest den Bereich des Bistros in einen Halbspeisewagen umzugestalten, wie er seinerzeit im beliebten Fernverkehrszug der leider ausgemusterten Baureihe 4010 anzutreffen war (Skizze auf der gegenüberliegenden Seite). Unter Halbspeisewagen versteht man, dass sich der Speiseraum und die Küche etwa über die Hälfte der Waggonlänge erstrecken. Aber auch ein Einsatz und die Investition in einen vollwertigen Speisewagen wären sicher gerechtfertigt. Denn auf einem Großteil der Verbindungen, auf welchen der Railjet heute schon unterwegs ist, beträgt die Fahrzeit deutlich mehr als zwei Stunden. (Wien – Innsbruck 4 Stunden 31; Wien – München 4 Stunden 10; Wien – Zürich 8 Stunden; Budapest – München 7 Stunden 20). Weil abgesehen von der Westbahn (zwischen Wien und Salzburg) in Österreich längerfristig nicht mit einer wesentlichen Steigerung der Reisegeschwindigkeit zu rechnen ist, werden sich die Fahrzeiten in vielen Relationen auch künftig in einem Bereich bewegen, der zwei Stunden wesentlich überschreitet.

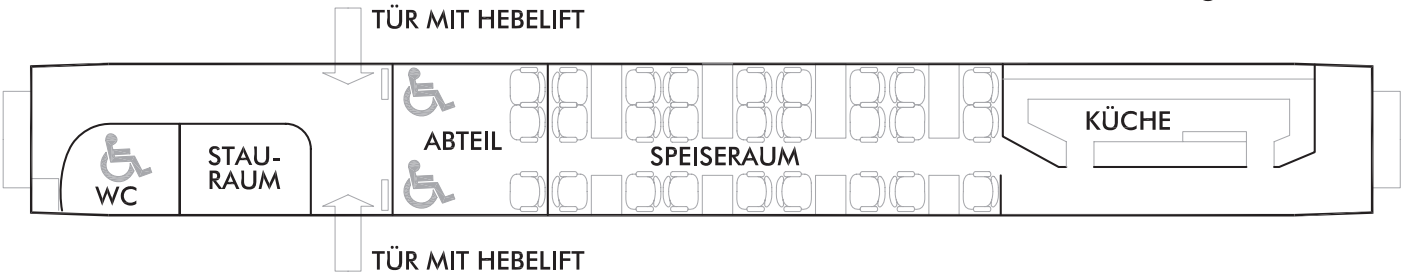
Problematik des fehlenden Fahrradtransportes

In einem Tourismusland wie Österreich, wo auch der Radtourismus boomt, ist der Fahrradtransport per Bahn ein absolut unverzichtbares Angebot. Doch unerklärlicher weise besteht beim Railjet diese Möglichkeit nicht! Laut ÖBB ließe sich dieser Service mit einem Hochgeschwindigkeitszug nicht vereinbaren. Die EU vertritt hier eine andere Meinung und schreibt sogar vor, die Voraussetzungen für einen Transport sperriger Frachtgüter zu schaffen. Sogar den französischen Hochgeschwindigkeitszug „TGV“, der nun schon fast 30 Jahre im Einsatz ist, hat man dahingehend adaptiert.

RAILJET BISTROWAGEN: HEUTE



RAILJET HALBSPEISEWAGEN:
VORSCHLAG fahrgast kärnten



Kein Fahrradtransport über Bundesländergrenzen

Die Notwendigkeit der Adaptierung für den Fahrradtransport ist auch beim Railjet jedenfalls gegeben, weil ansonsten nach Ankauf und Einsatz aller 67 Garnituren ein Transport von Fahrrädern über die Bundesländergrenzen hinaus kaum mehr möglich sein wird. Dies liegt zum einen daran, dass nicht jeder Intercity die Möglichkeit für einen Fahrradtransport hat und außerdem die Zahl der konventionellen Fernverkehrszüge reduziert wird. Zum anderen hängt das mit der Organisation im Regionalverkehr zusammen. Der Regionalverkehr, in dem die Fahrradbeförderung in der Regel möglich ist, wird von den Bundesländern mitfinanziert und damit haben die Länder auch ein gewisses Mitspracherecht sowie Einfluss auf die Fahrplangestaltung. Heute stehen wir vor der grotesken Situation, dass man zum Beispiel mit einem Regionalzug nicht mehr von Kärnten nach Salzburg gelangen kann und es enden auch viele Regionalzüge der Südbahn bereits in Friesach. Es sind somit aus Gründen der Finanzierung willkürlich Grenzen der Mobilität innerhalb Österreichs geschaffen worden und das in einem vereinten Europa!

fahrgast-Vorschlag für Fahrradbeförderung

Der Vorschlag von **fahrgast kärnten** zur Ermöglichung der Fahrradbeförderung im Railjet wäre die Verlegung der Bedienung des Fahrgastinformationssystems vom Info-Point in die *Premium Class*, der damit frei werdende Raum kann dann als Stauraum genutzt werden. Bei diesem Lösungsvorschlag wäre nur ein Waggon der siebenteiligen Garnitur von der Neugestaltung betroffen.

Wünschenswert wäre darüber hinaus auch ein neues Design der Sitze in der *Economy Class* mit niedrigeren Sitzlehnen, die bei dem eher mittelmäßigen Platzangebot zu einem wesentlich angenehmeren Raumgefühl beitragen würden. Außerdem hätte man eine bessere Sicht nach außen und zu den Bildschirmen des Informationssystems.

fahrgast kärnten hofft doch noch auf ein Zeichen des Dialoges seitens des ÖBB-Vorstandes, um gemeinsam einen Zug auf die Schienen stellen zu können, der den Wünschen der Kunden gerecht wird, was sich in der Folge auch positiv auf die Fahrgastzahlen auswirken wird.

- Christof Trötzmüller -

Unsere Homepage wurde neu gestaltet!

--> Besuchen Sie uns auf www.fahrgast-kaernten.at

„10 Jahre fahrgast kärnten“ - Vortragsnachmittag am 30.04.2010

fahrgast kärnten wurde im Jahr 2000 gegründet und hat sich als ernst genommener Gesprächspartner von Verkehrsunternehmen, Politikern und Medien etabliert.

Aus Anlass des 10-jährigen Bestandsjubiläums wird ein Vortragsnachmittag mit interessanten Referaten zu Bahn & Bus veranstaltet.

- **Freitag, 30.04.2010, 13:00–17:30**
- **9020 Klagenfurt am Wörthersee**
- ***Höhere Technische Bundeslehranstalt 1*, Lastenstr. 1**

- *Der Eintritt ist frei!*
- *Um Anmeldung wird gebeten!*
- *Änderungen vorbehalten.*

13:00	**Begrüßung**	*fahrgast kärnten, Landespolitik, Stadtpolitik (angefragt), „Verkehrsverbund Kärnten GmbH“*
13:30	**Präsentation der neuen „Taurus“-Lokomotive (1:25) für „Minimundus“**	*Dipl.-Ing. Helmut Kampl, HTL1-Lastenstraße, Betreuer des Maturaprojektes*
13:45	**„Tourismus im ländlichen Raum – Seifenblase oder Chance für den öffentlichen Verkehr?“**	***Mag. Georg Fuchshuber, „Verkehrsverbund Tirol“***
14:30	**„Vinschgaubahn – von der Stilllegung zum Erfolgsmodell“**	***Dipl.-Ing. Helmut Moroder, „Vinschgaubahn***
15:15	Kaffeepause	
15:30	**„probahn – die österreichweite Fahrgastvertretung“**	***Mag. Peter Haibach, „probahn Österreich“***
15:45	**„fahrgast kärnten – 10 Jahre engagierter Einsatz für Bahn & Bus“**	***Dr. Markus Lampersberger, „fahrgast kärnten“***
16:00	**„Hat die Verkehrspolitik Verständnis für Fahrgäste?“**	***Univ.-Prof. Dr. Hermann Knoflacher, Technische Universität Wien***
16:45	**„Bio- und Fairtrade-Buffet“**	***„Klimabündnis Kärnten“***

Vandalismus – Rache der vergessenen Jugend?

Interview mit dem Gesundheitspsychologen Wolfgang Worliczek.

Herr Worliczek, worin sehen Sie die Ursachen, dass vor allem junge Menschen sich ihre Aggressionen nicht nur an Sachen, sondern auch an Personen ausleben?

Worliczek: Für das Verhalten gibt es mehrere Ursachen. Zum einen gibt es viele Jugendliche, die ohne Normen aufwachsen, keine Wertvorstellungen mehr haben, was gut und böse ist. Ein anderer Teil ist gewöhnt, immer aus dem vollen Kühlschrank zu leben und sich um nichts kümmern zu müssen. Da schlägt Langeweile durch, aber auch die Suche nach Protestformen, um auf sich aufmerksam zu machen.

Welchen Anteil messen Sie da Gewalt-Videos bei?

Gewaltszenen in Filmen sollten nicht unterschätzt werden. Sie stellen in einem gewissen Ausmaß eine Verhaltensanleitung dar und stimulieren labile, frustrierte Menschen.

Was machen da die Eltern falsch?

Die vielfältig berufstätigen Eltern haben oft nicht mehr die Kraft, den Kindern Grenzen zu setzen, sie schaffen keine brauchbaren Modelle. Es fehlt das glaubwürdige Nein zur rechten Zeit, das hilft, sich mit einer gewissen Basis-Software, volkstümlich „der gute Ton“, selbstsicher durchs Leben zu bewegen. Der häufig gehörte Satz von Eltern „Bevor, ich es x-mal sagen muss, mache ich es selber“ führt bei Kindern zur Desorientierung und zum Opponieren.

> *„Menschenleere Bahnhöfe, Züge ohne Zugbegleiter laden geradezu ein, sich problemlos abzureagieren.“*

Was nützt es in der konkreten Situation, die Ursachen für Aggressionen gegen Sachen und Personen zu kennen, wenn man selbst in eine solche Situation kommt.

Da gibt es kein Patentrezept, außer als Grundregel zu beachten, dass das eigene Verhalten bestimmt, aber möglichst aggressionsfrei und von innerer Sicherheit geprägt sein sollte. Das verständliche Zeigen der eigenen Verärgerung scheint das gewaltbereite Verhalten noch aufzuschaukeln.

Manche Psychologen vertreten die Meinung, dass man Fehlverhalten im öffentlichen Raum, besser ignoriert, wenn z.B. Fahrgäste im Zug verbotenerweise rauchen oder die Schuhe auf die Sitze geben. Angeblich geht es um eine Provokation, auf die man besser nicht reagiert.

Wenn sich Erwachsene dadurch provozieren lassen und entsprechend reagieren, ist das Ziel der Jugendlichen erreicht: Erwachsene reagieren auf die Jugendlichen und nicht umgekehrt, wie es eigentlich sein sollte. Die Erwachsenen führen und begleiten die Jugendlichen. Ziel ist es, den Jugendlichen in aller Ruhe, aber mit innerer Sicherheit und Klarheit, Grenzen zu zeigen, ohne sie dabei persönlich abzuwerten oder gar zu beschimpfen. Aus Untersuchungen weiß man, dass Frauen die besseren Diplomatinnen zu sein scheinen und Konflikte eher entschärfen können.

Wie gehen die Verkehrsunternehmen eigentlich mit dem Phänomen um? Vandalenakte wie jüngst am Wiener Südbahnhof, kosten die Verkehrsunternehmen viel Geld.

Ich denke doch, dass der Personalabbau bei den Eisenbahnen diese Vandalenakte begünstigt. Menschenleere Bahnhöfe, Nahverkehrszüge ohne Zugbegleiter laden geradezu ein, sich problemlos abzureagieren.

Was halten Sie von dem Vorschlag, in Nahverkehrszügen ein Alkoholverbot zu verhängen, wie es die ÖBB in Vorarlberg und Tirol planen?

Ich stelle mir die Durchsetzung schwierig vor, vor allem in Zügen ohne Zugbegleiter. Ein Verbot ohne Sanktion ist wirkungslos und reizt zur Provokation!

Ist die Videoüberwachung der richtige Weg?

Ich zweifle daran. Alles zu dokumentieren, setzt keinen Lernprozess in Gang. Der beste Weg, Grenzen zu setzen, sind Bahnbedienstete, sei es Schaffner oder Bahnpolizei.

Andererseits klagen die ÖBB in Salzburg, dass neue S-Bahn-Stationen mit Graffities verunziert, teils auch Glasteile der Stationen zertrümmert wurden.

Natürlich gibt es auch den gegenteiligen Effekt, dass manche darin eine Geldverschwendung sehen, dass das Geld anderweitig besser eingesetzt werden sollte, z.B. für Sozial- und Jugendprojekte. Letztlich ist darin auch ein „ohnmächtiger Zorn“ gegen die „Mächtigen“ zu sehen.

Was tun? Gibt es eine Lösung? Wer muss was tun?

Letztlich werden sich Vandalenakte nur vermindern lassen, wenn Betroffene einbezogen werden und ihnen auch „eine Stimme verliehen wird“. Wenn Stadtteilarbeit so aufgebaut wird, dass es andere Gestaltungsmöglichkeiten gibt, z.B. für Graffiti-Sprayer ein Ventil zu öffnen und daraus eine Kunst im Straßenraum auf gut einsehbaren Plätzen zu machen.

Ist die Politik gefordert?

Natürlich. Vandalismus ist ein Ausdruck unserer Gesellschaft, der oft gespeist wird, durch Hass und Neid auf die Besitzenden und deren Statussymbole. Eine gerechtere „Welt“ könnte da viel bewegen. Vandalismus ist aber auch ein Ausdruck von Ohnmacht und Hoffnungslosigkeit!

Wir danken Ihnen für das Gespräch. ***- Peter Haibach -***

Dipl-Päd. Dr. Wolfgang Worliczek, Gesundheitspsychologe. Berufliche Tätigkeiten: fachlicher Leiter für Stressverarbeitung nach belastenden Einsätzen für Einsatzkräfte im Österreichischen Roten Kreuz; Mitarbeiter im Notfall-Akut-Team des Roten Kreuzes Salzburg als Notfallpsychologe.

Dieser Bericht wurde uns von der Fachzeitschrift „Regionale Schienen“ (Nr. 1/2010) zur Verfügung gestellt.

Verordnung bedroht Regionalbahnen

Für fahrgast kärnten **würde der Entwurf einer neuen Eisenbahnkreuzungsverordnung nur wenig zur Hebung der Verkehrssicherheit beitragen aber voraussichtlich zahlreiche Nebenbahnen wirtschaftlich umbringen.**

Sowohl die politischen und gesamtwirtschaftlichen Abwägungen als auch die Frage, wer von den beiden Verkehrsträgern beim Zusammentreffen des Schienen- und des Straßenverkehrs auf Eisenbahnkreuzungen (EK) die Gefahrenlage schafft und wer sie beseitigen kann, müssen die entscheidenden Grundlagen für die Formulierung einer Eisenbahnkreuzungsverordnung sein.

Straßenfahrzeuge können Unfälle vermeiden

Zweck der Verordnung muss es sein, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer (Schienen- und Individualverkehr) an Eisenbahnkreuzungen so zu regeln, dass Unfälle möglichst vermieden werden. Die Verordnungsermächtigung für den Bundesminister findet sich im § 49 Eisenbahngesetz mit dem Zweck (Abs 3) „möglichster Hintanhaltung von Gefährdungen im Verkehr“. Es ist bekannt, dass das hohe Gefährdungspotenzial an Eisenbahnkreuzungen sich einerseits aus den hohen Massendifferenzen zwischen Eisenbahn und Kfz (und damit verbunden hohe Anprallwucht) ergibt und andererseits aus dem langen Bremsweg von Schienenfahrzeugen. Dem gegenüber haben Straßenfahrzeuge eine hohe individuelle Beweglichkeit und kurze Bremswege. Im Sinne der Vermeidung von Gefahren ist daher primär jener Verkehrsteilnehmer aufgerufen, der die Unfälle vermeiden kann, dies ist der Kfz- Lenker (Radfahrer, Fußgänger).

„Der Entwurf hätte wahrscheinlich ein österreichweites Sterben von Regionalbahnen zur Folge.“

Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer ändern

Aus Erhebungen weiß man, dass mehr als 70 % der Straßenverkehrsteilnehmer trotz entsprechender Hinweise (Warnschilder, Lichtsignale) und Schulung (Fahrschule) sowohl auf technisch nicht gesicherten als auch auf durch Lichtzeichen gesicherten EK diese entgegen den bestehenden § 17 Abs 2 bzw. § 18 Abs 2 auch dann überqueren, wenn schon ein Schienenfahrzeug sichtbar (hörbar) ist bzw. Gelb- oder Rotlicht aufleuchten. Somit werden Warnsignale vom Straßenverkehrsteilnehmer zu einem großen Anteil bewusst missachtet. Nach den im Schadenersatzrecht geltenden Ingerenzprinzip (OGH, SZ 37/105 u.a.) und nach logischen Grundsätzen wäre daher bei einer Änderung des Verhaltens der Straßenverkehrsteilnehmer anzusetzen, womit dem gesetzlichen Gebot verstärkter Sicherheit entsprochen würde.

Technische Sicherung aller EK nicht finanzierbar

Der Entwurf sieht u.a. vor, dass öffentliche EK (und ev. auch nicht öffentliche Übergänge) bis zum Jahr 2020 generell technisch (zumindest durch Lichtzeichen) zu sichern sind. Ausgenommen davon sind nur Rad- und Fußwege, wobei das Schienenfahrzeug maximal 60 bzw. 80 km/h schnell fahren dürfte.

Die technische Sicherung einer EK kostet auf einer Nebenbahn (Regionalbahn) derzeit ca. 200.000,-- Euro, wovon nach der allgemeinen Regel des § 48 Abs 2 Eisenbahngesetz je die Hälfte das Eisenbahnunternehmen bzw. der Straßenbauträger zu tragen hätte.

Beispiel Gailtalbahn

Zur Veranschaulichung der wirtschaftlichen Auswirkungen ziehen wir das Beispiel der Gailtalbahn (Arnoldstein – Kötschach Mauthen) heran: Auf der 68 km langen Strecke gibt es ca. 110 EK, wovon nur ca. 10 technisch (durch Lichtzeichen und/oder Schranken) gesichert sind. Die geforderte Nachrüstung von 100 EK würde also 20 Mio. Euro kosten. Ein Betrag der weder von den ÖBB noch von den (meist strukturschwachen) Gemeinden aufgebracht werden kann.

Sterben von Regionalbahnen

Die Gailtalbahn ist nur ein herausragendes Beispiel dafür, dass die Verordnung finanziell nicht umsetzbar ist, österreichweit gibt es dutzende vergleichbare Regionalbahnen im Besitz der ÖBB und Privater. Die sowohl verkehrspolitisch als auch umweltpolitisch unerwünschte Konsequenz der Verordnung wäre nicht die Zurückdrängung des Individualverkehrs, sondern im Gegenteil der Ruf nach der Einstellung der Nebenbahnen (Regionalbahnen)! Kein Bürgermeister einer kleinen Landgemeinde könnte die geforderten hohen Investitionen in eine Nebenbahn vor seinen Wählern rechtfertigen.

Maßnahmen für Verhalten der Autolenker nötig

Abgesehen von der wirtschaftlichen Unzumutbarkeit zeigt die Grundlagenforschung, dass sich ein hoher Prozentsatz von Straßenverkehrsteilnehmern auch durch Lichtsignale nicht beeindrucken lässt. Es muss daher auch der erhoffte Sicherheitsgewinn stark bezweifelt werden. Mit wesentlich geringeren Kosten und wesentlich höherem Sicherheitsgewinn wären Maßnahmen zu setzen, womit die Straßenbehörde und Straßenpolizei effektiv das Verhalten der Straßenbenützer beeinflussen. Dazu genügt nicht die Installation einzelner Rotlichtkameras (deren Finanzierung unklar ist) sondern müssten auch sowohl die Schulungen als auch letztlich die Sanktionen (Strafen, Entzug der Lenkerberechtigung) wesentlich verschärft werden. Wichtig sind aber auch ein entsprechender Kontrolldruck (ähnlich wie bei Alkolenkern) und Ausbildung der zuständigen Behörden. Das Bewusstsein der Öffentlichkeit in Bezug auf derartige Unfälle muss wesentlich verändert werden.

VERORDNUNG IST UNGEEIGNET

Für **fahrgast kärnten** trägt der Entwurf nur wenig zur Hebung der Verkehrssicherheit bei, weil er nicht bei einer Verhaltensveränderung der weit überwiegend an Unfällen schuldtragenden Straßenverkehrsteilnehmer ansetzt. Er ist teilweise sogar als gesetzwidrig anzusehen. Die Verordnung hätte voraussichtlich ein österreichweites Sterben von Regionalbahnen samt damit verbundener Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße mit dem dadurch erhöhten Blutzoll zur Folge. Der Entwurf hat sich unseres Erachtens nicht ausreichend mit der Grundlagenforschung der Unfälle an EKs auseinander gesetzt.

- Richard Huber, Markus Lampersberger, Christof Trötzmüller -

Regionale Busverbindung Villach - Tarvis

Während der Bahn-Fernverkehr nach Italien durch Busse ersetzt wurde, gibt es Hoffnung auf einen Bahn-Regionalverkehr sowie Änderungen im regionalen Busverkehr.

Kein Bahn-Fernverkehr nach Italien

Im Juli 2009 organisierte **fahrgast kärnten** gemeinsam mit **probahn Österreich** in Wien eine Pressekonferenz, um über die immer schlechter werdenden Zugsverbindungen zwischen Kärnten und Friaul zu berichten. Als dann im Dezember 2009 der einzige verbliebene Tageszug eingestellt wurde, protestierte **fahrgast kärnten** im Rahmen einer bundesweiten Aktion am 11.12.2009. Als kurzfristige Maßnahme wurde von den ÖBB das Angebot der Intercity-Busse (IC-Busse) Klagenfurt/Villach - Udine/Venedig auf vier tägliche Verbindungen (saisonal fünf) ausgeweitet. **fahrgast kärnten** berichtete bereits positiv darüber (**fahrgast**-Magazin Nr. 1/2010).

Forderung nach Fernzügen auf der „Pontebbana“

Dennoch ist daran zu erinnern, dass neben der Autobahn nach Venedig eine moderne Hochleistungsbahn, die sogenannte „Pontebbana“ zur Verfügung steht. Diese wird heuer zehn Jahre alt, kostete umgerechnet ca. 1,2 Mrd. Euro und wird ab dem Grenzbahnhof Tarvisio-Boscoverde, nur noch von einigen wenigen Regionalzügen nach Udine befahren. Die „Trenitalia“, die Politik von Österreich und Italien, die EU und die ÖBB sollten noch stärker als bisher an einem Strang ziehen, so dass nicht nur am Brenner zwischen Österreich und Italien grenzüberschreitend Züge verkehren.

Umsteigeverbindungen im regionalen Busverkehr

Vor einigen Wochen wurde bekannt, dass auch das italienische Busunternehmen SAF, welches bisher werktags dreimal täglich Linienverbindungen zwischen Villach und Tarvis (bzw. Udine) anbot, diese Kurse ab 01. März 2010 einstellen werde. Daraufhin gab es Verhandlungen zwischen der Fa. Kowatsch und dem Land Kärnten, welche als Kompromiss zu vier Umsteigeverbindungen führten. Diese Verbindungen finden ihren Ursprung im Jahr 2004, als **fahrgast kärnten** initiierte, dass sich die Busse der Fa. SAF und jene der Fa. Kowatsch an der Staatsgrenze bei Thörl-Maglern treffen, so dass die damaligen drei Direktverbindungen der Fa. SAF durch eine vierte mit Umsteigen an der Grenze ergänzt wurden (**fahrgast**-Magazin 2/2004).

*Gilbert Oberrauner (Fa. Südburg) und Herr Moschitz (Fa. SAF) bei an der Staatsgrenze (aus **fahrgast**-Magazin 2/2004).*

Obwohl die „Trenitalia alle Tageszüge einstellte, wirbt sie in einem aktuellen Folder mit der Bahnanreise(!)

Plus: Mehr Zustiegsmöglichkeiten

Die positive Seite an den neuen Verbindungen ist, dass die Kurse im Gegensatz zu den bisherigen Direktverbindungen der Fa. SAF innerhalb Kärntens als Linienbusse nach Thörl-Maglern geführt werden und daher alle Fahrgäste entlang der Fahrstrecke zusteigen können, um z. B. nach Tarvis, Camporosso, zur Luschari-Seilbahn, nach Ugovizza, Malborghetto, Udine zu gelangen. Das Umsteigen in Tarvis erfordert zwar gegenüber den bisherigen Direktverbindungen längere Wartezeit von bis zu 15 Minuten, aber es bietet sich auch die Möglichkeit, den Bus zu den Weissenfelser Seen (Laghi di Fusine) zu erreichen.

Nicht an Samstagen, kein Fahrradtransport

Nachteilig an den neuen Umsteigeverbindungen gegenüber dem bisherigen Angebot sind die Umstände, dass es an Samstagen keine Retourverbindung gibt, und dass derzeit leider keine Fahrradmitnahme möglich ist.

Aber insgesamt sollte das neue Angebot positiv gesehen werden, denn andernfalls würde es seit dem 1. März 2010 überhaupt keine regionale öffentliche Verkehrsverbindung mehr zwischen Kärnten und Friaul geben.

Hoffnung auf Bahn-Nahverkehr

Abschließend sei noch erwähnt, dass eine Wiederbelebung des regionalen Bahnverkehrs zwischen Villach und Udine geplant ist. Die Region Friaul-Julisch Venetien, das Land Kärnten, die ÖBB und die private Bahnlinie „fuc – ferrovie udine cividale“ möchten dies mit einem EU-Projekt verwirklichen. **fahrgast kärnten** hofft auf eine baldige Realisierung. Jedenfalls sollte sich auch der Tourismus der beiden Länder hier einbringen.

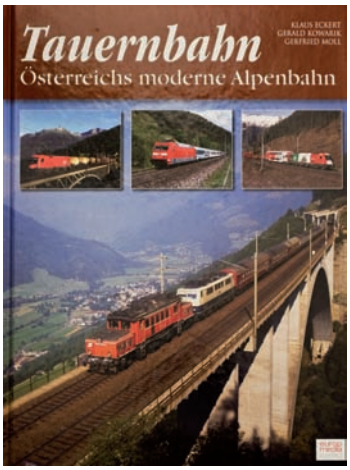
- Richard Hunacek -

VERKEHRSBESCHRÄNKUNG	4	7	1	7
SAF ab TARVIS	07:30	13:00	14:40	16:53
an GRENZE	07:40	13:10	14:50	17:03
UNTERTHÖRL GRENZE	08.08	13.27	14:54	17:03
HBF VILLACH	08.49	14.05	15:45	17:40

VERKEHRSBESCHRÄNKUNG	1	8	7	7
HBF VILLACH	06.40	09:40	12:05	16:13
UNTERTHÖRL GRENZE	07:26	10:17	12:42	16:48
SAF ab GRENZE	07:40	10:35	13:10	17:03
TARVIS	07:50	10:44	13:19	17:13

1 Schultage außer Samstag
4 MO-FR wenn schulfreier Werktag
7 MO-FR wenn Werktag
8 MO-SA wenn Werktag

„Tauernbahn - Österreichs moderne Alpenbahn“



Die Tauernbahn gehört zu den eindruckvollsten Gebirgsbahnen Europas und feierte 2009 100 Jahre durchgehenden Betrieb. Aus diesem Anlass wird sie in einem 160-seitigen Bildband (darunter auch künstlerisch gestaltete) mit mehr als 300 Aufnahmen, über 40 SW-Fotos und vielen Skizzen dokumentiert.

Der Bildband zeigt die Strecke von Schwarzach-St.Veit ausgehend bis nach Spittal-Millstättersee. Es wird Historisches aus der Baugeschichte, das neue Tunnelportal in Böckstein und die Entwicklung der Bahnhöfe (die Tauernbahn war die erste österreichische Gebirgsbahn mit „Indusi“ und Zugfunk) entlang der Strecke dem Leser nahegebracht. Aber auch die Herausforderungen kühner Trassenführungen aufgrund topografischer Gegebenheiten bis hin zu klassischen Motiven rund um die Tauernbahn und nicht zuletzt auch die historische 1020.018 finden Eingang und Würdigung.

Der Bildband mit der ISBN-Nummer 978-3-940262-03-5 ist im gutsortierten Buchhandel erhältlich. Bestellungen sind auch direkt beim Verlag unter http://www.europmedia-verlag.de/angebot/102052/fr_102052_start.htm möglich; die Bestellnummer lautet: 102052; der Preis beträgt EUR 39,00.

Wanderbusse im „Nationalpark Hohe Tauern“

Unter dem Motto **„Wir fahren Sie wandern“** wird im heurigen Sommer ein neuer „Nationalpark-Wanderbus“ starten. Zentraler Punkt für die Wanderbuslinien wird der IC-Bahnhof Mallnitz-Obervellach inmitten des „Nationalparks Hohe Tauern“ sein, denn für alle per Bahn anreisenden Gäste wird ein Shuttle-Service zur Unterkunft eingerichtet.

In den 100 Inklusiv-Betrieben der „Nationalpark Kärnten Card“ erhalten Gäste um nur 15,-- Euro einen Wochenpass für den Wanderbus. Geplant sind Wanderbusangebote in über 30 Ausflugs- und Erlebnisziele in der Nationalparkregion. Detailinformationen waren bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt und werden nach Veröffentlichung auf der Homepage von **fahrgast kärnten** verfügbar sein sowie im nächsten **fahrgast**-Magazin ausführlich präsentiert.

Weitere Informationen:
www.nationalpark-hohetauern.at/klima-aktiv, www.tauernalpin.at - ***ML-***

Leserbrief: „Wien-Meidling ohne Heizung“

Ich besitze die Vorteilscard „Classic“ der ÖBB und reise sehr oft von Klagenfurt nach Wien und retour. Im Bahnhof Wien-Meidling auf den Rückreisezug nach Klagenfurt zu warten, endete im Winter sehr oft mit „Durchgefroren sein“ bzw. mit Erkältungskrankheiten, da es weit und breit keinen geheizten Warteraum bzw. kein Cafe oder Buffet gibt! Man steht entweder auf dem zugigen Bahnsteig (in den Glascontainern ist es noch eisiger), oder in dem Gang zu den jeweiligen Bahnsteigen, wo der Wind durchpfeift.

Diese Situation verleidet einem das „angenehme Reisen mit der Bahn nach Wien. Es wird doch möglich sein, dass die ÖBB einen beheizbaren Container, als Warteraum schafft!

Ich ersuche Sie, auch im Namen einiger anderer Fahrgäste, unser Anliegen an die ÖBB weiterzuleiten, in der Hoffnung, in Zukunft wieder in einem warmen Raum auf den Zug warten zu können. Ich sehe mich ansonsten gezwungen, das „Bahnfahren“ einzustellen.

Dr. Ingrid Wedenig, 9020 Klagenfurt

Anmerkung:
fahrgast kärnten *deponierte das beschriebene Anliegen bei den ÖBB und hofft auf eine Lösung im Sinne der Kunden, denn der Bau des neuen Wiener Hauptbahnhofes wird noch zwei bis drei Jahre dauern und ebenso lange wird der Bahnhof Wien-Meidling ersatzweise als Ausgangs- und Endpunkt für die Fernverkehrszüge aus dem Süden dienen. Ein Blick nach Salzburg würde genügen, wie das neben stehende Foto zeigt.* ***Der Salzburger Hauptbahnhof befindet sich im Totalumbau und bietet während der Umbauphase beheizte Wartecontainer am Bahnsteig.***

IC-Busse nach Graz: Bitte nachbessern

Die Intercitybus-Linie Klagenfurt - Graz erfreut sich nicht zuletzt dank des konsequenten, täglichen Zwei-Stunden-Taktes und der attraktiven Fahrzeit von zwei Stunden großer Beliebtheit. **fahrgast kärnten** möchte dennoch auf zwei Schönheitsfehler aufmerksam machen, einerseits der fehlende Anschluss an/von einem Regionalzug Villach - Klagenfurt, sowie die fehlende Transparenz beim Reservierungssystem.

fahrgast kärnten fordert Regionalzug-Anschluss

Die IC-Buslinie Graz - Klagenfurt ist richtigerweise an den IC-(EC-)Takt Klagenfurt - Salzburg angebunden. Auch auf den Umstand, dass die beiden Züge EC112 und EC110 Klagenfurt (wegen Kurswagenbeigabe in Villach) früher verlassen, hat man beim Fahrplan erfreulich flexibel Rücksicht genommen und nimmt dabei ein Abweichen vom starren Takt in Kauf.

Nicht reagiert hat man allerdings auf eine Änderung im Bahntakt seit Dezember 2009. Das OEC-Zugpaar 690/591 befährt die Tauernbahn nur mehr bis/ab Villach Hbf, den Zubringer nach/von Klagenfurt machen Regionalzüge. Aufgrund deren etwas längerer Fahrzeit wird der Anschluss in Klagenfurt Hbf auf den/vom IC-Bus knapp versäumt. Konkret erreicht der Zug 4252 Klagenfurt Hbf um 15.26 Uhr, der IC-Bus 950 nach Graz verlässt Klagenfurt um 15.25 Uhr. In der Gegenrichtung kommt der IC-Bus 857 aus Graz in Klagenfurt um 14.39 Uhr an, der R4251 verläßt Klagenfurt um 14.32 Uhr in Richtung Villach (mit Anschluß an den OEC 591 nach Spittal und Salzburg). **fahrgast kärnten** ersucht die ÖBB im Interesse der Reisenden aus dem Raum Oberkärnten/Villach und Salzburg, die angeführte IC-Busse um 10 später bzw. 15 Minuten früher zu legen, womit die Anschlüsse gewährleistet wären.

Reservierungssystem führt zu Verwirrung

Durch das Fehlen von Reservierungsschildern ist an den Sitzen nicht erkennbar, welche Plätze reserviert sind. Dadurch kommt es oft vor, dass Reisende, die zur Erlangung eines Sitzplatzes früher zum IC-Bus kommen, den Sitzplatz für Fahrgäste mit Reservierung frei machen müssen, und dadurch Gefahr laufen, keinen Sitzplatz mehr zu finden. Dies führt immer wieder zu (verständlichen) Unmutsäußerungen. Wenn die IC-Busse mit dem Slogan „Reisen mit dem Komfort der Bahn“ beworben werden, sollte auch die Beschilderung der reservierten Plätze zum Standard gehören.

- Richard Huber, Markus Lampersberger -

Ihre Homepage einfach easy - SIEMAX jetzt auch in Klagenfurt

(Inserat)

Brauchen Sie eine Homepage? Wollen Sie Ihre Firma, Ihr Angebot und Ihre Leistungen im Internet optimal präsentieren? Oder sind Sie auf der Suche nach einer Software, mit der Sie Ihre bestehende Homepage ganz einfach selbst warten und laufend aktualisieren können? Dann sind Sie bei SIEMAX an der richtigen Adresse. Max Sielaff, der als Firmenchef bereits seit Jahren in ganz Kärnten erfolgreich agiert, erklärt den Vorteil seiner Software: „Für meine Kunden ist es besonders wichtig, dass sie ihre Homepages zu jeder Zeit selbst warten können. Aktuelle Angebote und Termine sowie aussagekräftige Fotos und Videos werden unverzüglich im Internet präsentiert.“ Kürzlich wurde ein weiteres SIEMAX-Geschäftslokal in der St. Veiterstraße 85 in Klagenfurt eröffnet.

Max Sielaff und Ernst Krawagner, St. Veiterstraße 85

Online anfragen auf www.siemax-klagenfurt.at

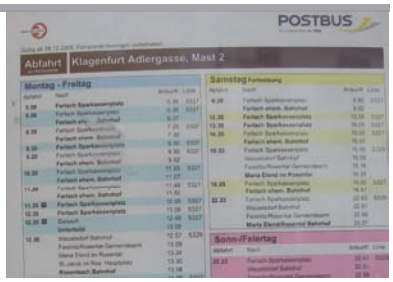
Ernst Krawagner, der für den Raum Klagenfurt zuständig ist, erläutert den zusätzlichen großen Nutzen einer Website von SIEMAX: „Durch die Suchmaschinenoptimierung bekommen unsere Kunden die Sicherheit, bei Google & Co schnell gefunden zu werden.“ Wer eine neue Homepage erstellen oder seine bestehende adaptieren lassen möchte, ist bei SIEMAX an der richtigen Adresse. Jeder Kunde kann die Website laufend – unkompliziert und ohne fremde Hilfe – online aktualisieren.

SIEMAX
www.siemax.com
Ihre HOMEPAGE einfach easy

Klagenfurt
Tel: 0676 698 0156
www.siemax-klagenfurt.at

Feldkirchen
Tel: 04276 613000
www.siemax.com

Postbus: Abfahrtsfahrpläne besser lesbar



Die Lesbarkeit der Abfahrtsfahrpläne auf einem Großteil der Postbuslinien erfuhr zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 eine **wesentliche Verbesserung**. Auffällig ist die großteils vereinheitlichte, farblich hervorgehobene Unterteilung in drei Bereiche „Montag bis Freitag (wenn Werktag)“, „Samstag“ und „Sonn- und Feiertag“.

Es bleibt zu hoffen, dass die Farbbeständigkeit bis zum Ende des Fahrplanjahres gegeben ist. ***- ML-***

fahrgast-Forderung: „Vorteilscard classic“ auch für Busse

fahrgast kärnten kritisierte mehrmals den Umstand, dass man mit der für jedermann erhältlichen „ÖBB-Vorteilscard classic“ lediglich für Bahn- aber nicht für Linienbusfahrten eine 45%/50%-Ermäßigung erhält (**fahrgast**-Magazin 1/2008).

Ein zusätzlicher Problempunkt ergibt sich für Inhaber einer „ÖBB-Vorteilscard classic“, die mit einem Postbus zu einem Bahnhof reisen, und dort in einen Zug umsteigen wollen.

Da die „Vorteilscard classic“ nicht für eine Ermäßigung anerkannt wird, kann der Kunde im Bus auch keinen weiterführenden Fahrschein mit Bahn-Ermäßigung kaufen. Folglich kann und muß erst nach Ankunft im Umsteigebahnhof beim Automaten ein ermäßigter Bahnfahrschein gekauft werden, denn die meisten Bahnstrecken sind sogenannte „Selbstbedienungsstrecken“ ohne Möglichkeit des Ticketkaufs im Zug.

Keine Zeit für Fahrkarten-Kauf

Da die Postbusse zur Reduzierung der Umsteigewartezeit im Sinne der Kunden oft knappe Anschlüsse von einigen Minuten aufweisen, kann es, wie Beobachtungen von **fahrgast kärnten** zeigen, regelrecht zur Glücksache werden, ob der Ticketkauf am Automaten zeitlich überhaupt möglich ist.

Für Tarif-Gerechtigkeit: „Vorteilscard classic“ für Busse

Eine Lösung wäre die Anerkennung der „Vorteilscard classic“ auch für Linienbusse, wodurch der Fahrgast einen durchgehenden Fahrschein (Bus & Zug) beim Fahrer kaufen könnte. Dies wäre durchaus gerechtfertigt, handelt es sich bei Fahrgästen mit dieser Vorteilscard um Stammkunden, die 99,-- Euro pro Jahr zahlen und dadurch oftmals die Bahn nutzen und auch Zielpublikum für Postbusse, die ja als „Unternehmen der ÖBB“ verkehren, sein sollten.

Dies würde auch die Tarif-Ungerechtigkeit beseitigen, dass man mit der „Vorteilscard classic“ auf ein und derselben Buslinie 50% Ermäßigung erhält, wenn es sich um einen „Schienenersatz-Bus“ handelt, aber keine Ermäßigung im Falle eines regulären Linienbusses. Dies betrifft in Kärnten z. B. die Strecken Klagenfurt - Rosenbach und Villach - Feldkirchen.

- ML -

Nein zur „5-Euro-Servicepauschale“ ins Ausland

Mit 1. März 2010 führten die ÖBB eine sogenannte Fünf-Euro-Service-Pauschale bei Auslandsreisen in die Schweiz, Frankreich und Spanien ein. Begründet wird dies damit, dass die ausländischen Bahnen die Verkaufsprovisionen für den Fahrkartenvertrieb gekürzt hätten. Die ÖBB erwarten sich allein von den Schweiz-Reisenden ein „Körberlgeld“ von 500.000 Euro. Die neue „Service-Pauschale“ gilt pro Buchung (und nicht pro Fahrgast). Bei Tickets in die Schweiz wird die „Pauschale“ für Tickets unter 30 Euro nicht verrechnet.

Auslandreisen zweierlei teurer

Durch diese „Service-Pauschale“ werden die Fahrgäste aber ein zweites Mal zur Kasse gebeten. Schon jetzt wird bei Kauf einer internationalen Fahrkarte am Schalter bekanntlich für den österreichischen Teil ein erhöhter Preis berechnet („Preistafel 1a - Standardpreis bei grenzüberschreitender Abfertigung“), der etwa 13% höher (2.Klasse) liegt als der reine Inlandspreis („Preistafel 1 - Standardpreise“).

Protest gegen neue Service-Pauschale

probahn ÖSTERREICH protestiert gegen die Einhebung der Service-Pauschale, weil sie weder kundenfreundlich noch marktgerecht ist, und dazu geeignet ist, den sehr gut etablierten Schweizverkehr zu schwächen. So nachvollziehbar der Druck auf die ÖBB seitens der Politik ist (Frühpensionen, etc.) sollten die ÖBB ihr Budget nicht über höhere Erlöse sanieren, denen keine Mehrleistungen gegenüberstehen.

Auswirkungen auf Kärnten

Kärnten ist zwar weniger von der Verteuerung für Frankreich und Spanien betroffen, doch gibt es sehr wohl ein gewisses Fahrgastaufkommen (auch von Touristen) zwischen Kärnten und der Schweiz. Überdies befürchtet **fahrgast kärnten**, dass diese neue „Zusatz-Pauschale“ zwar derzeit „nur für drei Staaten“ gilt, aber dass als nächster Schritt eine generelle Ausweitung auf alle Auslandsfahrten folgen könnte.

Bahn soll nicht Fluglinien kopieren

Kontraproduktiv sind Hinweise der ÖBB auf Fluglinien, die solche Zuschläge schon lange verrechnen. Alle Versuche in der Vergangenheit, die system-immanenten Vorteile des Bahn-Tarifsystems (einfacher Zugang, nur km-abhängig, freie Zugwahl, keine grundsätzliche Reservierungspflicht) durch jene der Flugbranche zu ersetzen, sind gescheitert. Klug ist es, die eigenen Stärken zu fördern, nicht die Schwächen anderer zu kopieren. ***- „probahn Österreich“, ML -***

Jugend, Familien - Nachholbedarf für Kärnten

Die Verkehrsverbünde anderer Bundesländer führten zukunftsweisende Ermäßigungen für Jugendliche und Familien ein, die für Kärnten als Vorbild dienen sollten.

Oberösterreich: führend bei Jugend, Familien

--> Jugendermäßigung bis 21 Jahre:

Der **„Oberösterreichische Verkehrsverbund“ (OÖVV)** setzt ein positives Signal und will mit einem neuen, günstigen Tarif Jugendliche verstärkt dazu motivieren, den öffentlichen Verkehr als preisgünstige Form der Mobilität zu nutzen. Gerade junge Leute haben oft kein oder nur ein geringes Einkommen. Seit 01.01.2010 erhalten Personen von 15 bis 21 Jahre im gesamten Bundesland Oberösterreich um ca. 50% ermäßigte Einzelfahrscheine (0,90 Euro) und Tageskarten (1,80 Euro). Als Altersnachweis genügt ein amtlicher Lichtbildausweis oder die „ÖBB-Vorteilscard <26“. Die Finanzierung dieser vorbildlichen Aktion erfolgt aus Mitteln des Landes Oberösterreich.

--> Große Familienermäßigung:

Erwachsene erhalten gegen Vorlage der „ÖBB-Vorteilscard-Familie“, wenn mindestens ein Kind mitreist, ca. 50% ermäßigte Einzelfahrscheine und Tageskarten. Kinder bis zum vollendeten 15. Lebensjahr fahren in Begleitung eines Ewachsenen kostenlos mit.

Steiermark: Große Familienermäßigung

Im **„Steirischen Verkehrsverbund“ („Verbundlinie“)** erhalten Senioren und Familien seit Sommer 2009 nicht nur Einzelfahrscheine sondern auch die 24-Stunden-Karte um ca. 50% ermäßigt. Für Graz (Zone 101) bedeutet dies einen Preis von 1,00 Euro für die „Stundenkarte“ und 1,90 Euro für die „24-Stunden-Karte“ für Senioren, bzw. bei Familien pro Erwachsenem, wenn mindestens ein Kind mit reist. Kinder bis zum vollendeten 15. Lebensjahr fahren in Begleitung eines Ewachsenen kostenlos mit.

Tirol: Große Familienermäßigung

Der **„Verkehrsverbund Tirol“ (VVT)** bietet zwei Arten der Familienermäßigung an. Wenn zwei Erwachsene mit mindestens einem Kind reisen, gilt das „Family-Ticket“, welches beiden Elternteilen je 50% Ermäßigung bietet. Für den Fall, dass nur ein Elternteil mit mindestens einem Kind fährt, wird das „Familiy-Light-Ticket“ angeboten, weches dem Elternteil 50 % Ermäßigung bietet. Kinder bis zum vollendeten 15. Lebensjahr fahren in Begleitung eines Erwachsenen kostenlos mit.

Kärnten: Nachholbedarf bei Jugend & Familien

Aus der Sicht von **fahrgast kärnten** sollten die beschriebenen Angebote anderer Bundesländer Anlass für eine Nachjustierung im Tarifsystem der **„Verkehrsverbund Kärnten GmbH“** („Kärntner Linien“) sein, auch unter finanzieller Mithilfe des Landes Kärnten.

Busfahren mit Kindern sollte in Kärnten stärker ermäßigt werden.

Wünschenswert wäre es natürlich, die großzügige Ermäßigung für alle Jugendlichen bis 21 Jahre nach dem Vorbild von Oberösterreich auch in Kärnten einzuführen, denn aus Rückmeldungen von jungen Menschen ist bekannt, dass (abgesehen vom mangelhaften Fahrplanangebot abends und an Wochenenden) der hohe Fahrpreis bei Einzelfahrten einer der Hauptgründe ist, warum Bahn und Bus in der Freizeit sehr selten genutzt werden.

Familienermäßigung bei Bussen hinkt nach

Betreffend Familien in Kärnten erhalten Erwachsene mit Kindern für reine **Bahnfahrten** die großzügige Ermäßigung der ÖBB, wonach Kinder bis zum vollendeten 15. Lebensjahr in Begleitung eines Ewachsenen gratis mitfahren, und die erwachsene Begleitperson einen um 50% ermäßigten Fahrschein erhält.

Wenn Familien in Kärnten jedoch **mit Bussen** unterwegs sind, seien es nun Busse der *Stadtwerke Klagenfurt AG* oder Regionalbusse (z.B. *ÖBB-Postbus GmbH* oder anderer privater Linienbetreiber) kommt die Familienermäßigung der *„Verkehrsverbund Kärnten GmbH“* zum Tragen. Diese besagt, dass für Familien eine Vollpreiskarte **und** eine Sparpreiskarte (ca. 45% Ermäßigung) zu lösen ist.

Nachteile für Kleinfamilien

Das führt zur unbefriedigenden Situation, dass die Familienermäßigung im Vergleich mit anderen Bundesländern geringer ausfällt.

Sollte lediglich ein Elternteil eine Busfahrt unternehmen, ergibt sich in Kärnten bei Fahrten mit einem Kind überhaupt keine Ermäßigung und bei Fahrten mit zwei Kindern nur ca. 25%. Im Gegensatz dazu wird in den angeführten Bundesländern bei Fahrten eines Erwachsenen mit Kind(ern) eine Ermäßigung von 66% bis 75% angeboten.

fahrgast kärnten hofft weiterhin auf eine Neukonzeption im Ermäßigungssystem für Familien und Jugendliche (vgl. **fahrgast**-Magazin Nr. 4/2003).

- Markus Lampersberger -

Bahnhaltestelle „Universität - Minimundus“

Nachdem das Vorhaben zur Errichtung einer neuen Bahnhaltestelle im Westen von Klagenfurt noch vor der Fußball-EM 2008 nicht umgesetzt wurde, ist es wieder sehr still um das Projekt geworden. fahrgast kärnten **möchte wieder ein wenig Schwung in die Diskussion um diese Bahnstation bringen, da unverändert großer Bedarf besteht.**

Ist-Situation

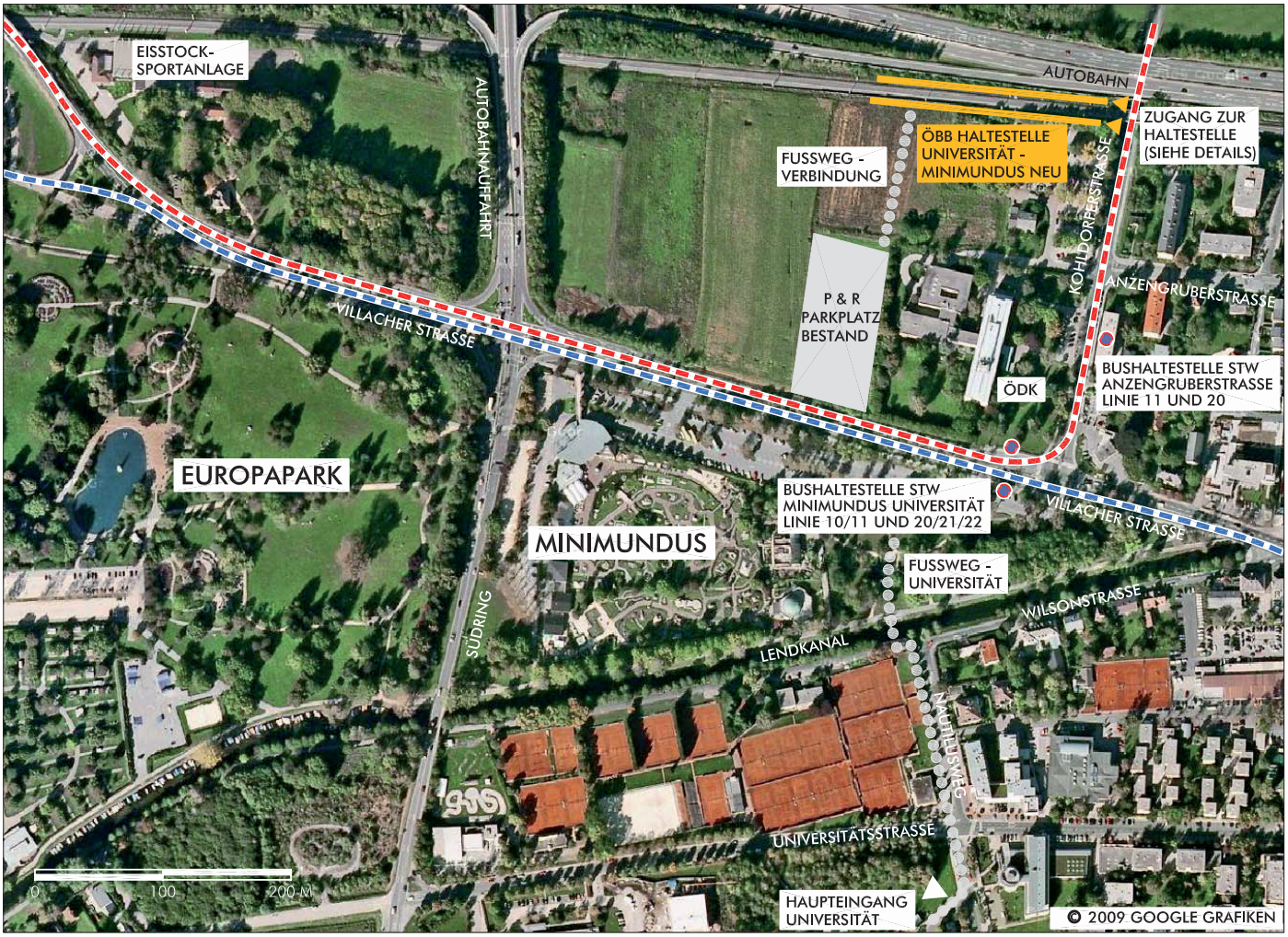
Klagenfurt-Lend ist derzeit die westlichste Bahnhaltestelle in der Landeshauptstadt und liegt zwischen den Stadtteilen St. Martin und Waidmannsdorf. Der Haltepunkt wird von Pendlern der beiden Stadtteile und insbesondere von Schülern der Volks- und Hauptschule in Waidmannsdorf genutzt. Die geringe Inanspruchnahme durch Studierende an der im westlichen Waidmannsdorf gelegenen Universität ist vor allem auf die große Entfernung zurückzuführen. Um Baumaßnahmen und Investitionskosten auf ein Mindestmaß zu reduzieren, kommen im Wesentlichen zwei Möglichkeiten in Betracht.

Varianten zur Lage der neuen Haltestelle

Aus der Sicht von **fahrgast kärnten** ergeben sich zwei Varianten, nämlich im Bereich der städtischen Eisstocksportanlage, wo sich auch eine Fußwegunterführung befindet und bei der Unterführung in der Kohldorferstraße.

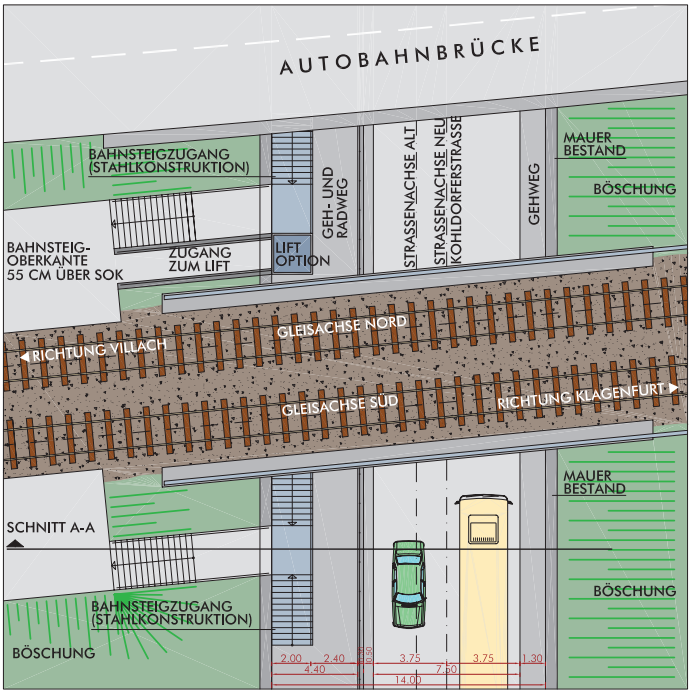
Variante 1: Haltestelle bei der Eisstocksportanlage

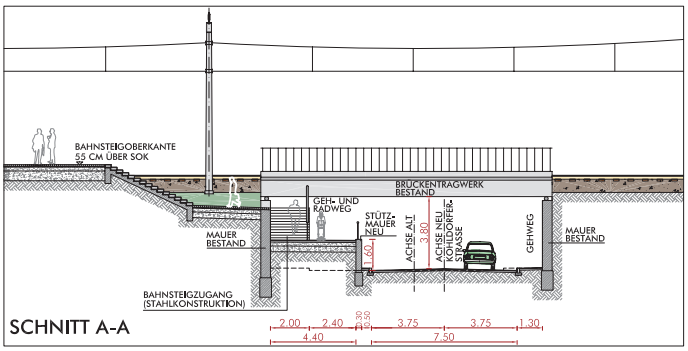
- geringste Investitionskosten
- geringste Entfernung zur Wörthersee-Ostbucht einschließlich Strandbad (saisonaler Betrieb)
- es liegt neben der Haltestelle die Eisstocksportanlage (fast ganzjähriger Betrieb)
- es befindet sich ein Hotelbetrieb in unmittelbarer Nähe
- derzeit befindet sich im Nahbereich auch (noch) die Wörthersee-Bühne (saisonaler Betrieb)
- mit entsprechenden Rampen wäre eine barrierefreie Haltestelle gegeben
- Radweganbindung mit geringstem Aufwand möglich



Variante 2:
Haltestelle bei der Unterführung Kohldorferstraße

- Verknüpfungsmöglichkeit mit den städtischen Buslinien netz (Linien 10, 11, 20, 21, 22)
- Park & Ride Anlage (der Landeshauptstadt Klagenfurt) bereits vorhanden
- Erschließung bzw. Aufwertung des Wohngebietes St. Martin West (nördlich & südlich der Bahn) sowie Waidmannsdorf West (südlich)
- im unmittelbaren Nahbereich der neuen Haltestelle ist gemäß Stadtentwicklungskonzept noch Baulandpotenzial für Wohnbebauung vorhanden
- geringere Entfernung zur Universität (ca. 900 Meter)
- im unmittelbaren Haltestellenbereich Pendlerpotenzial im ehemaligen ÖDK-Gebäude (heute Verbund sowie ca. 30 weitere Büros) und „Lakeside Park“ bei der Uni
- die Möglichkeit zur Schaffung einer sicheren Radwegverbindung von St. Martin zum Radweg entlang des Lendkanals
- geringste Entfernung zu „Minimundus“ (saisonaler Betrieb), „Planetarium“ und Reptilienzoo.





Bei Gegenüberstellung und Abwägung aller Vor- und Nachteile kristallisiert sich die **Variante Kohldorferstraße** für eine ganzjährige Nutzung durch mehrere Nutzergruppen (Studierende, Arbeitspendler, Wohnbevölkerung, Touristen) als die weitaus Vorteilhaftere heraus, auch wenn die Investitionskosten etwas höher sind.

Es sollten aber bei einer Investition wie dieser die höheren Errichtungskosten nicht das alleinige Entscheidungskriterium für die Lage der Haltestelle sein, handelt es sich doch um ein Infrastrukturprojekt für die Zukunft und für Generationen, das größtmöglichen Nutzen für die Allgemeinheit bieten soll.

fahrgast kärnten favorisiert die Variante 2 in der Kohldorferstraße mit folgendem Ausführungsvorschlag

Die Unterführung in der Kohldorferstraße hat heute eine Fahrbahnbreite von 10 Metern mit beidseits je zwei Meter breiten Gehsteigen. Da vom Verkehrsaufkommen eine Unterführung in dieser Dimension nicht notwendig ist, besteht nun die Möglichkeit durch Errichtung einer Stützmauer (s. Schnittbild) einen 4,40 Meter breiten Geh- und Radweg einseitig anzulegen. Damit gewinnt man im Bereich der Bahnsteigzugänge 1,60 Meter an Höhe, die einem das Erreichen der Bahnsteige erleichtert und somit zusätzliches Treppensteigen erspart. Mit diesem Lösungsvorschlag eines Zuganges zu den Bahnsteigen kommt man auch nicht in den Konflikt, dass man die Statik der Brückenauflager in Gefahr bringt. Mit dem Bau eines Liftes zum Nordbahnsteig gibt es auch die Option eine 100% barrierefreie Station zu errichten, denn südseitig ist ein Zugang ohne Hindernis zum Bahnsteig über den angrenzenden Parkplatz gewährleistet.

Resümee

Auch wenn die Haltestelle Lend und die neue Haltestelle Universität/Minimundus bei der Kohldorfer Straße nur ca. 1,3 Kilometer voneinander entfernt sein werden, so stellt die neue Station eine wichtige Ergänzung dar und kann keinesfalls als Ersatz für Klagenfurt Lend gesehen werden. Jede Lage weiter westlich würde die Attraktivität der neuen Haltestelle insbesondere für die Wohnbevölkerung nördlich und südlich der Bahn stark mindern.

In der Hoffnung auf baldige Realisierung sollte dieser Umsetzungsvorschlag von **fahrgast kärnten** ein wichtiger Impuls für eine zukünftige moderne Haltestelle im Westen der Landeshauptstadt sein, deren Erfolg, Akzeptanz und Inanspruchnahme ganz wesentlich von ihrer Lage abhängig sein wird.

- Christof Trötzmüller -

Stadt modernisiert Postbus-Haltestellen

2008 thematisierte **fahrgast kärnten** den Umstand, dass sich im Klagenfurter Stadtgebiet zahlreiche stark frequentierte Postbushaltestellen ohne Wetterschutz befinden (**fahrgast**-Magazin 3/2008).

Es ist sehr erfreulich, dass in den letzten Monaten vermehrt Stadtbus-Haltestellen mit Überdachung und Beleuchtung in Form von CityLight-Haltestellen ausgestattet wurden, und auch an die Postbus-Haltestelle **„Adlergasse“** gedacht wurde (siehe Foto).

Um diesen positiven Weg fortzusetzen, ersucht **fahrgast kärnten** auch die sehr stark in Anspruch genommenen Haltestellen **„Wurmgarage“** nächst den „City-Arkaden“ (Busse Richtung Feldkirchen) und **„Stauderplatz“** beim Heiligengeistplatz (Busse Richtung Pörtschach, Velden und Reifnitz, Maria Wörth) ebenfalls zu modernisieren. - ***ML-***

Kronen Zeitung, 24.02.2010

„Fahrgast“ will den Verkehr schon in den Bezirken stoppen

„Park & Ride“ funktioniert nur mit Ausbau von Schnellbahnen

Nur im Ausbau eines Schnellbahnnetzes sieht der Verein „Fahrgast Kärnten“ eine Chance für ein effizientes „Park & Ride“-System. Man dürfe die Autos gar nicht bis vor die Tore Klagenfurts bringen, sondern müsse sie bereits auf Parkplätzen bei Bahnhöfen in Villach, St. Veit, Völkermarkt, Strau und Bleiburg auffangen.

„Das würde die Umwelt nachhaltig schonen“, sind Markus Lampersberger und Christof Trötzmüller vom Verein „Fahrgast Kärnten“ überzeugt. Voraussetzung dafür sei aber der Ausbau eines Schnellbahnnetzes: „Die Züge müssten dann aber alle 30 Minuten verkehren“.

In Salzburg habe man gute Erfahrungen: „Es gab einen 50-prozentigen Zuwachs an Passagieren im 30 Kilometer-Radius; und im 60-Kilometer-Bereich benutzen 30 Prozent mehr den Zug.“

In Kärnten hätten die ÖBB gute Vorarbeit geleistet: „Viele Bahnhöfe haben Parkplätze bekommen; der nächste entsteht in Lendorf bei Spittal.“

Für die Beförderung der Pendler innerhalb der Stadt schlägt „Fahrgast Kärnten“ eine Netzkarte vor. Eine Bestätigung der Strategie ist die gestrige Ankündigung von LH Gerhard Dörfler, dass das Land und die ÖBB bereits an einem S-Bahn-Konzept arbeiten.

Foto: Evelyn Hronek

Markus Lampersberger, Christof Trötzmüller: „Noch viel zu tun!“

„Derzeit bringen täglich fünf Busse Schüler von Weizelsdorf nach Klagenfurt. Ein Zug wäre doch besser.“
Markus Lampersberger

Busspuren zur Attraktivierung der Innenstadt

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt, dass das Experiment einer „autogerechten Stadt“ gescheitert ist. Der nun begonnene Weg der Stadt Klagenfurt zu einer Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs zeigt in die richtige Richtung.

„Autogerechte Stadt“ ist gescheitert

Das vor 50 Jahren begonnene Experiment aus Klagenfurt eine autogerechte Stadt zu machen, kann heute aus zwei Gründen als gescheitert angesehen werden. Die Stadt ist extrem in die Fläche gewachsen und Einkaufszentren am Stadtrand haben zur Verödung der Innenstadt beigetragen.

ÖV-Kunden nutzen die Innenstadt intensiver

Wenn die Kaufmannschaft der Innenstadt in Zukunft auf den öffentlichen Verkehr (ÖV), wie z. B. Busspuren setzt, so kann sie nur gewinnen. Damit steigt der Fußgeheranteil ganz wesentlich, denn Kunden, die mit dem ÖV in die Innenstadt gelangen, kaufen nicht nur in einem Geschäft ein, sondern nutzen den Innenstadtaufenthalt für den Besuch mehrerer Geschäfte bzw. Cafes. Autonutzer hingegen tendieren wesentlich stärker dazu, bei Innenstadt-Einkäufen punktuell in einem oder zwei Geschäften einzukaufen. Wenn aber weiter der motorisierte Individualverkehr (MIV) unterstützt wird, würde lediglich die Entwicklung der letzten 50 Jahre fortgesetzt werden.

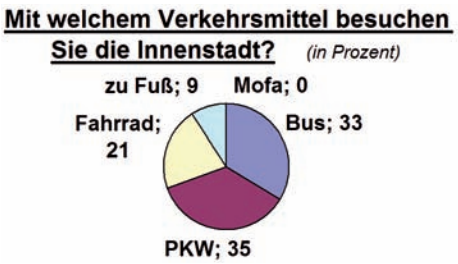
ÖV-Kunden geben nicht weniger Geld aus

Eine im Jahr 2003 in Villach durchgeführte Parkraumstudie kam zum Ergebnis, dass die mit dem ÖV anreisenden Kunden gleich viel Geld pro Einkauf ausgeben wie jene, die mit dem Auto anreisen (vgl. **fahrgast**-Magazin 3/2004). Dies widerlegt die vielfach gehörte Argumentation, die kaufkräftige Käuferschicht würde prinzipiell nicht den ÖV nutzen.

Klagenfurter: Busanteil gleich hoch wie Pkw-Anteil Umlandbewohner: Geringer ÖV-Anteil

Wie die Grafik zeigt, ergab eine von der „Klagenfurt Marketing GmbH“ im Jahr 2009 in Auftrag gegebene Untersuchung, dass der Anteil jener Klagenfurter Bürger, die mit dem Bus die Innenstadt besuchen mit 33% ca. gleich hoch ist wie jener Bürger, die mit dem Auto anreisen (35%).

Dem steht das Ergebnis gegenüber, dass die Befragten aus den Umlandbezirken, welche ca. 80% der Konsumenten und Arbeitnehmer stellen, lediglich zu ca. 15 – 20% den öffentlichen Verkehr (ÖV) nutzen. In dieser Hinsicht ergibt die Untersuchung Handlungsbedarf für den ÖV.



Verkehrsentflechtung mittels Busspuren verbessert den ÖV

Bei der Verkehrsmittelwahl sind Reisezeit, Pünktlichkeit und Kalkulierbarkeit, mit einem Wort die Fahrplansicherheit die wichtigsten Attraktivierungskriterien für den ÖV. Diese Ziele sind durch eine Verkehrsentflechtung mittels Busspuren besser realisierbar.

- ***Fahrplansicherheit:***

Diese spielt in Klein- und Mittelstädten eine große Rolle, um die Anschlüsse am zentralen Umsteigeknoten, in Klagenfurt der Heiligengeistplatz, sicher stellen zu können.

- ***Beschleunigung:***

Ohne Beschleunigungsmaßnahmen läuft der Stadtbus Gefahr, zu einem kommunikativen Beförderungsmittel für Rentner, Hausfrauen und Jugendliche zu werden. Auf das Potenzial der Berufstätigen würde man dadurch verzichten.

- ***Steigerung der Effektivität:***

Bei täglich dreistündigen temporären Busspuren mit fünf Minuten Fahrzeitersparnis pro Buskurs ergibt sich bei 12 Linien eine Einsparung von ca. 87.000 Euro im Jahr, welche für Intervallkürzungen oder Linienverlängerungen nutzbar wären.

Verkehrsentflechtung hilft auch dem Autoverkehr

Eine Entflechtung von Auto- und Busverkehr durch Busspuren bewirkt auch einen besseren Durchfluss für den Autoverkehr und hilft auch Taxis und Einsatzfahrzeugen, welche die Spuren für den ÖV nutzen können.

Stadt Klagenfurt plant in die richtige Richtung

Aus der Sicht der Buskunden begrüßt **fahrgast kärnten** den von Verkehrsstadtrat Peter Steinkellner eingeschlagenen Weg der Suche nach Beschleunigungsmaßnahmen für den Stadtbus- aber auch für den Regionalbusverkehr (Postbusse) zur Erhöhung der Pünktlichkeit.

Es ist zu hoffen, dass die angekündigten Maßnahmen auch tatsächlich umgesetzt werden, nämlich die Schaffung von Busspuren in der Innenstadt (Burggasse, 8.-Mai-Straße) sowie Maßnahmen gegen Stausituationen der Stadtbusse in den Zulaufstraßen. Zu letzteren zählen einerseits temporäre Busspuren, wo dies die Straßenbreite zulässt (Rosentaler Straße, Völkermarkter Straße), oder auch Änderungen in der Linienführung. Letzteres betrifft z. B. die staugeplagte St.-Veiter-Straße, deren Breite keine Busspur zulässt, so dass, wie **fahrgast kärnten** bereits 2006 vorgeschlagen hat, die Nord-Süd-Stadtbuslinien 40, 41 durch das LKH geführt werden sollten, um der ständigen, staubedingten Verspätung zu entgehen.

- Markus Lampersberger, Christof Trötzmüller -

Quelle: Factsheet „Erreichbarkeit und Besuchshäufigkeit der Klagenfurter Innenstadt“, 16.02.2010, Verfasser: SGS; CIMA Österreich, Einzelhandelsstrukturanalyse 2009 Klagenfurt

Österreichische Post AG. Info.Mail Entgelt bezahlt.

AUSFLÜGE FÜR EINSTEIGER…

… heißt der Katalog, in dem die ÖBB ErlebnisBahn auch 2010 wieder eine Fülle an Erlebnis- und Nostalgiefahrten mit historischen Fahrzeugen und verlockenden Programmen präsentiert. Mehr als 60 **Tagesfahrten** sowie einige **Mehrtagesfahrten** stehen zur Auswahl.

Für Eisenbahnbegeisterte bietet das Jahr 2010 einige Highlights: Zur Saisoneröffnung des Eisenbahnmuseums Strasshof fährt der legendäre TEE Rheingold der DB, im Mai gibt es wieder den alljährlichen Sonderzug zum Andampfen im Eisenbahnmuseum Knittelfeld und im August fährt der Blaue Blitz zum Jubiläum 175 Jahre Eisenbahn in Deutschland. Ebenfalls interessant: Mit der Dampflok 109.13 zum Heizhausfest nach Bratislava, mit einer Lokomotive der Baureihe 52 zu den Feierlichkeiten „100 Jahre Wechselbahn" oder das Jubiläum „150 Jahre GKB" im Oktober. Erstmals gibt es 2010 auch Tagesausflüge mit historischen Nostalgiebussen!

Interessant sind neben den Tagesfahrten auch die regelmäßig verkehrenden Züge der ÖBB ErlebnisBahn. Noch bis Anfang April fährt der **SkiExpress Wiener Alpen** an Wochenenden zwischen Bratislava und Mürzzuschlag, ab Mai kann man im **ReblausExpress** auf der Strecke Retz-Drosendorf das Wein- und Waldviertel entdecken. Der **RadExpress Donau** ist von April bis Oktober von Wien nach Passau unterwegs. In Tirol verkehrt die „**Gisela Bahn**" jeden Dienstag und Donnerstag zwischen Wörgl und Zell am See mit einer Nostalgie-Garnitur. Ideal für einen Tagesausflug ist der **NostalgieExpress Leiser Berge** der von Dampf- oder historischen Diesellokomotiven gezogen in Wien startet und sich perfekt mit einer Vielzahl interessanter Anschlussprogramme (u.a. Wildpark, Fossilienwelt, Fahrraddraisine) kombinieren lässt.

Der Katalog „Ausflüge für Einsteiger" liegt bei größeren Bahnhöfen und in den Reisebüros am Bahnhof auf, kann aber auch im Internet unter www.bahn-bus-schiff.at oder per E-mail an erlebnisbahn@oebb.at kostenlos bestellt werden. Nähere Informationen und Buchungen unter 0664/617 80 36 (Mo – Do 8:00 – 16:00, Fr 8:00 – 12:00 Uhr).

http://erlebnisbahn.oebb.at

ÖBB ErlebnisBahn

ALPEN-ADRIA-MEDIATHEK:

Mehr Service für Lesefreunde

Die Alpen-Adria-Mediathek in Villach, Kärntens modernste und größte Freihandbibliothek, hat jetzt auch samstags geöffnet. Von 9 bis 12 Uhr können Interessierte in mehrsprachiger Literatur aus dem Alpen-Adria-Raum, in Hörbüchern, Zeitschriften und DVDs schmökern oder diese ausborgen.

Das Ausleihen der Medien ist für alle unter 18 Jahren gratis. Eine eigene Abteilung für Kinder- und Jugendliteratur sorgt dafür, dass auch die Kleinen schon früh die Freude am Lesen entdecken.

Erweiterte Musikabteilung

Musikfreunde kommen besonders auf ihre Kosten. Die kürzlich auf über 1.200 Medien erweiterte Musikabteilung bietet Fachliteratur, Noten, Zeitschriften, CDs und DVDs.

Neue Medien

Ausgebaut wird das vielfältige Angebot der Mediathek künftig auch um so genannte E-Books. Diese digitalen Bücher können zum Lesen in der Mediathek verwendet werden. Auch ein Hörsessel wird angeschafft. Für Leser, die die Mediathek nicht regelmäßig besuchen können, wird ein neues Service eingerichtet. Ihnen werden 3.000 digitale Bücher zur Verfügung stehen, die sie von zu Hause aus herunterladen und lesen können.

AK-Telefon 050 477-5125

Öffnungszeiten:
Mo - Mi: 11 bis 16 Uhr
Do: 11 bis 18.30 Uhr
Fr: 11 bis 16 Uhr
Sa: 9 bis 12 Uhr

Fotos: Helge Bauer

33.500 Medien, darunter Literatur aus dem Alpen-Adria-Raum, DVDs und CDs können in der Mediathek ausgeliehen werden.