fahrgast kärnten

das magazin für fahrgäste

Nr. 1/2014 April - Juni 2014 2,- Euro

Foto: Markus Lampersberger

Klagenfurt: Neues Buskonzept für Universität/Waidmannsdorf

- **Tarife: Verbesserungen sind erforderlich**
- **Eisenbahn-Kreuzungen: Wer zahlt?**
- **Neue Züge: Automaten sind notwendig**
- **“Bündnis Alpenkonvention“ gegründet**

UMDENKEN ...

Klimafreundliche Mobilität von morgen, schon heute mitgestalten.

fahrgast kärnten

überparteilich & unabhängig

Durch Medienarbeit, konstruktive Kritik, vor allem aber durch das Einbringen von Alternativen möchten wir Problemstellungen im öffentlichen Verkehr aufzeigen.

Mit einem Mitgliedsbeitrag von 20,- € unterstützen Sie unsere ehrenamtliche Tätigkeit.

Bitte machen Sie vom beiliegenden Erlagschein Gebrauch - vielen Dank!

Inhaltsverzeichnis:

Vorwort / Impressum	2
Automaten in Zügen	3
Eisenbahn-Kreuzungen	4
Tauernsperre	5
GO-MOBIL in Treffen	6
Buslinie nach Laibach	7
Tarif-Vorschläge	8
Automaten: unverständliche Bedienung	9
Neue Busse: Auch für Klagenfurt?	10
Klagenfurt: „Ringlösung“	11
Klagenfurt: Konzept für Uni	12 - 13
Öffis: Mittel gegen Zersiedelung	14
„Bündnis Alpenkonvention“ gegründet	15

An jedem letzten Donnerstag im Monat ...

... treffen wir uns um 17.00 Uhr, abwechselnd in Klagenfurt und Villach

Klagenfurt: GH. „Pirker“, Adlergasse 16

Villach: GH. „Hofwirt“, Hauptplatz 10

Donnerstag: **24.04.2014** in Villach
Donnerstag: **22.05.2014** in Klagenfurt
(vorletzter Donnerstag, wegen Feiertag am 29.05.)
Donnerstag: **26.06.2014** in Villach
Donnerstag: **31.07.2014** in Klagenfurt

Liebe Leserinnen und Leser!

Vor einigen Tagen wurde vom Weltklimarat der UNO ein weiterer Klimabericht über die Erderwärmung präsentiert.

Da kein Kontinent davon unberührt bleiben wird, ist die Politik aufgerufen, wirksame Maßnahmen zu setzen - betreffend Industrie, Energiegewinnung, Heizung und Verkehr.

Es müsste ein größeres Umdenken stattfinden, aber das reale Handeln hält dem leider oft nicht stand. Wenn aber jeder einzelne nur meint, alleine nichts bewirken zu können, wird bestimmt nie etwas daraus. Jeder Mensch für sich sollte sich seinen „ökologischen Fußabdruck“ ansehen, den er im Laufe eines Jahres macht.

Auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs wurde in den letzten Jahren in Kärnten einiges erreicht, aber es bleibt noch viel zu tun. Die CO_2-Emissionen sollten weiter zurückgedrängt werden, aber gerade der Busverkehr im ländlichen Raum wurde in den letzten Jahren massiv reduziert. Es wäre hoch an der Zeit, endlich auch in Kärnten alternative öffentliche Verkehre anzubieten (vgl. S. 6) - wie dies in vielen Regionen Österreichs bereits der Fall ist.

Für die kommenden Monate wünsche ich Ihnen eine schöne Rad- und Wandersaison!

Ihr Richard Hunacek
(Mitglied des Vorstandes)

Adresse / Impressum:

fahrgast kärnten
Lastenstraße 1
9020 Klagenfurt

Tel: 0699/11696044
Fax: 0463/46269
ZVR-Nr.: 884873975

Internet: www.fahrgast-kaernten.at
Email: info@fahrgast-kaernten.at

Carinthian Druck Klagenfurt, 1.300 Stück

Bankverbindung:

Sparda-Bank BIC: SVIEAT21XXX
IBAN: AT98 4666 0000 0003 5211

Mitarbeiter dieser **fahrgast**-Ausgabe:

Dr. Richard Huber

Richard Hunacek

Eduard Kaltenbacher

David Lackner

Dr. Markus Lampersberger

Christof Trötzmüller

AUTOMATEN AUCH IN NEUEN ZÜGEN NÖTIG

Bis vor ein paar Jahren war der Kauf eines Fahrscheines klar geregelt: Man kaufte eine Fahrkarte an einem Bahnhofsschalter oder beim Zugbegleiter im Zug, wenn man in einer unbesetzten Bahnstation zustieg. Letzteres war immer möglich, da jeder Zug mit einem Zugbegleiter besetzt war.

Fahrkartenkauf heute

70 % aller Zugtickets werden in Österreich an Automaten gekauft. Die Geräte und die Standorte bieten aber noch jede Menge Verbesserungspotenzial.

Heutzutage gibt es mehrere Möglichkeiten zum Erlangen einer Fahrkarte, welche aber nicht unbedingt kundenfreundlicher oder nur eingeschränkt anwendbar (Voraussetzung ist z.B. der Besitz eines internetfähigen Handys, etc.) und bei spontanen Zugfahrten vielleicht gar nicht möglich sind.

Automaten: Wechselgeld-Problematik

Der Automat als Ersatz für Personal im Bahnhof oder im Zug, steht einem jedoch bei weitem nicht überall zur Seite, denn nicht jede Haltestelle besitzt einen solchen, oder dieser ist womöglich auch noch außer Betrieb (sei es durch eine Störung oder aufgrund von Vandalismus). Sehr problematisch ist außerdem, dass der Automat nur die nächst höhere Banknote akzeptiert, welche über dem Fahrpreis liegt. So kann ein Betrag von € 9,- nicht mit einer 20-€-Banknote bezahlt werden. Selbst eine Monatskarte um € 80,- kann nicht mit einem 100-€-Geldschein bezahlt werden. Größere Geldscheine werden nicht angenommen, was nun? Auf den Haltestellen-Aushängen wird extra darauf hingewiesen, dass ein Einsteigen nur mit gültiger Fahrkarte zulässig ist. Woher bekommt man nun die Fahrkarte, und ist man dann gleich Schwarzfahrer, wenn man ohne Fahrkarte einsteigt? Es ist auch nicht sehr kundenfreundlich, wenn man als Fahrgast den Beweis antreten muss, dass man keine Möglichkeit hatte, einen Fahrschein zu erwerben.

Nur „Desiro"-Triebwagen haben Automaten

Automat im Triebwagen „Desiro" Foto: -CT-

Der Ticketkauf im Zug ist nur in den „Desiro"-Triebwagen möglich, die über einen Automaten verfügen. In allen anderen Nahverkehrszügen ist nur dann ein Kauf beim Zugbegleiter möglich, wenn sich an der Einstiegshaltestelle kein Automat befindet.

Zwei Bahnsteige - nur ein Automat

Der Fahrgast muss vor Fahrtantritt im Besitz einer gültigen Fahrkarte sein. Besonders ungünstig ist dies, wenn die Haltestelle zwei Randbahnsteige, aber nur einen Automaten besitzt. Der Kunde muss sich dann auf den anderen Bahnsteig begeben und sich womöglich auch noch für ein Ticket beim Automaten anstellen. Kein lustiges Unterfangen, wenn der Zug vielleicht schon in einigen Minuten abfährt, und erst recht, wenn man durch Gepäck oder physisch eingeschränkt ist.

Wenn sich nur ein Automat auf dem „anderen Bahnsteig" befindet, benötigt man Zeit und Geduld für den Ticketkauf. Foto: -ML-

Automaten in den Zügen

Aus der Sicht von **fahrgast kärnten** sollte die Möglichkeit zum Erwerb einer Fahrkarte auch im Zug, über Personal oder einen Automaten gegeben sein. Automaten am Bahnsteig sind lediglich ein gutes zusätzliches Service.

Bei der Neubeschaffung von Nahverkehrszügen wäre es wünschenswert, von Anfang an einen Fahrkartenautomaten einzubauen.

Automaten in den Zügen haben auch den Vorteil, dass man weniger davon benötigt (denn es gibt weniger Fahrzeuge als Haltestellen) und dass diese zur Wartung und Entleerung zu den jeweiligen Servicestationen kommen.

Resümee

Zugangshemmnisse zum öffentlichen Verkehr müssen abgebaut werden, denn für viele ist es ohnehin schon Stress genug, die richtige Zugverbindung zu suchen. Man kann vom Fahrgast nicht erwarten, dass er weiß, wann es einen Automaten im Zug gibt und wann nicht. Fahrkartenautomaten in Nahverkehrszügen sollten daher Standard sein.

- David Lackner, Christof Trötzmüller -

Fahrgäste nicht kriminalisieren

Einsparungspotenzial ist gegeben

EISENBAHN-KREUZUNGEN: WER ZAHLT?

Der Gemeindebund beeinspruchte die Kostenübernahme für die technische Sicherung von Eisenbahn-Kreuzungen.

Jährlich sterben an Eisenbahnkreuzungen (EK) in Österreich zwischen 10 und 30 Menschen. Diese Zahl ist erschreckend, obwohl es „nur“ zwei bis fünf Prozent der jährlichen Toten im Straßenverkehr sind. Zu über 98% ist der Straßenverkehrsteilnehmer schuldtragend. Alle öffentlichen EK waren schon bisher entweder durch Verkehrszeichen (Andreaskreuz, Stopptafel) oder technisch (Lichtanlagen, Schranken) gesichert.

Die Diskussion über schwere Unfälle bewog das *Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie* (BMVIT) vor mehr als 10 Jahren, eine neue Eisenbahnkreuzungsverordnung (EisbKrV) zu entwerfen. Nach mehreren erfolglosen Anläufen wurde vor ca. zwei Jahren die neue EisbKrV in Kraft gesetzt.

Kosten von bis zu € 1 Mio. pro Kreuzung

Ziel ist es, langfristig – bis zum Jahr 2029 - alle EK technisch, also mit Rotlicht und/oder Schranken zu sichern. Die erheblichen Kosten von € 300.000,- bis 1 Mio. pro EK haben sich das Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) und der Straßenerhalter – meist die Gemeinden – zu je 50 % zu teilen.

Regionalbahn-Sterben befürchtet

Sowohl Vertreter der EIU (*ÖBB-Infrastruktur AG* und Privatbahnen) als auch Verkehrsfachleute haben vor dem grundlegenden Ansatz dieser Verordnung gewarnt. Da es eine Vielzahl technisch ungesicherter EK auf Regionalbahnen gibt und die Auflassung von Übergängen kaum gegenüber den Interessenten durchsetzbar ist, führt die EisbKrV zum verkehrspolitisch unerwünschten Ergebnis, dass Infrastruktur-Betreiber aufgrund der hohen Umstellungskosten Regionalbahnen in Frage stellen oder gar auflassen werden.

Auch unbelehrbare Autofahrer

fahrgast kärnten hat bereits am Beispiel der Bahnlinie Arnoldstein - Kötschach-Mauthen mit ca. 80 derartigen Übergängen berichtet.

Enorme Kosten für Gemeinden

Aber auch die Gemeinden als Straßenerhalter wurden durch die neue Verordnung ungefragt in die Pflicht genommen. Kleine Gemeinden sehen sich nicht in der Lage, ihren Finanzierungsbeitrag zu leisten. So erhielt eine kleine Gemeinde in der Weststeiermark vor Monaten eine Vorschreibung bzw. Rechnung der Graz-Köflacher Bahn für mehrere EK mit einem Betrag von ca. € 1,2 Mio.

Beschwerde des Gemeindebundes

Auf Grund dieser hohen Kostenbelastung erhob der Gemeindebund beim Verfassungsgerichtshof Beschwerde gegen die Verordnung, mit der Begründung, der bei derartigen Finanzierungsproblemen vorgeschriebene Konsultationsmechanismus zwischen Bund (BMVIT), Ländern und Gemeinden wäre vor Erlassung nicht aktiviert worden. Die Gemeinden fühlten sich also übergangen.

Anfang März fand bereits eine öffentliche Verhandlung vor dem Verfassungsgerichtshof statt. Jetzt wurde die Entscheidung veröffentlicht: Wegen Verstoßes gegen den Konsultationsmechanismus wurde dem Bund aufgetragen, die gesamten Kosten der Sicherheitsmaßnahmen alleine zu tragen. Dies kann freilich nur eine vorläufige Regelung sein, und es ist mit Verhandlungen zwischen Bund und Gemeinden und einer anschließenden Novelle zur Verordnung durch das Verkehrsministerium zu rechnen.

Bewusste Missachtung

Es ist statistisch erwiesen, dass ein Großteil der Fahrzeuglenker die Sicherheitsvorschriften bewusst missachtet und damit eine Gefährdung in Kauf nimmt. Es bleibt die grundsätzliche Frage, wie diese und ihre Mitfahrer besser geschützt werden sollen.

- Richard Huber -

Die Gefahr von Bahnübergängen wird von vielen Autofahrern unterschätzt. *Foto: - ML -*

VERKEHRSTAGUNG 2015: VORTRAGSANMELDUNG

TAUERNSPERRE: 23. April - 14. Mai 2014

An der Tauernbahn sind weitere Bauarbeiten erforderlich, die zu einer Totalsperre des eingleisigen Nordabschnittes zwischen Böckstein und Schwarzach-St.Veit führen, wo zahlreiche Stütz- und Futtermauern sowie Brücken und Viadukte erneuert bzw. verstärkt werden. Auf der Südrampe werden lediglich die Gleise im Bahnhof Penk komplett neu verlegt. Zugfahrten sind hier grundsätzlich möglich.

Die Sperre der Nordrampe im Abschnitt Schwarzach-St.Veit - Böckstein dauert vom 23. April (05:10 Uhr) bis 14. Mai 2014 (17 Uhr). Nacht- und Güterzüge werden großräumig über die Steiermark umgeleitet, wobei es für die Nachtzüge zwischen Böckstein und Villach keinen Ersatz gibt. Für die Tageszüge fahren zwischen Schwarzach und Böckstein Busse im Schienenersatzverkehr (SEV).

Im Abschnitt Böckstein - Villach - Klagenfurt pendeln zwei Ersatzgarnituren. Diese fahren in Kärnten um bis zu einer halben Stunde früher ab bzw. kommen bis zu einer halben Stunde später in Kärnten an, um den Zeitverlust durch die Busfahrt auszugleichen, damit die Stammgarnituren nördlich von Schwarzach-St.Veit möglichst planmäßig fahren. Nachteilig ist natürlich, dass praktisch alle Anschlüsse in Spittal, Villach und Klagenfurt versäumt werden bzw. die Ersatzgarnituren in Villach vor Ankunft der Fernzüge aus Richtung Zagreb/ Ljubljana abfahren.

Erfreulich ist, dass sich der *ÖBB-Personenverkehr* in Wien (Fernverkehrs-Chefin Mag.[a] Silvia Kaupa) und der *ÖBB-Personenverkehr* in Kärnten (Mag. Manfred Oberrauner) aufgrund der negativen Erfahrungen im Hochsommer des Vorjahres nunmehr massiv für Verbesserungen eingesetzt haben - nicht zuletzt auch auf Grund der Rückmeldungen von **fahrgast kärnten**. Zwar muss wegen Wagenmangels eine der beiden Ersatzgarnituren immer noch mit den wenig geeigneten City-Shuttle-Waggons geführt werden, für die zweite Garnitur haben sich immerhin Fernverkehrswagen finden lassen. Beide Garnituren sind diesmal mit einem Wagen erster Klasse ausgestattet. Außerdem wird man Mineralwasser bereithalten.

Insbesondere im Fernverkehr ist der SEV immer mit Problemen für die Fahrgäste verbunden. Zumindest sind die Ersatzfahrpläne bereits seit 18.03.2014 in der Fahrplanauskunft von Österreich, Deutschland, Slowenien und Kroatien integriert. Es sollte also nicht mehr vorkommen, dass Reisende falsche Fahrplanauskünfte erhalten.

Der Baustellenfahrplan wurde auch den Gemeinden, Tourismusverbänden, Schulen und Großfirmen mitgeteilt. Für Rollstuhlfahrer gibt es gegen vorherige telefonische Anforderung einen eigenen Taxidienst zwischen den beiden barrierefreien Bahnhöfen Spittal-Millstättersee und Bischofshofen.

Auch die R-und REX-Züge (Klagenfurt -) Villach - Mallnitz-Obervellach und zurück fahren planmäßig, allerdings aufgrund der Gleisneulage ohne Halt in Penk.

- Richard Huber -

Deutliche Verbesserung

GO-MOBIL IN TREFFEN

In Treffen wurde ein GO-MOBIL eingeführt, welches auch mit Bahn und Bus gut erreichbar ist.

Streichung von Linienbussen

In der Marktgemeinde Treffen, am Fuße der Gerlitze, hat man sich Gedanken gemacht, wie Gemeindebürger und Gäste ohne PKW ihre Mobilität behalten können. In den letzten Jahren wurde zwar die S-Bahn S2 (St. Veit/Glan - Feldkirchen - Villach - Rosenbach) entlang des Ossiachersees eingeführt, aber die Linienbusse wurden sehr stark zurückgenommen (vgl. **fahrgast**-Magazin Nr. 2/2013). In das Gegendtal Richtung Radenthein verkehren an Samstagen nur noch drei Buskurse, an Sonn- und Feiertagen wurden alle Kurse gestrichen.

Zahlreiche Buskurse wurden gestrichen

GO-MOBIL in Treffen mit Verknüpfung zu Bahn & Bus.

Erhalten der Mobilität

Um die Mobilität trotzdem zu erhalten oder eventuell sogar zu verbessern, haben Politik, die regionale Wirtschaft mit über 80 Betrieben und etliche Privatpersonen den Treffener GO-MOBIL-Verein gegründet. In Kärnten gibt es bereits 30 Gemeinden mit GO-MOBIL.

Auch mit der Bahn gut erreichbar

Da im Treffener Gemeindegebiet zwei Bahnstationen liegen (Sattendorf, Annenheim), sowie täglich Linienbusse von Villach aus verkehren, kann man auch von auswärts das GO-MOBIL leicht ohne eigenes Auto erreichen und für Ausflüge nutzen. Man denke nur an die Gerlitze, den Ossiachersee, Verditz, das Elli-Riehl-Puppenmuseum, das Pilzmuseum oder mehrere Sternwarten. Treffen hat außerdem ein Krankenhaus, ein Pflegeheim, mehrere Ärzte und ein Kongresshotel.

Durch dieses alternative Verkehrsangebot hat sich die Lebensqualität vieler Bürger stark verbessert, weil sie an 365 Tagen im Jahr in der Gemeinde mobil sind.

Daher kamen auch Verkehrslandesrat Rolf Holub, Gemeindebundpräsident Bgm. Ferdinand Vouk, der evangelische Superintendent Manfred Sauer und Bürgermeister bestehender GO-MOBIL-Gemeinden zum feierlichen Start.

Fahrpreis = ein „GO“

Der Tarif beträgt pro Person und Richtung ein „GO“. Ein „GO“ kostet im Vorverkauf € 3,80 oder beim Fahrer € 5,30.

Telefonnummer des GO-MOBIL in Treffen: 0664/ 603 603 9521.

Vorverkaufsstellen sind die 80 Partnerbetriebe, so zum Beispiel das Gemeindeamt, die Raiffeisenbank Treffen, die Steinwenderhütte auf der Kanzelhöhe, das Campingbad Ossiachersee oder „Sigis Einkehr“ in Verditz.

Erfolgreicher Start

Bereits einige Wochen nach Einführung dieses GO-MOBIL wurden über 1.000 Tickets verkauft, freuen sich der Obmann des GO-MOBIL-Vereins, Vzbgm. Dipl.-Ing. Gassler und Bürgermeister Klaus Glanznig.

Auch in den Nachbargemeinden Afritz und Arriach gibt es bereits Überlegungen, dem Beispiel von Treffen zu folgen.

- Richard Hunacek -

Pfarrer Mag. Tadeusz Celusta, Superintendent Mag. Manfred Sauer, Gemeindebund-Präsident Ferdinand Vouk, Vzbgm. Dipl.-Ing. Bernhard Gassler, Landesrat Rolf Holub, Bgm. Klaus Glanznig und GO-MOBIL-Gründer Maximilian Goritschnig (von links). *Foto: - RHC-*

Einheitliche Standards gefordert

Es sei die bereits mehrfach publizierte Forderung von **fahrgast kärnten** wiederholt, für den ländlichen Raum in Schwachlastzeiten zumindest einen para-öffentlichen Verkehr zu installieren, wie dies auch in anderen Bundesländern bereits der Fall ist, wobei auch das GO-MOBIL ausbaubar wäre.

Wie nachfolgend beschrieben, sollten jedoch einheitliche Standards gewährleistet sein.

Mobilitätslösungen für ländliche Regionen nötig

- Für jedermann (nicht nur Gemeindebürger)
- Integration in der Fahrplanauskunft
- Tarif nicht höher als der Verbundtarif
- Möglichkeit der telefonischen Anmeldung noch eine Stunde vor dem Fahrtwunsch.

Para-öffentliche Verkehrssysteme entlassen jedoch die Politik und Verkehrsunternehmen nicht aus der Pflicht, für einen optimalen, öffentlichen Linienverkehr zu sorgen. ***- ML -***

Leserbrief: „Öffentlicher Verkehr - Symbiose mit dem Fahrrad“

Eine zentrale Aufgabe für eine erfolgreiche Energiewende ist, dass es eine stärkere Verlagerung des Verkehrs vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel gibt, aber auch auf das Gehen und Rad fahren für kurze Strecken.

Unterstützende Maßnahmen für den Radverkehr sind daher ein Gebot der Stunde. So will zum Beispiel das Land Vorarlberg den Radverkehrsanteil auf 17% anstreben. In Kärnten beträgt der Radverkehrsanteil nur ca. 6%.

Was in Städten wie Zürich, Gent oder Münster, aber auch am neuen Linzer Hauptbahnhof mit großzügig bemessenen Radgarage-Stellplätzen bestens funktioniert, scheint in Kärnten entweder nicht gewollt, oder ist den Verantwortlichen in Stadt oder Land zu teuer.

Wir von der *Radlobby Kärnten* sind überzeugt, dass bei einer sicheren Verwahrung der Fahrräder auch die Bereitschaft der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel steigt. Als perfekte Ergänzung ist aber auch eine Lademöglichkeit für E-Bikes bereitzustellen - beides wird man derzeit in den größeren Kärntner Bahnhöfen nicht vorfinden.

Leider ist auch die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen für den Alltagsradler in Kärnten nicht vorgesehen. Dass dies aber funktionieren kann, wenn man will, beweisen uns die Innsbrucker Verkehrsbetriebe, wo der Transport von zwei bis vier Fahrrädern kostenlos möglich ist. Wenn die vorgesehenen Rad-Abstellplätze frei sind, können Fahrräder auch in den Bussen und Trams mitgeführt werden.

Wir von der *Radlobby Kärnten* fordern daher von den Politikern

- versperrbare Abstellplätze oder Fahrradboxen an zentralen Bahnhöfen und Haltestellen.
- Mehr Lademöglichkeiten für E-Bikes.
- Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten bei öffentlichen Bussen für Alltagsradler.

Ronald Messics, Villach
Obmann der „Radlobby Kärnten“

Klagenfurt - Laibach: Neuer Linienbus

Am 29. März 2014 startete eine neue Linienbus-Verbindung mit der Bezeichnung „Alpe Adria Line“ zwischen Klagenfurt und der slowenischen Hauptstadt Laibach (Ljubljana).

Die Busse werden von der *Kärnten Bus GmbH* geführt und verkehren viermal täglich. Das Land Kärnten fördert diese Linie mit einer Impulsförderung von € 348.000,- bis 2017.

Der Fahrpreis beträgt zum Beispiel für die Strecke Klagenfurt - Laibach € 19,- bzw. für Senioren € 12,40 und für Kinder € 9,50.

--> Kärnten Bus GmbH, Tel.: 0463-931800
--> www.kaernten-bus.at,
--> www.alpeadrialine.com

Prinzipiell ist jede Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots zu begrüßen.

fahrgast kärnten wies immer wieder darauf hin, dass vor allem ländliche Bereiche Kärntens an Wochenenden überhaupt nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind. So wäre es höchst an der Zeit, auch diese, große Bereiche von Kärnten betreffende Problematik mit dem selben Engagement zu verbessern.

Überdies sollte das in den letzten Jahren reduzierte Bahnangebot zwischen Villach und Laibach (mit guten Anschlüssen aus Klagenfurt) durch zusätzliche Angebote wieder aufgewertet werden. ***- ML -***

Klagenfurt > Ljubljana

Airport Klagenfurt		04:10	08:00	13:30	16:15
Klagenfurt Bbf	NZ	04:25	08:15	13:45	16:30
Kirschentheuer / Ferlach	NZ	04:43	08:33	14:03	16:48
Kranj AP	NA		09:28	14:58	17:43
Aerodrom Ljubljana	NA	05:41	09:42	15:12	17:57
Ljubljana AP		06:13	10:14	15:44	18:29

Ljubljana > Klagenfurt

Ljubljana AP		05:45	07:45	11:30	16:30
Aerodrom Ljubljana	NZ	06:17	08:17	12:02	17:02
Kranj AP	NZ	06:31	08:31	12:16	17:16
Kirschentheuer / Ferlach	NA	07:24	09:24	13:09	18:09
Klagenfurt Bbf	NA	07:42	09:42	13:27	18:27
Klagenfurt Airport		07:57	09:57	13:42	18:42

TARIF-VORSCHLÄGE

fahrgast kärnten deponierte in den vergangenen Jahren mehrfach Vorschläge zur Attraktivierung des Tarifsystems **für Einzelfahrten**, die leider noch ihrer Umsetzung harren.

Die Vorschläge von **fahrgast kärnten** betreffen nicht die Zeitkarten, wie Wochen- oder Monatskarten mit einem akzeptablen Preisniveau, sondern vor allem Einzeltickets für Einheimische, Touristen und Familien.

Vorschlag „Einen Tag mit Bahn & Bus“

Als Anreiz zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs fehlt für Einheimische und Touristen ein Tarifangebot nach dem Motto „Einen Tag lang mit Bahn & Bus in ganz Kärnten“. In dieser Hinsicht sei das Bundesland Vorarlberg als Vorbild genannt, welches eine Gesamtnetz-Tageskarte um lediglich € 13,30 anbietet.

Angebote für Einzelfahrten fehlen

Vorschlag für Wochenend-Aktion

Wochen-, Monats- oder Jahreskartenbesitzer sollten an Samstagen oder Sonn- & Feiertagen eine zweite Person oder eigene Kinder kostenlos mitnehmen dürfen. Trotz des leider sehr ausgedünnten Regionalbus-Angebots an Wochenenden wäre diese Aktion zumindest für die Bahnverbindungen und Klagenfurter Stadtbuslinien interessant.

Vereinheitlichung als Gebot der Stunde

Die Tarife in den Verkehrsverbünden weisen unterschiedlichste Tarifbestimmungen auf, welche dringend zu vereinheitlichen wären. Dies betrifft beispielsweise die Altersgrenzen für Kinder und Jugendliche, oder die unten beschriebene Familienermäßigung.

Fahrpreis: Bus ≠ Bahn, bei gleicher Strecke

Es sei beispielhaft die Strecke Feldkirchen – St. Veit/Glan betrachtet. Hier wird gerne mit einem Stundentakt argumentiert - aus der Überlagerung des Zweistunden-Bustaktes mit dem Zweistunden-Bahntakt. Dies erscheint jedoch für Fahrten mit Einzelkarten in einem schwachen Licht. In Bussen gilt die ÖBB-Vorteilscard-Classic überhaupt nicht und Familien zahlen u. U. wesentlich mehr. So kostet die Fahrt für einen Erwachsenen mit einem Kind mit der Bahn € 2,70 und mit dem Bus € 8,90 - mehr als das Dreifache!

„Vorteilscard-Classic“ gilt in Bussen nicht!

***Bahn oder Bus?** Für Einzelreisende und Familien auch eine Frage des Preises.* Foto: -ML-

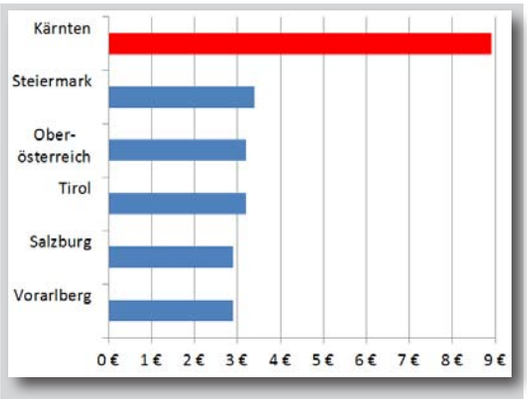
Vorteilscard für Busse: Bund ist gefordert

fahrgast kärnten äußerte bereits öfters den - bundeseinheitlich zu regelnden - Wunsch, dass die VC-Classic auch für Linienbusse gelten soll, damit auch Einzelreisende nicht nur für Bahnfahrten, sondern auch für Busfahrten günstige Tickets kaufen können.

Familientarif: Land Kärnten ist gefordert

fahrgast kärnten schlägt eindringlich vor, dass in Kärnten auch für kleine Familien ein attraktiver Tarif angeboten wird, wie zum Beispiel das Angebot „Family light“ in Tirol.

- Markus Lampersberger -



Ein Elternteil mit einem Kind zahlt für die Distanz St. Veit/Glan - Feldkirchen mit dem Bus (Vollpreis € 5,70) in Kärnten mit € 8,90 bis zu 200 % mehr als in anderen Bundesländern.

Neue Tarife für die Fahrrad-Mitnahme

Im Zuge der ÖBB-Tarifreform im Jänner 2014 wurde auch die Tageskarte für die Fahrrad-Mitnahme gestrichen. Diese kostete € 5,- bzw. € 2,50 für Inhaber einer *ÖBB-Vorteilscard*.

Mit der neuen Regelung wurde der Preis für die Beförderung von Fahrrädern von der Länge der befahrenen Strecke abhängig, mindestens beträgt er jedoch € 2,-.

Unverständlicherweise kommen Besitzer einer *ÖBB-Vorteilscard* nun nicht mehr in den Genuss einer Ermäßigung.

Auf diese Weise werden *Vorteilscard*-Inhaber, die eigentlich als Stammkunden behandelt werden sollten, verärgert.

- CT -

Gravierende Verteuerung für Familien

Im Zuge der ÖBB-Tarifreform vom Jänner 2014 wurde die „Vorteilscard-Familie“ (*VC-Familie*) durch die neue **„Vorteilscard-Family“** (*VC-Family*) ersetzt. Mit dieser können pro Erwachsenem bis zu zwei Kinder (6 bis 15 Jahre) kostenlos mitgenommen werden, unabhängig davon, ob es eigene Kinder sind - im Unterschied zur bisherigen *VC-Familie*.

„Fleckerlteppich“ statt Vereinheitlichung

Die *VC-Familie* wurde bisher einheitlich zusätzlich zu den Bundesländer-Familienpässen als Nachweis für die Familienermäßigung anerkannt. Die Tatsache, dass bei der neuen *VC-Family* die Kinder nicht mehr zur Familie gehören müssen, führte nun zu teils enormen Verteuerungen, wenn Familien in anderen Bundesländern Verbundtickets kaufen wollen (also keine ausschließlichen Bahntickets), und eben nicht den Familienpass des jeweiligen Bundeslandes besitzen.

Steiermark, Oberösterreich: Enorm verteuert

In der Steiermark und in Oberösterreich gilt die neue *VC-Family* nicht mehr, vielmehr muss man für die Familienermäßigung den steirischen Familienpass bzw. die „Familienkarte des Landes OÖ“ besitzen. Dies bedeutet z. B. für eine Familie aus einem anderen Bundesland mit zwei Erwachsenen und zwei Kindern eine Verteuerung von Verbundtickets um ca. 150 % (Stmk.), bzw. 200 % (OÖ).

Verbundtickets: Verteuerung für Familien.

Als konkretes Zahlenbeispiel verteuerte sich für diese Familie das 24-Stunden-Ticket für Straßenbahnen und Busse in der Stadt Graz von € 5,60 auf immerhin € 14,20.

Salzburg

Auch im Salzburger Verkehrsverbund gilt nun ausschließlich der Salzburger Familienpass (und nicht die *VC-Family*) als Anspruchsvoraussetzung, jedoch werden auch Familienpässe anderer Bundesländer anerkannt.

Vorarlberg, Tirol, Kärnten: unverändert

Es ist positiv, dass es in Tirol, Vorarlberg, Niederösterreich und Kärnten keine Verschlechterung der Familienermäßigung gibt.

Falsche Entwicklung

Für **fahrgast kärnten** ist es sehr bedenklich, dass einige Verkehrsverbünde eine derartige Verteuerung für Familien anderer Bundesländer im Kleingedruckten einführten.

Es läuft ferner allen Intentionen zur Vereinheitlichung zuwider, wenn die bewährte, einheitliche Anerkennung der *VC-Familie* gestrichen wird und ein „Fleckerlteppich“ unterschiedlicher Ermäßigungsbestimmungen entsteht.

- Markus Lampersberger -

Verteuerung um bis zu 200%

Einheitliche Regelung wurde aufgegeben

AUTOMATEN - unverständliche Bedienung

In letzter Zeit zeigten Beschwerden von Fahrgästen und Erfahrungen von **fahrgast**-Mitarbeitern Problembereiche beim Kauf von Bahntickets an ÖBB-Fahrkartenautomaten.

Vor allem entlang des Bahndreiecks Klagenfurt – Villach – St. Veit/Glan können für zahlreiche Verbindungen keine Bahntickets, sondern ausschließlich Verbundtickets erworben werden, wenn man sich an die vorgegebene Pfeilrichtung hält.

Entgegen der Pfeilrichtung zum Ticket. Welcher Bahnkunde soll das verstehen?

Tickets zum Verbundtarif haben den Nachteil, dass die *ÖBB-Vorteilscard-Classic* (*VC-Classic*) nicht gilt und die Familienermäßigung gegenüber dem Bahntarif wesentlich schlechter sein kann.

Will man z. B. von St. Veit/Glan entlang der S1 über Klagenfurt nach Villach fahren, kann beim Menüpunkt **„über“** Klagenfurt nicht angewählt werden. Somit ist kein ermäßigtes Bahnticket mit der *VC-Classic* oder *VC-Family* erhältlich.

Man muss zuerst vier Menüpunkte weiter nach **unten** springen (1.) und kann dort bei „Ermäßigung“ z. B. *VC-Classic* oder *VC-Family* anwählen, wodurch sich **danach oben** (2.) beim dritten Menüpunkt „über“ die Einstellungen ändern und z. B. „Klagenfurt“ anwählbar ist. Diese Vorgangsweise ist für Kunden unverständlich.

fahrgast kärnten erhielt vom *ÖBB-Personenverkehr* in Wien die Antwort, dass dies aus Tarifgründen so programmiert wurde. Aus Kundensicht wäre jedoch dringend eine Änderung nötig.

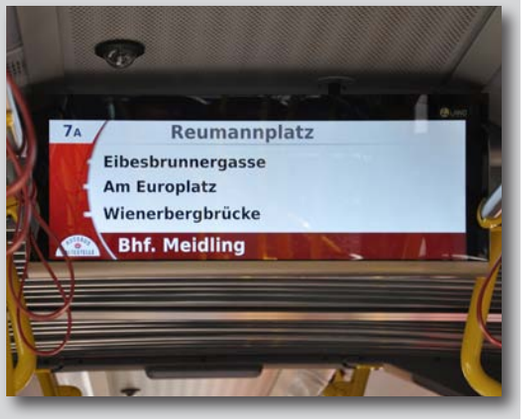
- ML -

Bahnticket nicht auffindbar

NEUE BUSGENERATION FÜR KLAGENFURT?

Zur Erneuerung des Busfuhrparks wurden in Wien 235 neue Busse bestellt (inklusive Hybrid- und Elektrobusse). Den Großteil der Tranche (217 Stück) stellen die Gelenkbusse des Typs „Mercedes Citaro“ dar – dieselbe Bustype, welche auch in Klagenfurt als Solobus-Variante unterwegs ist.

Das besondere an diesem Bustyp sind die nach außen öffnenden Türen. Damit ist ein rascher Fahrgastwechsel, der zur Pünktlichkeit beiträgt, garantiert.



Gut lesbar sind die großen Anzeigen im Bus, wo nicht nur die nächsten Halte, sondern auch die Linienummer mit der Fahrtrichtung angezeigt werden.

Die neuen Busse unterscheiden sich durch einige Neuerungen von den bisherigen. So wurden zum Beispiel alle vier Einstiegstüren als Schwenkschiebetüren ausgeführt, was ein Entfallen der Glastrennwände in diesem Bereich ermöglichte. Dadurch wurde der Ein- und Ausstiegsbereich vergrößert, was sich wiederum in einem schnelleren Fahrgastwechsel und dadurch einem kürzeren Stationsaufenthalt widerspiegelt.

EURO-6 Abgasnorm wird erfüllt

Zwei große Anzeigen informieren über die nächsten Haltestellen und Umsteigemöglichkeiten. Diese Busse erfüllen natürlich auch die strenge, seit heuer gültige EURO-6 Abgasnorm.

Resümee

Die Ausführung dieser Busse kann man durchaus als gelungen bezeichnen. Sie sind somit ein gutes Vorbild für die nächste Generation an Gelenkbussen für Klagenfurt – ein Thema, welches in bestimmt nicht allzu langer Zeit aktuell sein wird.

Diese großen Fortschritte, die bei der Entwicklung moderner Dieselmotoren gemacht wurden, lassen auch folgende Überlegung aufkommen, die man beim Kauf zukünftiger Busse unbedingt anstellen sollte. Macht es überhaupt Sinn, in sehr teure Elektrobusse (die, wie man in Klagenfurt auch feststellen muss, ihre Zuverlässigkeit noch keineswegs unter Beweis gestellt haben) zu investieren, wenn der Luftverschmutzungsanteil der Busse in der Stadt gerade einmal nur ca. 1% ausmacht. Wäre der Umwelt nicht mehr gedient, wenn man statt eines Elektrobusses einen zusätzlichen Standardbus kauft und damit das Angebot verbessert. Angebotsverbesserungen, die Autofahrer zum Umsteigen motivieren, könnten mehr zur Luftqualitätsverbesserung beitragen.

- David Lackner -

Seit Herbst 2013 sind einige Busse bereits in Wien im Fahrgasteinsatz.

Fotos: - DL -

RINGVERKEHRSKONZEPT FÜR STADTBUSSE

In den Medien wird immer wieder über die Idee, die städtischen Buslinien in Klagenfurt über den Ring zu führen, berichtet, wie dies zur Fußball-EM 2008 praktiziert wurde. Unter der „Ringlösung“ versteht man, dass sämtliche Buslinien entlang des Ringes im Uhrzeigersinn geführt werden und nicht mehr durch die Innenstadt fahren.

Während der EM 2008 gab es in der Innenstadt einige Fanzonen und man rechnete auch mit einem großen Ansturm an in- und ausländischen Fußballbegeisterten. Die Idee, alle Buslinien entlang des Ringes um die Stadt zu führen, war daher aufgrund des zu erwartenden Besucheransturms auch nachvollziehbar. Die Situation heute unterscheidet sich zu der damaligen doch grundlegend.

Analyse von **fahrgast kärnten**

Der Ring um die Innenstadt setzt sich aus dem Villacher-, St.-Veiter-, Völkermarkter- und dem Viktringer-Ring zusammen. Alle sind bis auf den zuletzt genannten auch vierspurig ausgebaut.

Die Umsetzung einer „Ringlösung“ für die Linienbusse ist aber an den Ausbau des Viktringer Ringes gebunden. Zu den Stoßzeiten, vor Feiertagen und im Besonderen zur Weihnachtszeit ist die Verkehrssituation am Ring im Bereich des Einkaufszentrums „City-Arkaden“ sehr angespannt. Der Verkehr ist dann zähflüssig und kommt immer wieder zum Erliegen.

Ein geordneter und reibungsloser Busverkehr im Uhrzeigersinn kann also nur funktionieren, wenn es am gesamten Ring eine durchgehende Busspur mit Beeinflussung sämtlicher Ampelanlagen geben würde.

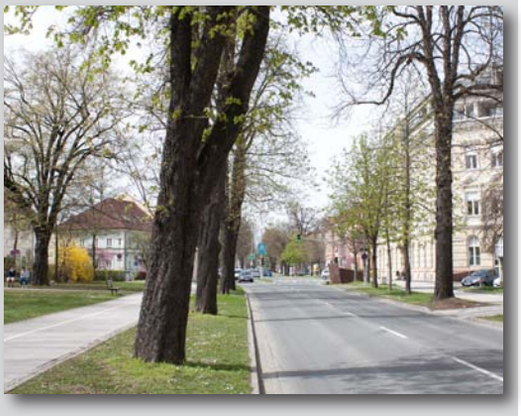
Erfahrungen nicht ignorieren

Es wird für das „Ringkonzept“ mit dem Argument geworben, dass dann jeder Punkt der Innenstadt nur max. 300 Meter von der nächsten Bushaltestelle entfernt ist. Dies ist jedoch nicht nachvollziehbar, denn die Innenstadt hat eine quadratische Ausdehnung von 800 mal 800 Metern! Eine Entfernung von 300 Metern ist erfahrungsgemäß auch die äußerste Distanz, welche Fahrgäste bereit sind zu gehen, um eine Bushaltestelle zu erreichen. Auch die Erfahrungen, die man mit der Buslinie 85 in Waidmannsdorf gemacht hat, zeigen, dass Fahrten über Schleifen oder Umwege von der Mehrzahl der Fahrgäste nicht goutiert werden. Die Fahrt um den Ring bringt es schon mit sich, dass im Mittel ca. 800 Meter mehr zurückgelegt werden.

Da sich sehr viele öffentliche Einrichtungen, Versicherungen, Geschäfte und vor allem Ärzte in der Innenstadt angesiedelt haben, wurden auch schon Bedenken von Behindertenverbänden und älteren Menschen gegenüber dieser „Ringlösung“ geäußert.

Klagenfurt war auch Teil einer neulich veröffentlichten Studie, welche die Situation hinsichtlich leer stehender Verkaufsflächen in Stadtzentren untersuchte. Das Ergebnis ist besorgniserregend und sollte bei den Verantwortlichen die Alarmglocken läuten lassen. Mit einer „Ringlösung“ den öffentlichen Verkehr aus der Innenstadt zu verbannen, würde die Kaufmannschaft zusätzlich treffen und alle Belebungsversuche der Innenstadt zunichte machen. (vgl. Bericht auf Seite 14).

Nicht zuletzt ist auch abzuwägen, ob es wert wäre, die Allee am Viktringer Ring zu opfern, die Teil der grünen Innenstadtlunge und Filter für die belastete Stadt ist.



Viktringer-Ring mit Baumbestand Foto: -CT-

Letztendlich ist es auch aus betrieblicher Sicht wahrscheinlich nicht sinnvoll, eine „Ringlösung“ anzustreben und alle Busse um den Ring fahren zu lassen, denn durch diese Umwegfahrten erhöhen sich die zurückgelegten Wege. Das bedeutet entweder mehr Fahrzeuge und Fahrer pro Linie binden, oder man löst dieses Problem durch weitere Streckungen der ohnehin vielfach schon teilweise zu langen Intervalle.

Resümee

Wenn man bei einer Entscheidungsfindung alle genannten Überlegungen einfließen lässt, so kann nur empfohlen werden, die Busse weiterhin durch die Innenstadt zu führen und nicht nur diese entlang des Ringes die Innenstadt tangieren zu lassen. Mit einem Rückzug aus der Innenstadt entfernt sich der öffentliche Verkehr von den Fahrzielen vieler seiner Fahrgäste zunehmend, was insbesondere für ältere und bewegungseingeschränkte Menschen, die eine bedeutende Kundengruppe darstellen, einen erheblichen Nachteil bedeuten würde. - ***Christof Trötzmüller*** -

Die Innenstadt nicht schwächen

Nicht von Fahrgästen und Fahrzielen entfernen

KONZEPT FÜR UNI UND WAIDMANNSDORF

Die Inbetriebnahme der neuen Bahn-Haltestelle „Klagenfurt-Universität“ ist für Dezember 2014 vorgesehen. Zur Anbindung an den Stadtbus-Verkehr präsentierte die *Stadtwerke Klagenfurt AG* ein umfassendes Konzept für das Gebiet Universität/Waidmannsdorf.

Verbesserungen für die Universität und den Lakeside Park sind geplant. Foto: -ML-

Für die **neue Bahn-Haltestelle** im Bereich **„Minimundus/Universität“** wurde die sinnvollste Situierung im Bereich der Kohldorfer Straße beschlossen (beim ehemaligen ÖDK-Gelände, unmittelbar hinter dem Park&Ride-Parkplatz). Die Inbetriebnahme ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 geplant.

STW-Vorschlag zur Stadtbus-Anbindung

Zur Busanbindung schlägt die *Stadtwerke Klagenfurt AG (STW)* eine Neuordnung der Buslinien im Bereich Waidmannsdorf/Uni vor.

Damit soll auch die seit der Linienumstellung im Februar 2011 jahrelang unzureichende Anbindung des Gebiets Waidmannsdorf/Ganghofergasse endlich beseitigt werden.

Die **fahrgast**-Grafik auf Seite 13 zeigt den STW-Vorschlag mit der vorgeschlagenen, neuen Linie sowie mit Änderungen des Fahrwegs der Linien 60, 61 und 81. Die Führung der Linie 85 (HGP - Hbf - Pädagog. Akademie - Ganghofergasse) bliebe unverändert.

Bushaltestelle „Universität/Lakeside Park“

Als grundsätzlicher Ansatz des STW-Vorschlags soll die Kranzmayerstraße mit Schranken ausschließlich für den Busverkehr freigegeben werden, mit einer neuen Bushaltestelle zentral zwischen dem „Lakeside Park“ und der Universität. Dies wäre angesichts von über 1.000 Beschäftigten im Lakeside Park sowie knapp 10.000 Studierenden und 1.000 Bediensteten in der Uni eine sinnvolle Lösung.

Linie NEU

Die vorgeschlagene neue Linie soll wie folgt verlaufen: Heiligengeistplatz (HGP) - Villacher Ring - Koschatstraße - Egger-Lienz-Weg - Anzengruber Straße (Haltestelle bei der Bahnstation „Klagenfurt-Lend“) - Kohldorfer Straße (Haltestelle bei der neuen Bahnstation „Klagenfurt-Uni“) - Villacher Straße - Wörthersee-Süduferstraße - Universitätsstraße - Haltestelle vor dem Uni-Hauptgebäude - zur **geplanten Haltestelle „Uni/Lakeside Park“**.

Änderungen der Linie 81

Die Linie 81 (Hbf - HGP - Ginzkeygasse - Uni - Viktring) würde ebenfalls die **neue Bushaltestelle „Uni/Lakeside Park“** bedienen.

Änderungen der Linien 60, 61

Die Rundkurse der Linien 60 und 61 zwischen HGP und Baumbachplatz würden aufgelöst werden, und die Linienführung würde jeweils in beiden Richtungen wie folgt erfolgen:

Linie 60: Steingasse/Welzenegg - Völkermarkter Str. - HGP - UKH - Baumbachplatz - Kranzmayerstraße - Universität - Strandbad.

Linie 61: Welzenegg - HGP - Steinere Brücke (Umsteigemöglichkeit zur Bahnstation „Klagenfurt-Lend“) - Baumbachplatz - Pädagog. Hochschule (mit einem kleinen Rundkurs).

fahrgast-Resümee

Grundsätzlich begrüßt **fahrgast kärnten** den STW-Vorschlag zur Verknüpfung der neuen Bahn-Haltestelle „Klagenfurt-Universität“ mit mehreren Stadtbuslinien. Überdies wäre es auch höchste Zeit, das wachsende Gebiet Waidmannsdorf/Ganghofergasse endlich wieder besser an das Stadtzentrum anzubinden.

Das Konzept steht und fällt jedoch mit einer Zustimmung zu dem, ausschließlich für Stadtbusse angedachten Durchstich der Kranzmayerstraße mit einer zentralen Bushaltestelle „Uni/Lakeside Park“.

Über die genaue Fahrplangestaltung wurde noch nichts bekannt, außer, dass alle Linien weiterhin **nur** in einem 30-Min-Takt geführt werden.

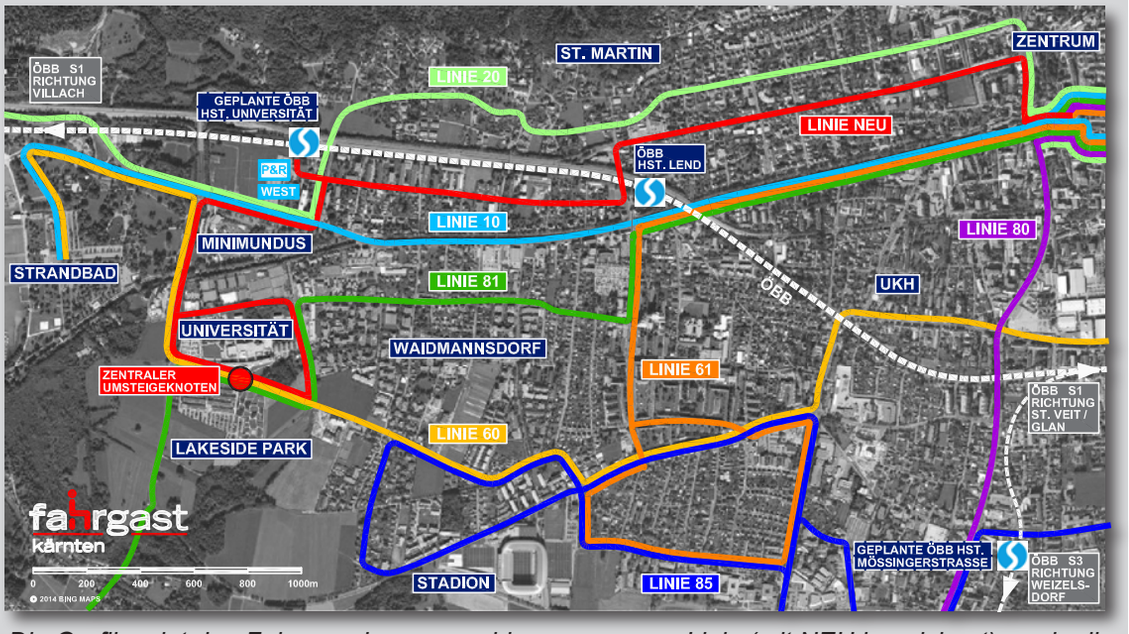
15-Minuten-Takt wird notwendig sein

Der Erfolg der Verknüpfung mit der Bahnstation „Klagenfurt-Uni“ wird wesentlich davon abhängen, ob ankommende und abfahrende Fahrgäste aus beiden Richtungen der S-Bahn S1 (Villach, St. Veit/Glan) in beide Richtungen (HGP, Uni) rasch umsteigen können.

Somit erscheint das angekündigte 30-Minuten-Intervall der neuen Buslinie, welche als einzige die neue Bahn-Haltestelle mit der Universität und dem Lakeside Park verbindet, für eine attraktive Anbindung unzureichend und sollte aus der Sicht von **fahrgast kärnten** ein 15-Minuten-Intervall angeboten werden.

Geplante Bushaltestelle „Uni/Lakeside Park“

15-Minuten-Takt wird notwendig sein



Die Grafik zeigt den Fahrweg der vorgeschlagenen neuen Linie (mit NEU bezeichnet) sowie die vorgesehenen Änderungen bestehender Linien im Bereich Universität/Waidmannsdorf. Grafik: -CT-

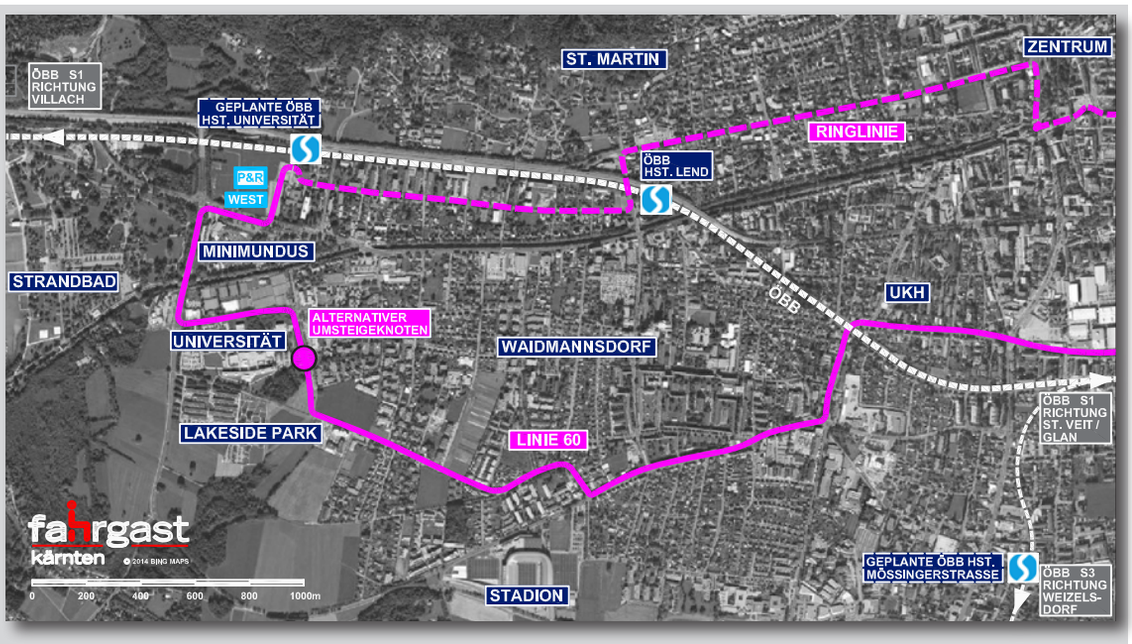
Alternativer Vorschlag von fahrgast kärnten

Falls die auf Seite 12 beschriebene, zentrale Bushaltestelle in der Kranzmayer Straße zwischen Lakeside Park und Universität nicht realisiert werden kann, stellt **fahrgast kärnten** folgenden Vorschlag zur Diskussion.

Die **Linie 60**, die gemäß dem Vorschlag der *Stadtwerke Klagenfurt AG* zur Universität und zum Strandbad verlängert werden soll, könnte statt zur Kranzmayer Straße zur bisherigen Bushaltestelle vor dem Hauptgebäude der Uni geführt werden (im Plan mit „Alternativer Umsteigeknoten“ bezeichnet), und von dort, ringförmig in beiden Richtungen, entlang der folgenden Route zum HGP verlaufen: Universitätsstraße, Wörthersee-Südufer-Straße, Villacher Straße, neue Bahn-Haltestelle „Klagenfurt-Universität“, Anzengruber Straße, bestehende Bahn-Haltestelle „Klagenfurt-Lend“, Egger-Lienz-Weg, Koschatstraße, HGP.

Dadurch könnte an der neuen Bahnstation „Klagenfurt-Universität“ sowohl in Richtung Innenstadt als auch in Richtung Universität, Waidmannsdorf, Pädagogische Akademie und UKH umgestiegen werden.

- Eduard Kaltenbacher, Markus Lampersberger, Christof Trötzmüller -



*Alternativ-Vorschlag von **fahrgast kärnten**: An Stelle der Linie NEU (obige Grafik) könnte die Linie 60 als Ringlinie über die Universität und beide Bahn-Haltestellen zum HGP führen.* Grafik: -CT-

Linie 60 als Ringlinie zur Bahn-Anbindung

DIE ÖFFIS - HILFSMITTEL GEGEN ZERSIEDELUNG

„Wir wollten eine Tram, die auf sich aufmerksam macht, ein Sinnbild für wirtschaftliche Dynamik, ökologischer Rücksicht und städtischer Verschönerung, ein Transportmittel als kulturelles Gesamtkonzept“ sagte Vize-Bürgermeister Michel Samuel Weis bei Eröffnung der Straßenbahn in Mulhouse (Elsass - Frankreich).

Tram trotz Wirtschaftskrise

Auch wenn die Wirtschaftskrise Frankreich voll getroffen hat, so hielt man bzw. hält man am Ausbau der Straßenbahnen im urbanen Raum fest. In den letzten Jahren wurden Tram-Betriebe in folgenden Städten eröffnet:

2007: Nizza, Marseille, Le Mans,
2010: Toulouse
2011: Reims, Anger
2012: Dijon,Brest, Le Havre,Orleans (2. Linie)
2013: Paris (Linie T7), Tours

Weitere Straßenbahnbetriebe sollen folgen:

2015 in Besancon, 2016 in Avignon und Lens/ Bethune, 2019 in Aubagne, sowie in Paris der Ausbau mehrerer Linien (2015-2021).

Stadt-Regionalbahn wichtiger Impuls

Neue Landesregierung - neue Hoffnungen

Seit März 2013 hat Kärnten eine neue Landesregierung. Die Dreierkoalition hatte gewiss viel aufzuarbeiten, doch ist es nun an der Zeit, neue Visionen zu entwickeln und der Bevölkerung Perspektiven für die Zukunft zu geben. Es ist richtig, dass gespart werden muss, aber man darf dabei die Zukunft nicht komplett ausblenden und notwendige und wichtige Investitionen unterlassen.

Strukturen aufbauen

Die neue Landesregierung hat auch erkannt, dass es in Kärnten einen sehr hohen Grad an Zersiedelung gibt. Diese Zersiedelung beeinträchtigt nicht nur das Landschaftsbild, sondern belastet auch noch das Landesbudget erheblich. Für den Bau und später für die Erhaltung der Infrastruktur (Straße, Wasser-, Strom- und Kanalleitungen) muss der Steuerzahler aufkommen. Es müssen daher heute schon, trotz aller wirtschaftlicher Schwierigkeiten, die Strukturen von morgen geschaffen werden. Wenn es dieser Regierung wirklich ein Anliegen ist, der Zersiedelung entgegenzusteuern, dann müssen Budgetmittel für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen.

Investition für den Zentralraum

fahrgast kärnten berichtete schon mehrmals über die Renaissance der Straßenbahn und veröffentlichte auch im Jahr 2011 zu diesem Thema ein Sonderheft. Diese Vision einer Straßenbahn für Klagenfurt bzw. den Kärntner Zentralraum, die dann aber in Form einer Stadt-Regionalbahn (Tram-Train) realisiert werden soll, wäre ein wichtiger Impuls für diesen Siedlungsraum. Eine vor kurzem veröffentlichte Studie, die die Verkaufsflächen in Österreichs Stadtzentren untersuchte, stellte Klagenfurt kein sehr gutes Zeugnis aus. Noch schlechter schnitt Villach ab. Wie die Erfahrungen aus Deutschland und Frankreich zeigen, kann kein anderes Verkehrsmittel wie eben so ein Tram-Train Modell zur Wiederbelebung der Stadt und zu einer geordneteren Siedlungsentwicklung beitragen.

Da die Stadt-Regionalbahn über die Stadtgrenzen Klagenfurts hinausfahren soll, kann diese Investition von der Stadt alleine nicht getragen werden. Daher müssen die Stadt, das Land und letztendlich auch der Bund einen Beitrag leisten. Die Finanzierung der U2-Verlängerung in Wien wurde auch vom Bund mitfinanziert und der leistet damit einen wichtigen Beitrag für eine richtige Siedlungsentwicklung. Was für Wien die U2 ist, die in diesem Bereich annähernd den gleichen Einzugsbereich hat wie der Kärntner Zentralraum, ist für uns die Stadt-Regionalbahn.

Die neue Straßenbahn von Dijon, seit 2012 in Betrieb. Wie in anderen französischen Städten ist diese Tram nicht nur Verkehrsmittel, sondern als Instrument zur Neustrukturierung der Stadt eingesetzt worden. *Foto: -wikimedia-*

ÖPNV ein Instrument für Siedlungsentwicklung

Resümee

Dieser Erkenntnis Rechnung tragend, dass man Stadtzentren wieder stärken und der Zersiedelung entgegenwirken muss, wird zukünftig kein Weg am öffentlichen Verkehr vorbeiführen. Die Zeiten sollten vorbei sein, als man den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als notwendiges Übel angesehen hat.

Der öffentliche Verkehr ist und kann auch bei uns Instrument sein, um bisherigen Fehlentwicklungen in der Raumplanung entgegen zu wirken.

- Christof Trötzmüller -

„Bündnis Alpenkonvention Kärnten“ gegründet

fahrgast kärnten ist schon viele Jahre Mitglied im „Forum Alpenkonvention“, einer losen Vereinigung von zahlreichen Vereinen und Bürgerinitiativen.

Zentrales Thema der „Alpenkonvention“ ist die Erhöhung des Bewusstseins für viele Bereiche in den Alpen, beispielsweise Kultur, Raumplanung, Tourismus und Verkehr. Es gab in den letzten Jahren viele Gespräche mit Landespolitikern, Vertretern der Wirtschaft und des Tourismus, sowie Verkehrsunternehmen und Medien.

Gesetzeskraft in allen Alpenländern

Die „Alpenkonvention“ hat in allen Alpenländern Gesetzeskraft (Italien, Schweiz, Deutschland, Frankreich, Slowenien, Liechtenstein, Monaco und Österreich).

Vor zwei Jahren, aus Anlass „10 Jahre Alpenkonvention in Österreich“, wurden erstmals im Rahmen der Klagenfurter Herbstmesse „Tage der Nachhaltigkeit“ durchgeführt, wobei auch **fahrgast kärnten** mit einem Informationsstand vertreten war.

Gründung des „Bündnis Alpenkonvention“

In den letzten Jahren wurde der Wunsch geäußert, sich vereinsmäßig zu organisieren, um mehr Stellenwert in der Öffentlichkeit und gegenüber der Politik zu haben.

Am 21. März fand im Bergsteigerdorf Zell Pfarre/Sele-Cerkev im Beisein von Bürgermeister Engelbert Wassner die Gründung des **„Bündnis Alpenkonvention Kärnten“** statt.

Zell/Sele wurde nicht zufällig ausgewählt, denn seit einigen Jahren sucht man sich Regionen und Orte in den Alpen aus, welche mehrere Kriterien erfüllen sollten - man bezeichnet sie auch als „Mosaiksteine einer gelebten Alpenkonvention“. Zell/Sele wurde in diesen Kreis aufgenommen, nicht zuletzt gibt es hier sogar einen grenzüberschreitenden „Weg der Alpenkonvention“ zwischen Österreich und Slowenien rund um die Koschuta.

Die Mitglieder der Gründungsversammlung des „Bündnis Alpenkonvention Kärnten“ in Zell Pfarre. *Foto: Unglaub*

fahrgast kärnten hofft, dass die „Alpenkonvention“ mit diesem Schritt die Wahrnehmung in der Öffentlichkeit verbessern wird.

Obmann des neuen Vereins „Bündnis Alpenkonvention Kärnten“ ist der langjährige Sprecher des bisherigen „Forums Alpenkonvention“, Dipl.-Ing. Robert Unglaub.

- Richard Hunacek -

Die „Alpenkonvention“ hat Gesetzeskraft

„MICOTRA“-Züge verbinden Villach und Udine

(Entgeltliche Einschaltung)

UDINE	07:07	17:17
Gemona d. F.	07:30	17:39
Venzone	07:37	17:46
Carnia	07:43	17:52
Pontebba	08:00	18:09
Ugovizza	08:12	18:21
TARVISIO B.V.	08:27	18:40
Thörl-Maglern	08:33	18:46
Arnoldstein	08:38	18:51
Villach Warmbad	08:47	19:00
Villach Westbf	08:51	19:04
VILLACH HBF	08:54	19:07

Um € 13,- (Ermäßigte Preisangebote für Gruppen, Kinder, Senioren und Behinderte) nach Udine!

MICOTRA ist die ideale Zugverbindung für Radausflüge am Ciclovia Alpe Adria, Wandertouren im Kanaltal oder einen Tagesausflug nach Udine.

Weitere Informationen:

Homepage: www.oebb.at
ÖBB-Kundenservice: 05-1717

Fahrplan und Tarifstand Jänner 2014 Änderungen vorbehalten.

VILLACH HBF	09:45	19:29
Villach Westbf	09:49	19:33
Villach Warmbad	09:52	19:36
Arnoldstein	10:03	19:47
Thörl-Maglern	10:07	19:51
TARVISIO B.V.	10:22	20:05
Ugovizza	10:30	20:15
Pontebba	10:42	20:27
Carnia	10:57	20:42
Venzone	11:03	20:48
Gemona d. F.	11:10	20:55
UDINE	11:30	21:15

Blauer Enzian

Trans Europ Express

TEE trifft 1020.18

„Vom Wörthersee nach Zell am See!“

+ Zusatzpaket Dampfzug nach Mittersill

www.pinzgauer-lokalbahn.info

unter 6 Jahre gratis!

Klagenfurt - Pörtschach/Wörthersee - Töschling - Villach - Spittal-Millstättersee
Schwarzach-St. Veit - Zell am See / retour *(Fahrplan: www.erlebnisbahn.co.at)*

www.erlebnisbahn.co.at

ErlebnisBahn - Tel.: +43/664/88788906

24. Mai

Veranstalter: ErlebnisBahn und AKE Eisenbahntouristik

Am 24. Mai 2014 ist es wieder soweit. Die ErlebnisBahn geht gemeinsam mit der AKE EisenbahnTouristik und der 1020.018 auf Reisen.

Die Tagesreise mit TransEuropExpress „Blauer Enzian“ führt von Klagenfurt über die Tauernbahn nach Zell am See.

Fahrplan des TEE 12/13 „Blauer Enzian“:

Klagenfurt Hbf	ab 7:31
Pörtschach/Wörthersee	ab 7:47
Töschling	ab 7:53
Villach Hbf	ab 8:15
Spittal-Millstättersee	ab 8:49
Bad Gastein (Betriebsaufenthalt)	ab 9:42
Schwarzach-St.Veit	ab 10:32
Zell am See	an 11:03

Dort steht ein Dampfzug nach Mittersill bereit, der über die Pinzgaubahn gebucht werden kann.

Die Pause kann man auch für eine Schiffahrt am Zeller See nutzen oder einen Stadtbummel machen. Auch die Fotofreunde sollen nicht zu kurz kommen.

Rückfahrt:

Zell am See ab 15:45 - Klagenfurt an 19:30

PRESSESPIEGEL-AUSZUG

„fahrgast kärnten“ in den Printmedien - mehr dazu finden Sie auf unserer Homepage

Kronen Zeitung 07.12.2013

Nach einer Idee von „fahrgast kärnten“

Das Tages-Einkaufsticket kostet nur Stundenta

Erfreuliche Nachrichten für die Klagenfurter nachtsshopper: Die Idee von „fahrgast kärnten dem Vorjahr, für eine „Spezial-Einkaufskarte“ auch heuer wieder von den Stadtwerken umgeset nach kostet eine Erwachsenen-Tageskarte m 2 Euro, eine Familie zahlt nur 2,80 Euro.

„60 Minuten sind gleich ein ganzer Tag“: Was die Lebensdauer eines Stundentickets anbelangt, zumindest an den Einkaufs-Samsta Der Verein „fahr

ten“ hatte im Vorjahr die Idee; auch heuer S Verkehrsreferent Steinkellner gerne um

Erwachsene mit Vorverkauf erhäl STW-Kundenkarte 1,70 Euro – oder 2 wenn sie die Fahrkar Busfahrer lösen. F kostet das Busfahren samten Adventsamst 2,80 € oder 3,30 €;

6 Lokales

Woche 18.12.2013

REGIONAU

Das Stun ticket für den Bus für ganzen Tag gültig

Es ist erfreulich, dass die Idee von „fahrgast kärnten“ aus dem Vorjahr, wonach die „60-Minuten-Karte“ an den Adventsamstagen den ganzen Tag gelten soll, heuer auf Initiative des Verkehrsreferenten Peter Steinkellner umgesetzt wird. Es muss also ein Erwachsener für den ganzen Adventsamstag lediglich 1,70 Euro (mit der im Vorverkauf erhältlichen STW-Kundenkarte) bzw. zwei Euro (Kauf beim Busfahrer) bezahlen. Familien zahlen für den ganzen Adventsamstag nur 2,80 Euro (im Vorverkauf) bzw. 3,30 Euro (beim Busfahrer). Kinder zahlen 1,10 Euro (im Vorverkauf) bzw. 1,30 Euro (beim Busfahrer) für den ganzen Tag. Der Klagenfurter Verein „fahrgast kärnten“ hofft auf eine rege Inanspruchnahme dieser Aktion zur Belebung der Innenstadt und Entlastung der Verkehrssituation.

von Fahrgast Kärnten

Kleine Zeitung 16.12.2013

ÖBB stellen die Weichen für 2014

Die ÖBB rüsten in Kärnten zügig auf: Ein Tageszug fährt nach Venedig, die Züge nach Lienz werden zu Railjets und Fahrzeuge werden umgebaut. Dennoch kugelt es Kritik.

Kronen Zeitung 18.01.2014

GASTKOMMENTAR

Christoph Trötzmüller, Verein „fahrgast“

Güterzüge auf leisen Sohlen

Nach Venedig geht es wieder mit Zug, dafür weniger Busse ● Vieles wird anders:

Neue Linien für Kärntner Öffis

Kronen Zeitung 16.12.2013

Geschenkübergabe in Villach: Einmal täglich fährt jetzt im Winter der IC-Tageszug nach Venedig

Güterzüge müssen umgerüstet werden

Woche 15.01.2014

Wenn die Busfahrt zu einer „Weltreise“ ausufert

Die Leserin ärgert sich über die STW-Linie 85: Die Fahrt von Waidmannsdorf zur Landesregierung (18 Minuten) dauert zu lange

WAIDMANNSDORF (ka). WOCHE-Leserin Marion Hinteregger ist auf die Aktion „Weil es uns nicht egal ist“ aufmerksam geworden, die auch 2014 weitergeführt wird.

genfurt. „Aber es ändert sich absolut nichts“, klagt die Busnutzerin und wendet sich an die WOCHE in der Hoffnung, dass es konkrete Verbesserungen bei der Buslinie 85 geben wird.

Die Stadtwerke sammeln Anregungen der Kunden und lassen sie im Zuge der jährlichen Nachjustierung und Optimierung des Liniennetzes mit ein-

KTZ 16.12.2013

Augstein

Mobilitätsvereine wünschten »Gute Fahrt«

Fahrt wünschten Vertreter der Vereine »pro- »Fahrgast Kärnten« (Bild) dem fred Oberrauner sowie dem Denn mit der neuen Tageszug- wurde ihre Forderung erfüllt.

Österreichische Post AG, Info.Mail Entgelt bezahlt.