Österreichische Post AG, Info.Mail Entgelt bezahlt.

fahrgast kärnten

INKLUSIVE Fahrgast Graz · Steiermark

das magazin für fahrgäste

Nr. 1/2016 Juli - Oktober 2016 2,- Euro

- Wandern mit Bahn & Bus
- Klagenfurt: Einsparungen
- Gailtal: Busse und neue S-Bahn S4
- Deutsche Bahn stellt Nachtzüge ein
- „HELLÖ“ - die neuen Fernbusse der ÖBB

Urlaubsregion Weißensee: Naturparkbusse und Bahnhof-Shuttles ermöglichen sanfte Mobilität.

Foto: - ML -

UMDENKEN ...

Klimafreundliche Mobilität von morgen, schon heute mitgestalten.

fahrgast kärnten

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

Bitte um Ihre Unterstützung!

Durch eine neue Zustellform können wir keine Erlagscheine mehr beilegen.

Wir bitten um die Bezahlung des Mitgliedsbeitrages 2016 - vielen Dank!

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

Inhaltsverzeichnis:

Vorwort / Impressum	2
„HELLÖ“ - der neue ÖBB-Fernbus	3
Gailtal: Busse und neue S-Bahn S4	4 - 5
Wandern mit Bahn & Bus	6 - 7
Deutsche Bahn stellt Nachtzüge ein	8
Fahrgast Graz/Steiermark	**I - IV**
Sommeraktionen	9
ÖBB-Homepage: Neues Design	10
Parkraum-Management in Städten	11
Klagenfurt: Einsparungen	12 - 13
Klagenfurt: Welzenegg-Vorschlag	14 - 15

Liebe Leserinnen und Leser!

Vielleicht ist Ihnen auf unserer Homepage der folgende Satz schon einmal aufgefallen:

„Wir gestalten mit unserer ehrenamtlichen Tätigkeit den Öffentlichen Verkehr im Sinne der Fahrgäste mit.“

Doch wie sieht die Realität wirklich aus? Trotz unserer großen Erfahrung durch unsere intensive Nutzung von Bahnen und Bussen im In- und Ausland verhalten sich Verkehrsunternehmen und die Politik oft sehr beratungsresistent. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass wir mit unseren Einschätzungen sehr oft richtig gelegen sind. Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass unsere Vorschläge dem Fahrgast ein Mehr an Qualität gebracht hätte und manchmal auch viel Steuergeld erspart geblieben wäre, z. B. betreffend die Ausstattung der ÖBB „Railjet“-Züge oder das Linienkonzept in Klagenfurt.

Die Modernisierung der S4 (Villach – Hermagor) ist zwar ein Fortschritt, doch wird der große Erfolg wahrscheinlich ausbleiben, weil Linienverbesserungen an der Strecke ausbleiben und die Fahrzeit gegenüber dem Auto zu lange sein wird.

Unser Engagement beschränkt sich zur Zeit mehr aufs Informieren und Aufzeigen von Fehlentwicklungen doch leider weniger auf das M i t g e s t a l t e n !

Ihr Christof Trötzmüller (Schriftführer)

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: **25.08.2016** in Villach
Donnerstag: **29.09.2016** in Klagenfurt
Donnerstag: **27.10.2016** in Villach
Donnerstag: **24.11.2016** in Klagenfurt
(= Jahreshauptversammlung 2016)

Adresse / Impressum:

fahrgast kärnten
Lastenstraße 1
9020 Klagenfurt

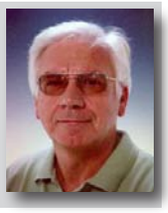
Tel: 0699/11696044
ZVR-Nr.: 884873975

Internet: www.fahrgast-kaernten.at
E-Mail: info@fahrgast-kaernten.at

Druckproduktion:
free agent dba johannes lackner,
9020 Klagenfurt am Wörthersee

Mitarbeiter dieser Ausgabe von **fahrgast kärnten**:

Dr. Richard Huber



Richard Hunacek

Eduard Kaltenbacher

David Lackner

Dr. Markus Lampersberger

Christof Trötzmüller

„HELLÖ“ - DER ÖBB-FERNBUS IST GESTARTET

Nun sind auch die *Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB)* in den heiß umkämpften Fernbusmarkt eingestiegen. Zur Bedienung der 31 Ziele in Deutschland, Schweiz, Italien, Slowenien und Kroatien wurde in 28 neue Reisebusse mit je 56 Sitzplätzen investiert. Über eine Ausweitung des Netzes in Richtung Osten wird bereits nachgedacht.

Konkurrenz Straße - Schiene

Grundsätzlich ist jede Angebotsausweitung im Öffentlichen Verkehr (ÖV) zu begrüßen. Ist es aber notwendig, dass staatliche Bahnunternehmen wie die *Deutsche Bahn AG*, die französische Bahn *SNCF* und jetzt mit Verspätung auch die *ÖBB* in diesen Markt mit Niedrigstpreisen einsteigen und in manchen Relationen sich selbst Konkurrenz bei Bahnverbindungen machen. Seitens der *ÖBB* wird zwar versichert, dass dies nicht der Fall ist, da eine völlig andere Zielgruppe angesprochen wird.

Das „HELLÖ“-Fernbusnetz

Liberalisierung des Schienenmarktes

Die *Europäische Union (EU)* wollte mit der Liberalisierung des Schienenmarktes eine Revitalisierung des Schienenverkehrs ereichen. Es müssen nunmehr die Eisenbahnunternehmen unter marktwirtschaftlichen Regeln geführt werden, und mit dem Zugang Dritter auf das Schienennetz sollte durch zusätzliche Konkurrenz das Angebot zunehmen.

Trotz dieses Versuches seitens der EU haben die europäischen Bahnen ihr Angebot auf der Schiene im grenzüberschreitenden Verkehr nicht weiter ausgebaut, sondern ganz im Gegenteil, immer weiter ausgedünnt.

Warum die Staatsbahnen nicht durch eine intensivere Zusammenarbeit bei ihrem Kerngeschäft, der Schiene, bleiben und so den Fernbussen Konkurrenz machen, ist nicht nachvollziehbar.

Resümee

Seit der Eingliederung des Postbusses in die ÖBB hat der ÖBB-Konzern bereits das größte Busunternehmen in Österreich. Mit diesen über 2.100 Bussen betreibt die ÖBB die meisten Regionallinien. Doch ist das Engagement in diesem Sektor sehr mangelhaft.

So mangelt es an abgestimmten Fahrplänen, an durchgehend zu lösenden Fahrkarten von Bahn & Bus und letztlich auch daran, dass zum Beispiel die ÖBB-Vorteilscard-Classic für Linienbusse nicht anerkannt wird.

Warum die ÖBB den Postbus als fast komplett getrennten Betrieb von der Bahn führt, ist in jeder Hinsicht unverständlich.

Es gibt also weit mehr Handlungsbedarf bei den **Regionalbuslinien** und beim grenzüberschreitenden **Fernverkehr auf der Schiene**.

- Christof Trötzmüller -

Ein „HELLÖ“-Fernbus der Linie Venedig - Wien beim Zwischenstopp in Laibach. *Foto: Angelika Ortner*

Beim Kerngeschäft bleiben

Wenn schon Bus, dann Regionalbus

GAILTAL: BUSSE UND NEUE S-BAHN – S4

Am 11.12.2016 wird der Öffentliche Verkehr im Gailtal neu gestaltet. Zwischen Villach und Hermagor wird die neue S-Bahn S4 im Stundentakt von 06.00 bis 22.00 Uhr verkehren, und im oberen Gailtal (Hermagor – Kötschach-Mauthen) werden die Züge auf Busse im Stundentakt umgestellt.

fahrgast kärnten steht drohenden Einstellungen von Bahn- und Buslinien ablehnend gegenüber und hat sich in der Vergangenheit nicht gescheut, gegen derartige Planungen auch in die Öffentlichkeit zu gehen.

Der gesamten Gailtalbahn drohte die Einstellung

Einstellung der gesamten Gailtalbahn drohte

Für die Gailtalbahn Arnoldstein – Kötschach-Mauthen besteht ein Verkehrsdienstvertrag des Landes mit den ÖBB, der den Betrieb um jährlich ca. € 500.000,- sichert und der im Jahr 2020 endgültig ausläuft.

Aufgrund der bekannten Finanzmisere sieht sich das Land nicht in der Lage, den Vertrag zu erneuern, was zwangsläufig die **Einstellung der Gesamtstrecke** zur Folge hätte, wenn sich nicht andere Zahler (z.B. die Gemeinden) finden würden. Letzteres ist jedoch sehr unwahrscheinlich.

Schienen-Infrastrukturpaket

Das Mitte Dezember 2015 von der Kärntner Landesregierung beschlossene Paket sieht einerseits die Auflassung der Teilstrecke Hermagor – Kötschach-Mauthen und der Strecke Weizelsdorf – Rosenbach vor, im Gegenzug aber die Intensivierung in Form von S-Bahnen und Elektrifizierung auf den verbleibenden Teilstrecken Arnoldstein – Hermagor bzw. Klagenfurt – Weizelsdorf.

Der Bahnhof Kötschach-Mauthen wird nur noch von Bussen angefahren werden. Foto: -ML-

Elektrische S-Bahn und dichter Bus-Takt

Hermagor – Kötschach-Mauthen: Busse

Bereits mit 11.12.2016 wird der obere Abschnitt der Gailtalbahn (Hermagor – Kötschach-Mauthen) auf Busbedienung umgestellt. Letzteres ist aufgrund der sinkenden (Schüler-) Fahrgastzahlen um ein Vielfaches günstiger als die Weiterführung auf der Schiene.

Laut Konzeptvorstellung sollen an Werktagen (Montag bis Freitag) Busse im Stundentakt zwischen Hermagor und Kötschach-Mauthen jeweils als Anschluss zur/von der neuen S-Bahn S4 verkehren. Ebenfalls im Stundentakt sollen Busse zwischen Kötschach-Mauthen und Oberdrauburg fahren, mit Anschluss an die dortige S-Bahn S1 in Richtung Lienz und Spittal-Millstättersee.

Die Anschlüsse in Kötschach-Mauthen in Richtung Würmlach und Lesachtal sollen ebenfalls wesentlich verbessert werden, sowie das Gitschtal von Hermagor aus eingebunden werden, nach Möglichkeit bis zum Weißensee und zum Bahnhof Greifenburg.

Über das Fahrplanangebot der Busse an Wochenenden lagen bei Redaktionsschluss noch keine Informationen vor.

Die Nachteile durch vermehrtes Umsteigen oder für den Gailtalradweg sind uns bewusst. Allerdings muss auch gesagt werden, dass die Tourismuswirtschaft kärntenweit (etwa im Gegensatz zu Osttirol) keinerlei Beitrag zum Radtransport auf der Schiene leistet.

Viele Verbesserungen für Kärnten

Auf der anderen Seite enthält das Paket eine Vielzahl von dringend notwendigen Verbesserungsmaßnahmen an der Infrastruktur.

So sollen die letzten Dieselstrecken der Bahn elektrifiziert, die S-Bahn ausgebaut (auch Klagenfurt – Bleiburg/Wolfsberg), sowie wichtige Tourismusbahnhöfe am Wörthersee (Velden, Pörtschach und Krumpendorf) barrierefrei gemacht werden.

Durch die verbesserte Infrastruktur und die damit erhöhte Frequenz werden **modernere Fahrzeuge** notwendig werden.

Villach – Hermagor: Neue S-Bahn S4

Ebenfalls im Dezember 2016 startet im unteren Abschnitt der Gailtalbahn (Arnoldstein - Hermagor) die S-Bahnlinie S4 mit Stundentakt von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr. Bis zum Jahr 2019 soll die S4 elektrifiziert sein, sollen alle Bahnstationen barrierefrei modernisiert und der Bahnhof Hermagor umgebaut sein.

Beschleunigung der S-Bahn ist nötig

Die Auflassung technisch ungesicherter Eisenbahnkreuzungen zwischen Hermagor und Arnoldstein im Zuge der Elektrifizierung ist ein Teil von Beschleunigungsmaßnahmen.

Es sind jedoch zusätzliche Beschleunigungsmaßnahmen durch Streckenbegradigungen vor allem im Bereich Schütt zwischen Arnoldstein und Nötsch, aber auch im Bereich St. Stefan – Presseggersee für eine konkurrenzfähige Fahrzeit der neuen S-Bahn zu setzen.

Kärntenweit überwiegen die Vorteile

fahrgast kärnten hat dieses Gesamtpaket genau geprüft und ist zum Ergebnis gekommen, dass kärntenweit die Vorteile des Pakets die Nachteile erheblich überwiegen. So werden innerhalb der nächsten vier Jahre insgesamt 60 Mio. Euro von ÖBB und Land investiert.

fahrgast kärnten wird sich aber massiv dafür einsetzen, dass die ÖV-Anschlüsse für die Bereiche oberes Gailtal, Feistritz im Rosental und St. Jakob im Rosental keinesfalls verschlechtert werden und es auch zu keiner tariflichen Verschlechterung gegenüber dem Bahnverkehr kommen soll („ÖBB-Vorteilscard-Classic“, Familienermäßigung).

- Richard Huber, Markus Lampersberger -

Strecken-Begradigung ist notwendig

Publikumsdiskussionen im Gailtal

Das neue Konzept für den Öffentlichen Verkehr im oberen Gailtal wurde in Kirchbach, Dellach im Gailtal und Kötschach unter zahlreicher Beteiligung der Bevölkerung vorgestellt.

Weiters lud das Magazin *„Meine Freizeit, Magazin für Wohnen & Leben in Kärnten & Osttirol“* am 15.06.2016 zu einer Diskussion zum Thema „Mobilität am Land“ in die Bezirkshauptmannschaft Hermagor ein.

Großes Interesse der Region

Die Region „Gailtal - Gitschtal - Lesachtal“ zeigte sich als Modellregion sehr an der Weiterentwicklung des Verkehrs in einer Zusammenarbeit der großen öffentlichen Anbieter mit der regionalen Wirtschaft und dem Tourismus interessiert.

Car-Sharing und Elektromobilität

Der Stromunternehmer Wilfried Klauss („Alpe Adria Energie“) und der Inhaber des Autohauses Patterer starten beginnend in der Region Weißensee ein Modell von Car-Sharing und Elektromobilität.

Bus-Takt für acht Jahre

Bei den Veranstaltungen zeigte sich, dass die Verantwortlichen grundsätzlich positiv zum neuen Konzept stehen, wobei LR Holub versicherte, dass auf den Hauptlinien von Montag bis Freitag ein Bus-Stundentakt für zumindest acht Jahre vertraglich abgesichert ist.

Weiters forderte der Bürgermeister des Lesachtales die Durchbindung des Stundentaktes.

Über eine allfällige (touristische) Nutzung der dann aufgelassenen Bahntrasse Hermagor – Kötschach soll laut LR Holub eine eigene Besprechung mit den Touristikern stattfinden.

fahrgast kärnten fordert Beschleunigung

Bei den Veranstaltungen in Kötschach und Hermagor war **fahrgast kärnten** vor Ort und deponierte u.a.folgende Forderungen:

Tarifmaßnahmen für die „ÖBB-Vorteilscard-Classic“, die derzeit nur für Bahn-, nicht aber für Busfahrten ca. 50 % Ermäßigung bietet.

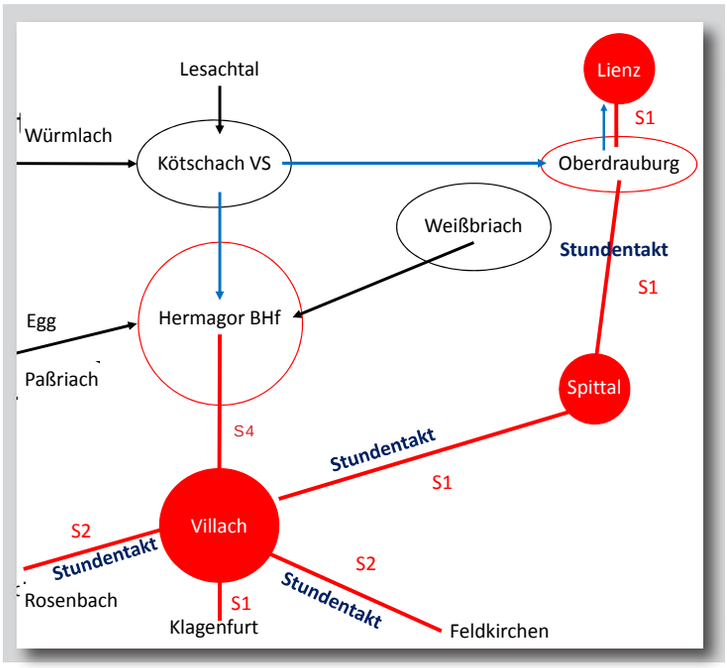
Einheitliche Familienermäßigung bei Bahn- und Busfahrten. Derzeit zahlen Familien für Busfahrten (abhängig von der Familiengröße) bis zu dreimal mehr als für Bahnfahrten.

Sitzplatz-Kapazitäten in den Bussen in ausreichendem Ausmaß, auch während des Schülerverkehrs.

Streckenbegradigungen der neuen S-Bahn Hermagor – Villach (wie oben beschrieben).

Eine **öffentlichkeitswirksame Vorstellung** des neuen Konzeptes.

- RHB, ML -



Einheitlicher Tarif ist wichtig

ZUM WANDERN MIT BAHN & BUS

Auch 2016 ist das Wandern wieder mit Bus und Bahn möglich. **fahrgast kärnten** stellt wieder einige Regionen vor, wo man wunderbare Touren und Ausflüge machen kann.

Geheimtipps für Wanderer im oberen Drautal

PYRAMIDENKOGEL

Seit dem vergangenen Jahr kann man wieder mit dem Postbus zum Pyramidenkogel [1] fahren. Der Bus fährt seit 15.06. noch bis zum 15.09.2016 zwischen Reifnitz und Pyramidenkogel im Stundentakt. Jeweils alle zwei Stunden gelangt man mit den Wörthersee-Schiffen von Velden oder Klagenfurt nach Reifnitz zum Pyramidenkogel-Bus. Zusätzlich verkehrt ein Kurspaar ab/bis Klagenfurt Busbahnhof (ab 09.55 Uhr, an 18.45 Uhr).

Informationen:

www.postbus.at/kaernten, Tel. 0463-54340
www.woertherseeschifffahrt.at, Tel. 0463 21155
www.pyramidenkogel.info, Tel. 042732443

Neu: Wandertaxi

NATIONALPARK HOHE TAUERN

Das System wurde heuer von Wanderbussen auf Wandertaxis umgestellt. Es gibt keinen Fahrplan mehr, sondern das Wandertaxi verkehrt nach Voranmeldung bei den „HPV-Verkehrsbetrieben“ - mindestens zwei Stunden vorher bzw. bei Frühfahrten von 07.00 bis 09.00 Uhr am Vortag bis 20.00 Uhr.

Tel. 0664-1278579, E-Mail: hp@hpv-moelltal.at

Das Wandertaxi fährt wie gewohnt zur Jamnigalm [2] (Wanderung zur Hagenerhütte am Tauernhauptkamm auf 2280 m Höhe), zur Ankogelbahn [3], in das Dösental (Wolligerhütte, A.-v.-Schmid-Haus am Dösensee, mit Besteigung des Säulecks), sowie zum Himmelbauer und weiter in das Mölltal zur Gletscherbahn [4] und zur Raggaschlucht [5].

Die reguläre Buslinie fährt im Mölltal entlang der Strecke Spittal/Drau - Möllbrücke - Obervellach - Winklern - (Iselsberg - Lienz) Mörtschach - Heiligenblut - Franz-Josefs-Höhe.

DRAUTAL

Hier gibt es sehr schöne Wanderungen ab dem Hochstadelhaus, von der Emberger Alm und Leppneralm aus, für jeden Wandertyp und auch für Familien geeignet.

Bahnhofs-Shuttle zum Weißensee

Emberger Alm [6]

Vom Bahnhof Greifenburg-Weißensee aus verkehrt das Wandertaxi täglich um 09.40 Uhr um € 10,-. Anmeldung bei „Autoreisen Edelweiss“, Tel. 0650-3363631, www.autoreisen-edelweiss.at

Hochstadelhaus [7]

Der Bus fährt ab dem Bahnhof Oberdrauburg täglich um 09.25 Uhr, retour um 16.25 Uhr. Tel. 04710-3036, 04710-2778 (Hr. Udo Fröschl).

Leppneralm [8]

Informationen und Anmeldung bis 17 Uhr am Vortag bei „Taxiunternehmen Siebler“, Tel. 04710-2356 oder 0676-676076.

WEISSENSEE [9]

Ein Bahnhofs-Shuttle zum Weißensee verkehrt von/zu jedem Zug im Bahnhof Greifenburg-Weißensee als Rufbus, mit Umsteigen beim Kreuzwirt in den Naturparkbus.

Anmeldung bis spätestens eine Stunde vor Fahrtwunsch, Tel. 0800-5001905.

Das Tagesticket für die Hin- und Rückfahrt kostet pro Person € 10,-.

Weiters gibt es am Weißensee einen Wanderfrühbus zwischen 07.00 Uhr und 08.00 Uhr, einen Abendrufbus von 19.00 Uhr bis 22.00 Uhr und einen Regionswanderbus für Urlaubsgäste in der Region Weißensee.

DOBRATSCH (VILLACHER ALPE) [10]

Der Postbus fährt wieder in den Naturpark Dobratsch, heuer vom 15. Juni bis 28. September an jedem Mittwoch, Samstag und Sonntag sowie am 15. August. Die Abfahrt vom Hauptbahnhof Villach erfolgt um 09.15 und 11.30 Uhr, sowie retour ab Rosstratte (Villacher Alpe) um 16.00 Uhr. Der Fahrpreis beträgt für Erwachsene € 5,- (€ 7,- mit Alpengarten) sowie für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre € 2 ,- (€ 3,- mit Alpengarten).

Der Bahnhof Mallnitz-Obervellach als umweltfreundlicher Startpunkt zu den Wandertaxis. Foto: -ML-

OSTTIROL [11]

In Osttirol bieten Wanderbusse wieder ein gutes Angebot, um Wanderer ohne PKW für die Nationalparkregion zu begeistern.

So verkehren Busse von Lienz aus mit wunderbaren Wandermöglichkeiten in das Defereggen-, Virgen- und Kalsertal. Alle Informationen findet man in einem eigenen Folder sowie im Internet unter www.osttirol.com oder www.nationalparkhohetauern.at

Alle Busse fahren um 09.05 Uhr vom Bahnhof Lienz ab, die Züge aus Richtung Spittal kommen um 08.30 Uhr an.

Weiters gibt es Wanderbusse in der näheren Umgebung von Lienz, zum Beispiel zur Dolomiten- und Hochsteinhütte oder in das Debanttal. Bei diesen Bussen sollte man sich bezüglich der Ankuftszeiten mit dem Tourismusverband Osttirol in Verbindung setzen.

NOCKBERGE, NOCKALMSTRASSE

Vom 11.07. bis 09.09.2016 fahren Postbusse an Werktagen außer Samstag entlang der Nockalmstraße [12] zwischen Ebene Reichenau, Schönfeld und Mehrlhütte.

Weiters gibt es jeden Dienstag und Donnerstag Fahrten zum Falkert [21] sowie Montag, Mittwoch und Freitag auf die Turrach [13].

Zubringerbusse verkehren aus Richtung Klagenfurt – Moosburg – Feldkirchen, sowie Villach, Spittal/Drau, Gmünd, Bad Kleinkirchheim und St. Michael im Lungau.

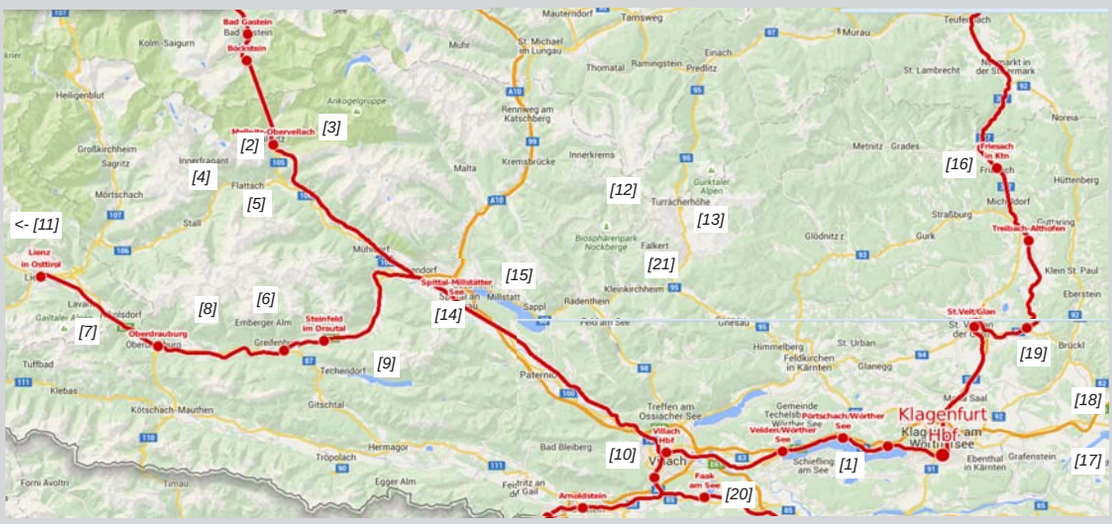
Es gilt der Tarif des *Verkehrsverbundes Kärnten* (Ermäßigung für Familien, Senioren).

Weitere Informationen:

Tel: 0463-54340, 0810 222 333 (tgl. 0-24 Uhr)
www.postbus.at/de/Reisetipps/Kaernten

- Richard Hunacek -

Wanderbusse ab Bahnhof Lienz



Auch heuer gibt es wieder viele Angebote für Ausflugs- und Kulturziele. *Kartengrundlage: www.oebb.at*

KÄRNTNER KULTURSOMMER

Im Kärntner Kultursommer gibt es heuer positive Neuerungen.

In Kooperation mit dem Reisebüro Springer und der „Kleinen Zeitung“ verkehren Busse zu mehreren Veranstaltungen.

Weitere Informationen: Tel. 0463-3870-211.

Busse verkehren von Klagenfurt über Villach zu den **Komödienspielen im Schloss Porcia** in Spittal/Drau [14] und den **Musikwochen Millstatt** [15], von Klagenfurt zu den **Burghofspielen in Friesach** [16], zu den **Sommerspielen in Eberndorf** [17], zum **Theater auf der Heunburg** [18] und zur **Trigonale in St. Georgen am Längsee** [19].

Es ist wirklich für jeden Geschmack etwas dabei, wie zum Beispiel „Der Gwissenswurm“ von Ludwig Anzengruber in Friesach, „Ein Sommernachtstraum“ und „Das Gespenst von Canterville“ in Spittal (Porcia), „Operettengala“ und „La Guitarra esencial“ in Millstatt, „Diener zweier Herren“ in Eberndorf ...

Finkenstein [20]

Es gibt zu allen Veranstaltungen auf der Burgarena Finkenstein einen Busshuttle von Villach (Willroiderparkplatz) aus, um € 5,- für die Hin- und Rückfahrt. Man muss sich einige Tage vorher anmelden.

Weitere Informationen:
Tourismusinformation Faak am See, Tel. 04254-2110, und im Villacher Kartenbüro.

Vielleicht gelingt es dem neuen Intendanten des Carinthischen Sommers, Holger Bleck, in den nächsten Jahren ein ähnliches Angebot einzurichten.

fahrgast kärnten ist sehr erfreut über diese positiven Initiativen und wünscht allen einen schönen Wander- und Kultursommer.

- Richard Hunacek -

Kultursommer auch ohne Auto erreichbar

„DEUTSCHE BAHN“ STELLT NACHTZÜGE EIN

Die *Deutsche Bahn AG* hat jedes Interesse an den Nachtzügen verloren. Mit Fahrplanwechsel zum Jahresende stellt sie sämtliche von ihr betriebenen Nachtzüge ein.

Qualitätszüge in der Vergangenheit

Seit Beginn des europaweiten, internationalen Bahnverkehrs in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts werden Nachtzüge als besonderes Qualitätssegment angeboten. Diese bestehen aus hochwertigen und bequemen Liege- und Schlafwagen. Letztere als Single-, Double- oder Triple-Abteile mit Waschgelegenheit und einem Frühstück und oft nur mit einem Ticket erster Klasse benützbar.

Nachtzüge boten Hotelqualität

Seit den 1980er Jahren wurden auch Schlafwagenabteile mit Dusche angeboten. Ferner bot, etwa in den hochwertigen und teuren Nachtverbindungen Hamburg – München und Berlin – München, ein Speisewagen ein Frühstücksbuffet in Hotelqualität.

Dieses Angebot war natürlich nicht kostengünstig. Immerhin versprach es einen guten Schlafkomfort, sodass man ausgeruht ankam und sozusagen einen Tag gewann.

Diese Verbindungen gab es zwischen allen größeren Städten Europas. Von Österreich aus verkehren bis heute täglich Nachtzüge nach Moskau/Kiew, Bukarest, Belgrad, Deutschland, Italien, Polen und in die Schweiz.

Billigflieger als Konkurrenz

Einen ersten Rückschlag erlitt der Nachtzugverkehr durch das wesentlich schnellere Flugzeug. Damit war das Argument, man gewinne einen Tag, nicht mehr gültig. Die Flugpreise sanken in den 1990er und 2000er Jahren auch innerhalb Europas stark.

In den letzten Jahren stellte die *Deutsche Bahn AG (DB AG)* nationale und (teilweise saisonierte) internationale Autoreisezüge, die oft mit Nachtzügen kombiniert waren, wegen angeblicher Unrentabilität ein. Dies, obwohl die Züge naturgemäß vorgebucht werden mussten und zumeist gute Auslastungen aufwiesen.

ÖBB übernehmen Nachtzüge

Kärnten: Rückgang

Am Beispiel Villach ist die negative Entwicklung erkennbar. Vor fünf Jahren gab es in der Sommer- und Wintersaison wöchentliche Autoreise- und Nachtzüge aus/nach Düsseldorf, Kornwestheim und Hamburg. Dann verkehrten die Winterzüge von Deutschland nur noch bis/ab Schwarzach - St. Veit.

ÖBB-Nachtzüge werden weiterhin verkehren und eventuell erweitert. Foto: -DL-

Vor zwei Jahren wurden schließlich die Nachtzüge der Sommersaison, aber auch die ÖBB-Autoreisezüge Wien – Villach (täglich) bzw. Wien – Lienz (wöchentlich) eingestellt.

Frankreich, Deutschland: Aus für Nachtzüge

Einem Bericht der FAZ (Frankfurter Allgemeine Zeitung) zufolge stellte die französische Bahn *SNCF* den Nachtzugverkehr schon im Juli 2016 ein.

Die *DB AG* begründet die ab Dezember 2016 vorgesehene Einstellung der Nachtzüge damit, dass diese seit Jahren Verluste in zweistelliger Millionenhöhe erwirtschaften würden. Den hohen Betriebskosten würden geringe, stagnierende Einnahmen gegenüberstehen.

Exklusive Kundenschicht geht verloren

Diese Begründung mag schon zutreffen, obwohl die Züge keineswegs preisgünstig und dennoch immer gut ausgelastet waren. Leider übersehen die Betriebswirte in der privatisierten Bahn den markt- und markenstrategischen Schaden durch diese Entscheidungen.

So geht den Bahnen eine exklusive Kundenschicht verloren, die ihre bisher teuer bezahlten Qualitätsansprüche auch nicht durch den Tagesverkehr (z.B. ICE oder TGV) erfüllt sieht, sondern gleich auf das schnellere Flugzeug umsteigt und nie mehr zum Verkehrsmittel Bahn im Fernverkehr zurückkehren wird. Ähnliches gilt auch für die Autoreisezüge. Deren Kunden werden nunmehr fliegen und am Ankunftsort einen Mietwagen nehmen.

ÖBB als Hoffnungsschimmer

Während Länder wie Frankreich und Deutschland aus rein betriebswirtschaftlichen Gründen auf Nachtzüge verzichten, gehen die *ÖBB* erfreulicherweise (noch?) einen anderen Weg und halten die von ihr betriebenen Nachtverbindungen aufrecht.

Die *ÖBB* verhandeln mit der *DB AG*, einzelne Nachtverbindungen von Letzterer zu übernehmen und dazu Schlaf- und Liegewagen gebraucht anzukaufen. Damit wären Nachtzüge etwa von Wien nach Hamburg oder ins Ruhrgebiet weiterhin gewährleistet.

- Richard Huber -

Fahrgast

@fahrgast_stmk /fahrgast.steiermark

Quo vadis, S11?

Sorgen und Hoffnungen im Übelbacher Tal: Die Zukunft der S-Bahn-Linie S11.

Die S-Bahn-Linie S11 durch das Übelbacher Tal hatte 2015 mehrmals für Schlagzeilen gesorgt, darunter leider auch für traurige. Ein Rückblick auf das vergangene Jahr und ein Ausblick in die Zukunft.

Die schlimmste Nachricht des vergangenen Jahres war sicherlich jene vom Zusammenprall zweier Züge, der sich am Vormittag des 6. Mai 2015 nahe der Haltestelle Waldstein ereignet hatte und bei dem zwei Todesopfer zu beklagen waren: ein Fahrgast und ein Triebfahrzeugführer starben.

Zu diesem schweren Unfall war es gekommen, nachdem ein Triebfahrzeugführer die in Waldstein vorgesehene Zugkreuzung nicht abgewartet hatte und unerlaubt in den folgenden Streckenabschnitt eingefahren war.

Daraufhin wurden von verschiedenen Seiten Vorwürfe laut, die praktizierte Sicherung der Strecke sei nicht ausreichend. Als zusätzliches Zugsicherungssystem wurden schließlich im Sommer in Waldstein 2000-Hz-Magnete verlegt, die bei unerlaubtem Überfahren eine Zwangsbremsung des Zuges bewirken.

Zugausfälle, SEV und Querschüsse

Der Unfall führte fortan zu Fahrzeugmangel, da an beiden beteiligten Triebwagen hoher Sachschaden entstanden war. Es kam daher immer wieder zu einem Schienenersatzverkehr mit Bussen und den damit verbundenen Komforteinbußen. Wegen Bauarbeiten an der ÖBB-Strecke zwischen Graz und Peggau-Deutschfeistritz entfielen zudem öfters die Direktzüge nach Graz und die Fahrgäste mussten auf Umsteigeverbindungen ausweichen.

Zu allem Überfluss tauchte auch noch ein „Positionspapier“ der Gemeinde Deutschfeistritz auf, in dem die Forderung erhoben wurde, die S-Bahn-Linie S11 zwischen Peggau-Deutschfeistritz und Übelbach stillzulegen und den gesamten Öffentlichen Verkehr im Übelbacher Tal auf Busse zu verlagern – zum Missfallen der Gemeinde Übelbach, die in diesem Fall ebenfalls ihren S-Bahn-Anschluss verlieren würde. Dennoch fasste im September der Gemeinderat Deutschfeistritz

In Waldstein kreuzt die S-Bahn Graz–Übelbach jene von Übelbach nach Peggau–Deutschfeistritz.

FG_Zeitung_01_2016_07.indd 1 25.06.2016 23:26:01

sogar formal einen Beschluss *gegen* die S-Bahn.

Argumente pro S-Bahn

Fahrgast wandte sich in einem Schreiben an die Mitglieder des Gemeinderats von Deutschfeistritz und führte Argumente für den Fortbestand der S-Bahn im Übelbacher Tal an, die offenbar in der Diskussion nicht beachtet worden waren:

– Die steirische S-Bahn ist ein Erfolgsmodell – kein Wunder, denn schienengebundene Verkehrsmittel sind komfortabler und attraktiver als Busse und erreichen daher höhere Fahrgastzahlen. Eine Abkoppelung des Übelbacher Tales vom steirischen S-Bahn-Netz hätte negative Folgen für dessen Erreichbarkeit und damit für die öffentliche Wahrnehmung und Wirtschaft.
– Gerade im Übelbacher Tal besteht eine dichte Haltestellenfolge (11 S-Bahn-Halte auf dem ca. 10 km langen Streckenabschnitt Peggau-Deutschfeistritz–Übelbach), somit ist die Region mit der S-Bahn ideal erschlossen und kurze Zugangswege zum Öffentlichen Verkehr sind garantiert. Die Haltestellen liegen günstig zur Besiedelung.
– Schon die – auf Initiative von Fahrgast erfolgte – Verdichtung des Fahrplans zwischen Übelbach und Peggau-Deutschfeistritz im Jahre 1988 führte zu Fahrgastzuwächsen von 40 %. Ein weiterer Fahrgastzuwachs konnte mit der Eingliederung in das S-Bahn-Netz und der Führung von direkten Zügen nach Graz erreicht werden. Folgerichtig wurden in den letzten Jahren zahlreiche Investitionen in die Bahn getätigt. Eine Umstellung des Öffentlichen Verkehrs auf Busse würde diese Erfolge zunichte machen. Die direkte Anbindung nach Graz ginge verloren oder würde bei einer Umstellung auf Busse zu längeren Fahrzeiten, insbesondere im Stadtgebiet, führen. Zahlreiche Fahrgäste würden wieder auf PKWs umsteigen – zum Schaden der Umwelt und der Region.
– Auch aus ökologischen Gründen ist eine Umstellung des Öffentlichen Verkehrs von einer elektrisch betriebenen und damit emissionsfrei verkehrenden Eisenbahn auf Busse mitten in einem Feinstaub-Sanierungsgebiet abzulehnen! Die von der Gemeinde Deutschfeistritz in das Spiel gebrachten Elektrobusse („E-Mobilitäts-Versuchsregion“) befinden sich noch im Versuchsstadium und sind noch nirgends zufriedenstellend im Einsatz. Warum sollte gerade die Bevölkerung im Übelbacher Tal „Versuchskaninchen“ sein?

Die S-Bahn nach Übelbach bleibt auch in Zukunft Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs in der Region.

Tatsächlich ging es dem Gemeinderat gar nicht primär um die Stilllegung der S-Bahn und deren Ersatz durch Busse. Denn auf Nachfrage wurde der Deutschfeistritzer Bürgermeister Viertler in Medien mit der Aussage zitiert, dass das Angebot der S11 schon „super“ sei, allerdings stoße sich die Gemeinde an der geforderten Kostenbeteiligung für die technische Sicherung der Eisenbahnkreuzungen auf ihrem Gemeindegebiet.

Runder Tisch

Schließlich lud Verkehrslandesrat Leichtfried am 9. Dezember 2015 zu einem Runden Tisch zum Thema Übelbacher Bahn mit den beteiligten Anrainergemeinden und den Steiermärkischen Landesbahnen.

Die Ergebnisse dieses Treffens ließen Fahrgäste aufatmen: Das Land Steiermark bekennt sich zu einem attraktiven Öffentlichen Verkehr und zur S-Bahn auch im Übelbacher Tal. Sie soll weiterhin das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs in der Region bleiben.

Den Sorgen der Gemeinde Deutschfeistritz wird sich eine eigene Projektgruppe annehmen. Außerdem wird eine Arbeitsgruppe aus Gemeinden, Steiermärkischen Landesbahnen und Tourismusverantwortlichen nach Ideen suchen, um die Bahn in Zukunft noch besser zu vermarkten und weitere Fahrgäste zu gewinnen.

Zukunft

Gerade zum letzten Punkt gibt es Vorschläge von Fahrgast: Weitere duchgehende Zugverbindungen Übelbach–Graz in den Nachmittag- und Abendstunden wären sicherlich attraktiv. Gleichzeitig ist die S11 (neben der S31 nach Weiz) die einzige S-Bahn-Linie ohne Sonntagsverkehr. Ein Wochenend-Grundangebot auch für Wanderer und Ausflügler wäre für eine Strecke mit dem Qualitätsmerkmal „S-Bahn“ sicherlich angebracht.

Im März 2016 wurde bekannt, dass sich die Steiermärkischen Landesbahnen aktuell in einem Umstrukturierungsprozess befinden und viele Aufgaben künftig von ihrem Tochterunternehmen Steiermarkbahn wahrgenommen werden sollen. Unabhängig von der Organisationsform macht das politische Bekenntnis des Landes Steiermark zur S-Bahn Hoffnung, auch in Zukunft per Bahn durch das Übelbacher Tal reisen zu können.

Marcus Pirker

Fahrgast-Steiermark-Adressen

Gelbe Post:	Fahrgast, Postfach 30, 8016 Graz
E-mail:	office@fahrgast-steiermark.at
Homepage:	www.fahrgast-steiermark.at
Facebook:	www.facebook.com/fahrgast.steiermark
Twitter:	www.twitter.com/Fahrgast_Stmk
Mobil:	0650 245 34 20
Konto:	IBAN: AT51 4666 0100 0000 6326
	BIC: SVIEAT21

FG_Zeitung_01_2016_07.indd 2 25.06.2016 23:26:03

Über die Grenzen

Land Steiermark beschließt die Verlängerung der S51 von Bad Radkersburg über die Grenze nach Slowenien.

Der Zweite Weltkrieg hatte viele Wunden in das europäische Eisenbahnnetz gerissen. Eine davon ist die Sprengung der Eisenbahnbrücke über die Mur bei Bad Radkersburg. Diese Lücke soll nun nach über 70 Jahren wieder geschlossen werden.

Die Idee, die Bahnlinie von Spielfeld-Straß nach Bad Radkersburg wieder über die österreichisch-slowenische Grenze bis nach Gornja Radgona zu verlängern und dort mit der Bahnlinie nach Ljutomer zu verknüpfen, wurde in der Vergangenheit immer wieder geäußert. Der 2011 gegründete, in der Region engagierte Verein „Neue Radkersburger Bahn“ hat es immer wieder geschafft, das Thema auf die Agenda der Politik zu setzen. So wurde 2014 von den Städten Bad Radkersburg und Gornja Radgona gemeinsam eine Studie in Auftrag gegeben, die die Umsetzbarkeit und Sinnhaftigkeit dieses Projekts aufzeigte.

Jüngster Erfolg war nun der formale Grundsatzbeschluss des steirischen Landtags, der in der Sitzung am 19. Jänner 2016 gefasst wurde. Darin wird die Landesregierung aufgefordert, sich für die Wiedererrichtung dieser Strecke einzusetzen und dazu Verhandlungen mit dem Bund, der EU und den ÖBB zur Umsetzung aufzunehmen.

Die Kosten für den 2,8 km langen Lückenschluss betragen laut Studie ca. 20 Mio. Euro. Darin enthalten ist der Neubau einer Eisenbahnbrücke über die Mur sowie alle weiteren erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen. Sie sollen zu großen Teilen aus EU-Fördermitteln und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden.

Vorbilder

Im vergangenen Jahrzehnt gab es in Europa mehrere „Lückenschlüsse“, also grenzüberschreitende Streckenreaktivierungen oder kurze Neubaustrecken zwischen benachbarten Ländern, die einst durch den Eisernen Vorhang oder andere streng kontrollierte Grenzen unterbrochen waren. Oft war dabei der EU-Beitritt der jeweiligen Staaten der ausschlaggebende Anlass, zumal seitens der EU auch umfangreiche Fördergelder für solche Maßnahmen zur Verfügung stehen. Eine Auswahl:

Ahlbeck (D) – Świnoujście (PL), 2008

Auf der deutsch-polnischen Insel Usedom wurde mit der Grenzziehung nach dem Zweiten Weltkrieg auch die Bahnlinie zwischen Ahlbeck und dem nun polnischen Świnoujście unterbrochen. Obwohl die DDR und Polen „sozialistische Bruderländer“ waren, war nie eine Reaktivierung dieser Strecke in Diskussion. Nach der deutschen Wiedervereinigung wäre um 1992 beinahe die gesamte Bahn auf Usedom stillgelegt worden, bevor man sich doch zu einer umfassenden Modernisierung und Attraktivierung entschied, die zu einer beachtlichen Steigerung der Fahrgastzahlen führte. 2008 kam es dann auch zur Reaktivierung des 1,5 km langen Streckenabschnitts von Ahlbeck Grenze nach Świnoujście Centrum, der von der Usedomer Bäderbahn (UBB) betrieben wird. Die Baukosten von ca. 3 Mio. Euro waren zu 90 % aus EU-Mitteln finanziert worden, 10 % stammten von der UBB. In Diskussion ist weiterhin die Verlängerung durch Świnoujście und weiter zum Flughafen von Usedom, der wieder auf deutschem Gebiet liegt. Damit würde auf Usedom eine zweite grenzüberschreitende Strecke entstehen (siehe Fahrgast 1/2010).

Sebnitz (D) – Dolní Poustevna (CZ), 2014

Eine nur 600 Meter lange gleislose Lücke klaffte jahrzehntelang zwischen dem sächsischen Sebnitz (an der Bahnstrecke Bad Schandau–Pirna gelegen) und Dolní Poustevna in Tschechien, Endpunkt der Strecke aus Rumburk. Auch über diese Grenze war der Verkehr nach dem Zweiten Weltkrieg stillgelegt worden. Die Region, in der der Tourismus heute eine bedeutende Rolle spielt („Nationalpark Sächsische Schweiz/Böhmische Schweiz“), hatte jahrelang den Lückenschluss dieser Bahnstrecke gefordert. In Tschechien wurden bereits 2009 die Vorkehrungen getroffen und die Gleise bis zur Grenze saniert, in Deutschland verzögerte sich die Unterzeichnung der erforderlichen Verträge noch bis 2012 – die Deutsche Bahn wollte sicher gehen, dass die Aufgabenträger auch tatsächlich langfristig Verkehre auf der neuen Strecke bestellen.

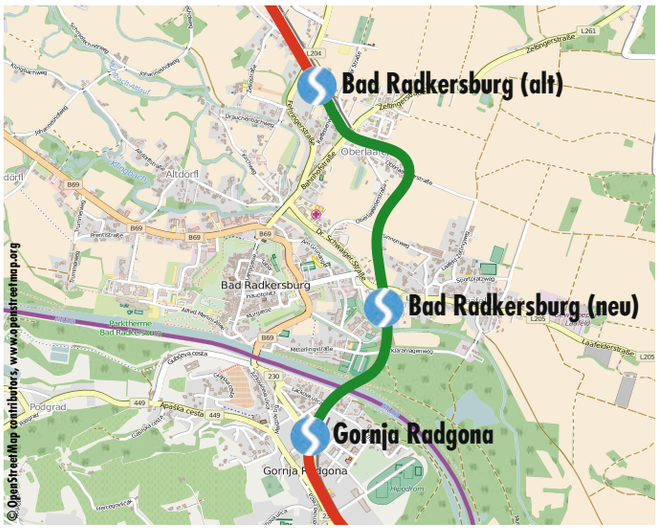
Die feierliche Eröffnung der reaktivierten, grenzüberschreitenden Strecke erfolgte schließlich am 4. Juli 2014. Knapp 3 Mio. Euro hatte DB Netz als verantwortliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen investiert. Neben dem Streckenneubau musste auch das Stellwerk im Bahnhof Sebnitz umgebaut und für die neue Betriebsführung adaptiert werden. Durch die Reaktivierung dieses Grenzüberganges profitiert auch die Strecke Bad Schandau–Sebnitz von einer höheren Auslastung: Es ergeben sich nun für Tschechen auf bestimmten Relationen nämlich kürzere Fahrzeiten, wenn sie die Fahrtroute über Deutschland wählen. So ist der Weg zwischen Dolní Poustevna und Decin über Sebnitz, Bad Schandau und den Bahngrenzübergang bei Schöna kürzer als es die innertschechische Route wäre. Glücklicherweise flossen diese Gedanken in die Fahrplan- und Tarifgestaltung ein. 2015, ein Jahr nach der Eröffnung, zeigte sich der örtliche Verkehrsverbund Oberelbe mit der Auslastung der Züge zufrieden.

Selb (D) – Aš (CZ), 2015

Jüngstes Kind im Reigen der reaktivierten grenzüberschreitenden Verbindungen ist die Strecke von Selb-Plößberg in Bayern in die tschechische Stadt Aš. Einst Teil der kürzesten Verbindung zwischen Hof und Cheb fristete diese Strecke lange Jahre ein Schattendasein: der Personenverkehr wurde nach 1945

Die Radkersburger Bahn ist als S51 Teil des steirischen S-Bahn-Netzes.

FG_Zeitung_01_2016_07.indd 3 25.06.2016 23:26:04



Der Lückenschluss zwischen Bad Radkersburg und Gornja Radgona würde die Bahn wie auch die Region beiderseits der Grenze weiter aufwerten.

nicht mehr aufgenommen, der Güterverkehr endete in den 1990er Jahren. Zum Bau der Umfahrungsstraße von Selb wurde die Strecke auf deutscher Seite 1996 unterbrochen und stillgelegt.

2010 wollte auch die tschechische Staatsbahn die nicht mehr benutzten Gleisanlagen zwischen Aš und der Grenze auflassen. Doch keimten zu dieser Zeit bereits Bestrebungen zur Reaktivierung der Strecke auf: Eine Studie hatte ein Potenzial von über 1000 Fahrgästen pro Tag ermittelt, zudem eröffnet die Strecke auch die Option, einen Teil des LKW-Verkehrs auf die Schiene zu verlagern. Ein Bürgerbegehren in der Stadt Selb ergab im Jahr 2011 65 % Zustimmung zur Reaktivierung.

Die Kosten für die Wiedererrichtung der 7 km langen Bahnstrecke, einschließlich des Neubaus von drei Brücken, Sanierung des Oberbaus und technischer Sicherung von Bahnübergängen, betrugen etwa 9,5 Mio. Euro in Bayern und umgerechnet 2,75 Mio. Euro in Tschechien. Den Großteil steuerten EU und Bund bei, aber auch der Freistaat Bayern beteiligte sich an den Kosten und sogar die Gebietskörperschaften, also Landkreise und Städte, beteiligten sich mit 760.000 Euro an dem Projekt. Die Stadt Selb hatte sich schon beim Bürgerentscheid 2011 ihre Kostenbeteiligung von der Bevölkerung absegnen lassen. DB Netz investierte ihrerseits in ein neues Elektronisches Stellwerk.

Die Reaktivierung des grenzüberschreitenden Streckenabschnitts wurde somit auch zum Konjunkturprogramm für die in Bayern weiterführende Bahnlinie Selb–Rehau–Oberkotzau, wo sie in die Hauptstrecke nach Hof einmündet.

Raus aus der Sackgasse!

Die feierliche Eröffnung fand zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 statt. Am Eröffnungstag waren die Züge überfüllt und dadurch stark verpätet. Eine Lokalzeitung berichtete, dass die Bürgermeister von Selb und Aš just an diesem Tag mit dem Auto fahren mussten, um auf beiden Seiten der Grenze pünktlich an Festakten teilnehmen zu können …

Lückenschlüsse in Slowenien

Doch auch unser Nachbarland Slowenien kann schon auf zwei Lückenschlüsse von Eisenbahn-Grenzübergängen zurückblicken. Zu den spektakulärsten zählt die Reaktivierung, eigentlich der weitgehende Neubau, der Strecke Murska Sobota–Hodoš–Zalalövő. Als Teil des Paneuropäischen Korridors V wurde diese 43,5 km lange Strecke zwischen Slowenien und Ungarn 2001 eröffnet. Im Juni 2016 wurde nun auch die Elektrifizierung fertig gestellt. Obwohl als Fernverkehrsstrecke konzipiert und teilweise für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h trassiert, findet hier auch Regionalverkehr auf der Schiene statt.

Den EU-Beitritt Kroatiens nahmen die Slowenischen Eisenbahnen offenbar zum Anlass, um den Personenverkehr auf den grenzüberschreitenden Strecken Središće (SLO) – Čakovec (HR) und Mursko Središće (HR) – Lendava (SLO) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 zu reaktivieren. Diesen Reaktivierungen waren relativ einfach möglich, da die Infrastruktur nie stillgelegt worden war, sondern auch in der Zeit, als der Personenverkehr ruhte, von einzelnen Güterzügen befahren worden war.

Fazit

Der geplante Eisenbahn-Grenzübergang Bad Radkersburg/Gornja Radgona befindet sich also in guter Gesellschaft. Wie in den geschilderten Beispielen könnte mit finanzieller Unterstützung aus europäischen Förderprogrammen und nationalen Infrastrukturmitteln eine relativ kurze neue Strecke über die Grenze gebaut werden, die eine Aufwertung für die Regionen diesseits und jenseits der Mur ist.

Möglich wäre dabei auch die Errichtung einer etwas zentrumsnäheren Haltestelle in Bad Radkersburg. Neue Kunden und dadurch steigende Fahrgastzahlen auf der Strecke der S51 Bad Radkersburg–Spielfeld-Straß wären ein wichtiges Signal für die Zukunft dieser Bahnlinie, deren Fortbestand über das Auslaufen des aktuellen Verkehrsdienstevertrages mit den ÖBB im Jahr 2018 hinaus ja derzeit nicht gesichert ist.

Auf slowenischer Seite wäre mit der Wiederaufnahme des Personenverkehrs zwischen Gornja Radgona und Ljutomer zu rechnen, wo die Bahn derzeit nur dem Güterverkehr dient. Sein Interesse am Wiederaufbau der Bahnlinie nach Bad Radkersburg hat Slowenien bekundet und sinnvoll wäre diese Investition vor allem, wenn sich dadurch eine durchgehende Bahnverbindung von Spielfeld-Straß bis Ljutomer ergeben würde, wo sie in den Paneuropäischen Korridor V mündet.

Das Engagement der Regionen und der nun erfolgte Landtagsbeschluss sind wichtige erste Schritte auf dem noch weiten Weg zu diesem steirischen europäischen Lückenschluss.

Die Erfahrung aus anderen Beispielen zeigt: Von attraktiven grenzüberschreitenden Bahnlinien profitieren die Menschen in beiden benachbarten Regionen!

Marcus Pirker

FG_Zeitung_01_2016_07.indd 4 25.06.2016 23:26:27

„Klimabündnisstadt Villach“

fahrgast kärnten hat schon mehrmals angeregt, Besuchern der neuen „Kärnten-Therme“ in Warmbad eine Ermäßigung zu gewähren, wenn sie mit Bus oder Bahn anreisen. Leider gab es für diesen Vorschlag stets Absagen.

Da jedoch die Stadt Villach mit 54 % und auch das Land Kärnten an der Therme beteiligt sind, wäre es für ein Umdenken höchst an der Zeit.

Im Parkhaus der Therme kostet eine Stunde regulär € 1,50. Als Badegast erhält man einen stark vergünstigten Tarif von € 1,- für vier Stunden bzw. € 2,- für acht Stunden.

Es ist unverständlich, dass man als Autofahrer eine starke Ermäßigung beim Parken erhält, aber als Bus- oder Bahnkunde keine Vergünstigung. **fahrgast kärnten** hofft weiterhin auf ein Einlenken. ***- RHC -***

3. Lienzer Südbahntage am 27. und 28. August 2016

Am Wochenende 27. und 28. August 2016 finden die 3. Lienzer Südbahntage statt.

Neben einer Ausstellung historischer Fahrzeuge der Eisenbahn gibt es heuer auch einen Feuerwehr-Bereich.

Weiters findet eine sehr große Modellbahnbörse statt. Auch für den kulinarischen Gusto ist bestens gesorgt.

Das heurige Highlight sind insgesamt 18 Sonderzüge mit der legendären, vereinseigenen Lok 1020.018 und den vereinseigenen Schlierenwagen, u. a. nach Sillian, Lienz, Spittal, Mallnitz.

Informationen, Anmeldung:

Dr. Carol Notdurfter, not@rkm.at
Tel. 0676-5518551
www.ebfl.at, www.tauernbahn.at

S-Bahn-NIGHTline

Die S-Bahn in Kärnten ist auch heuer wieder in der Nacht unterwegs. An den Wochenenden verkehren vom 2. Juli bis 11. September 2016 zusätzliche NIGHTline-Schnellbahnen bis 03.00 Uhr auf der S1 (Spittal - Villach - Klagenfurt - St. Veit/Glan) und auf der S2 zwischen Feldkirchen, Villach und Faakersee.

Während des Villacher Kirchtages verkehren die NIGHTline-Züge bereits ab Dienstag Abend (02.08.2016).

fahrgast kärnten begrüßt dieses Angebot, welches in den vergangenen Jahren bestens angenommen wurde. ***- EK -***

ÖBB-Sommerticket

Mit dem *ÖBB-Sommerticket* können Jugendliche unter 20 Jahren um € 39,- und von 20 bis 26 Jahren um € 69,- in den Sommerferien (bis 11.09.2016) mit ÖBB-Zügen (außer „EuroNight“-Züge, Privatbahnen) und auch mit IC-Bussen Klagenfurt - Graz fahren.

Es gilt Montag bis Freitag ab 08.00 Uhr, sowie an Sams-, Sonn- und Feiertagen ganztägig und ist nur am Ticketautomaten erhältlich.

Voraussetzung ist der Besitz der „ÖBB-VORTEILSCARD Jugend”, die um € 19,- am Bahnschalter erhältlich ist und Bahnfahren ein Jahr lang um 45% - 50% ermäßigt. ***- ML -***

Zahlreiche Events im Kärntner Zentralraum können auch heuer wieder mit der NIGHTline sicher und stressfrei erreicht werden. *Foto: - ML -*

Neues Design der ÖBB-Homepage

Seit dem Frühjahr besitzt die ÖBB-Homepage eine neue Benutzeroberfläche. Dem auf den ersten Blick durchaus ansprechenden Design steht eine recht verwirrende Ticketbuchung gegenüber.

Ruft man nun die ÖBB-Website www.oebb.at auf, so wird man mit einem flächendeckenden Panorama - aufgenommen aus einem Zug - begrüßt. Darauf befinden sich die Schaltflächen „Jetzt Ticket buchen“ und „Verbindung suchen“. Während man bei „Verbindung suchen“ auf die bisherige Benutzeroberfläche der Fahrplanauskunft „Scotty“ verlinkt wird, wurde der „Ticketshop“ erheblich verändert.

Nach der Eingabe der Reiseroute gelangt man zur Schaltfläche „Angebote und Tickets“. Danach folgen die Zugauflistungen und Einzelpreise zum Standardtarif.

Will man weitere Reisende oder Ermäßigungen hinzufügen, so muss dies am Seitenkopf separat konfiguriert werden. Bis zur Buchung und Bezahlung des Tickets setzen sich die Schritte durch Klicken fort.

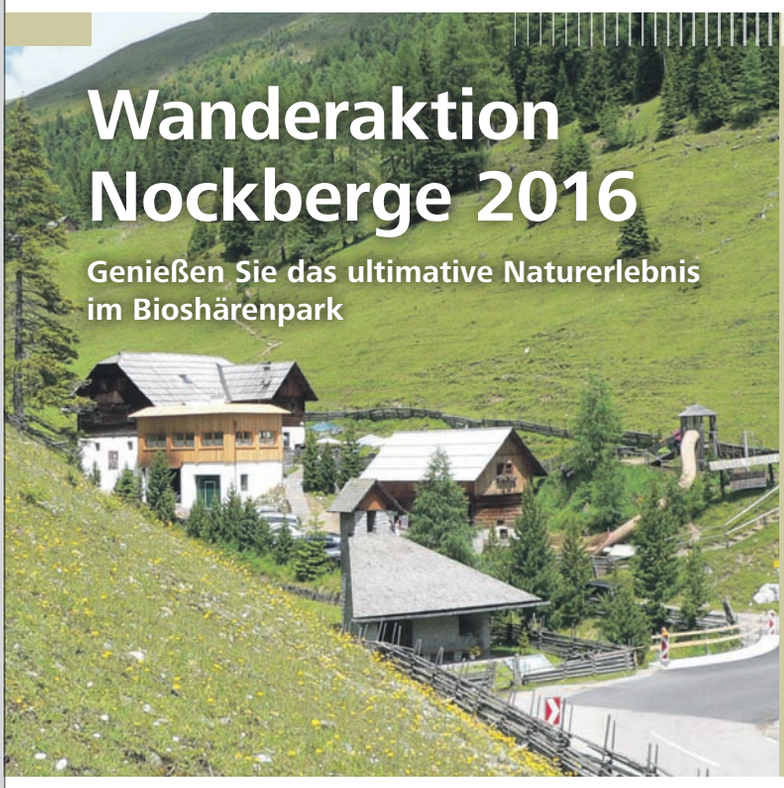
Wem das alte Buchungssystem bekannt ist, merkt sofort, dass ein Ticketkauf nun mehr Zeit (Klicks) in Anspruch nimmt.

Ein neues Systemdesign sollen demnächst auch die Fahrkartenautomaten bekommen. Es bleibt zu hoffen, dass hier die Kritiken bezüglich der Benutzeroberfläche berücksichtigt werden und eine leichte, einfach gehaltene Bedienung dem Design vorangestellt wird.

Dass ein Relaunch der Website zu geteilten Meinungen führt, ist nicht das erste Mal: Als vor wenigen Jahren ein Redesign der ÖBB-Seite durchgeführt wurde, bekam die Homepage den Negativpreis „Frustikus“ verliehen.

- David Lackner -

POSTBUS
Ein Unternehmen der ÖBB



Der ÖBB-POSTBUS bringen Sie vom 11. Juli bis 09. September 2016, jeweils Montag bis Freitag, aus nahezu ganz Kärnten zu tollen Wanderungen und Naturabenteuern in den Bergen das Bioshärenpark Nockberge. Und das mit Chauffeur!

Mit dem Sonderticket „Wanderaktion Nockberge 2016“ können Sie aus ganz Kärnten, sofern Sie ausschließlich den Postbus benützen, sehr preisgünstig, zu den Wanderzielen des Biosphärenparks Nockberge reisen. Turracher Höhe, Nockalmstraße, und Falkertsee sind für Erwachsene um nur max. 9,50 Euro pro Fahrtrichtung erreichbar.
Das Familienticket (Eltern oder Elternteil mit bis zu 5 Kindern unter 15) kostet max. 14,80 Euro, Kinder von 6 bis 15 Jahren zahlen max. 5,30 Euro und Senioren max. 5,70 Euro, jeweils pro Fahrtrichtung.

Die Nockberge sind Europas einziger Biosphärenpark im sanften Hochgebirge mit dem größten Fichten-, Lärchen- und Zirbenbestand der Ostalpen. Das unverwechselbare Erscheinungsbild der runden „Nock'n“ zählt zu den erdgeschichtlichen Raritäten und ist einzigartig im gesamten Alpenraum.

Bahn & Bus ergänzen das Mobilitätsangebot durch günstigen Zubringerverkehr zum Ausgangspunkt des Nockbergebusses in Patergassen oder Ebene Reichenau.

Fahrpläne und Detailinformationen erhalten Sie unter www.postbus.at/reisetipps beim Servicetelefon 0810 222 333, bei den POSTBUS-Kundebüros oder bei den POSTBUS-Lenkern.

Werbung

www.postbus.at

(Entgeltliche Einschaltung)

Gewinnspiel der „Klagenfurter Kaufmannschaft“

Seit Jahren kämpfen die Klagenfurter Innenstadt-Kaufleute gegen die schwindende Attraktivität des Stadtzentrums.

Trotz Parkplätzen vor den Geschäftstüren befinden sich in der 8.-Mai-Straße zahlreiche leere Geschäftslokale. Foto: - CT-

Deshalb haben sich heuer einige Innenstadtbetriebe zusammengefunden und ein Gewinnspiel veranstaltet. Als Hauptpreis wurde ein Auto verlost.

Es ist eigentlich unverständlich, dass es in Zeiten, wo junge Menschen in Ballungszentren schon bereit sind, auf das eigene Auto zu verzichten, es einen PKW zu gewinnen gab.

Man fragt sich, warum nicht um den Gegenwert eines Autos, stattdessen 50 Jahreskarten für den Stadtbus oder 25 Fahrräder mit Einkaufskorb verlost wurden. Damit hätte man nicht nur einem Menschen eine Freude bereitet, sondern gleich mehreren, die man dann auch als Kundschaft für die Innenstadt gewinnen hätte können.

Im Eigeninteresse der Kaufmannschaft wäre man gut beraten, wenn man verstärkt auf den Öffentlichen Verkehr setzen würde. Ein attraktives Busangebot wäre in der Lage, im Gegensatz zum Individualverkehr, ein Vielfaches an Kundschaft in das Stadtzentrum zu bringen und zu binden.

- Christof Trötzmüller -

Parkraum-Management in Städten

Das *Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)* veranstaltet jährlich ein „Forschungsforum Mobilität für alle“, an dem **fahrgast kärnten** heuer wieder teilnahm. Ein Thema dabei war „effizientes Parkraummanagement in Städten“.

Finanzielle Mittel für den ÖV fehlen

Die Hauptprobleme des Stadtverkehrs sind der ständig steigende Gebrauch des Pkw und ein Mangel an finanziellen Mittel für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) und andere alternative Verkehrsformen. Die Einnahmen sollten zweckgebunden sein, um nachhaltige Mobilität zu finanzieren.

Graz: 92% der Fläche für Parkplätze

Wie sieht es im öffentlichen Raum mit der Verteilung des Platzes aus? Dazu ein Beispiel aus Graz: 92 % des öffentlichen Raumes des ruhenden Verkehrs sind Parkplätze, der Rest teilt sich auf für Fußgängerbereiche mit Bänken, Fahrradabstellplätze und Flächen für den ruhenden ÖV (einschließlich Haltestellen und Bahnhöfe).

Gent: Es geht auch anders

Es geht aber auch anders, wie man in vielen europäischen Städten sieht. In der belgischen Stadt Gent werden finanzielle Mittel für die Parkraumbewirtschaftung samt Überwachung, die Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) und alternativer Verkehrsformen, die Reduktion von Parkraum und den intelligenten Umgang mit Parkflächen verwendet. Weiters gibt es ein Mobilitätsmanagement für die Kommunikation zwischen ÖV-Nutzern, Radfahrern und Fußgängern.

PKW-freie Siedlungen

Aber auch in anderen Städten wird darüber nachgedacht, wie die Verkehrssituation der Innenstädte verbessert werden könnte. Bei neuen Siedlungen gibt es beispielsweise Grundstücke mit und einen größeren Teil ohne Parkplätze, also PKW-freie Räume. Hier wird auch der öffentliche und alternative Verkehr zusätzlich gefördert.

30 Fußballfelder werden täglich verbaut

Mehrere Untersuchungen belegen, dass das Auto pro Tag ca. eine Stunde in Bewegung ist und die restliche Zeit steht. Demgemäß wurde betont, dass in einer Zeit, in der fast täglich ca. 30 Fußballfelder verbaut werden, mit den übrigen Flächen sorgsam umgegangen werden soll. Wenn Parkflächen benötigt werden, sollen diese auch bewirtschaftet sein, um finanzielle Mittel für umweltfreundliche Verkehrsformen zur Verfügung zu haben.

- Richard Hunacek -

Busse und Radwege statt Parkplätze

Bewirtschaftete Parkflächen

EINSPARUNGEN STATT ATTRAKTIVIERUNG

Klagenfurt ist beim Anteil der umweltfreundlichen Mobilität beinahe Schlusslicht und hat mit Feinstaubproblemen zu kämpfen. Dennoch verordnet die Stadt dem Busverkehr Einsparungen.

Die Politik appelliert, auf Öffis umzusteigen, ...

... aber Stadtbusse müssen € 500.000,- p.a. einsparen!

Weg in die falsche Richtung

Klagenfurt belegt laut einer VCÖ-Studie beim Anteil der umweltfreundlichen Mobilität (öffentlicher Verkehr, zu Fuß, mit dem Fahrrad) den vorletzten Platz unter den Landeshauptstädten und war im vergangenen Winter mit zahlreichen Überschreitungen des Feinstaubgrenzwertes konfrontiert.

Verbesserungen wären notwendig

Man könnte meinen, dass die Stadtpolitik angesichts dessen alles daran setzen wird, das Stadtbus-Angebot zu verbessern. So wären Investitionen in die Verbesserung des derzeitigen 30-Minuten-Takts in einigen Gebieten, sowie vor allem in eine Beschleunigung der Stadtbusse ein Gebot der Stunde.

Dafür spricht auch, dass für einen Umstieg auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) noch vor einem billigen Fahrpreis ein rasches, staufreies und pünktliches Vorankommen das wichtigste Kriterium ist.

Besserer Takt und Beschleunigung wären Gebot der Stunde

Wie in **fahrgast**-Magazinen mehrmals beschrieben, gehören zur Beschleunigung Busspuren und Ampelsteuerungen mit prompter Beeinflussung bei Annäherung eines Linienbusses (Stadt- oder Regionalbus), sowie die Forcierung von Fahrbahn-Haltestellen.

Stadtpolitik schreibt Einsparungen vor

Die Entwicklung geht leider in die entgegengesetzte Richtung. Die Stadtpolitik beauftragte die *Stadtwerke Klagenfurt AG*, im Bereich der Stadtbusse jährlich € 500.000,- einzusparen. Aus diesem Grund wird es ab 16. Oktober 2016 zu Fahrplanrücknahmen kommen.

Wölfnitz: Komplizierte Linienführung

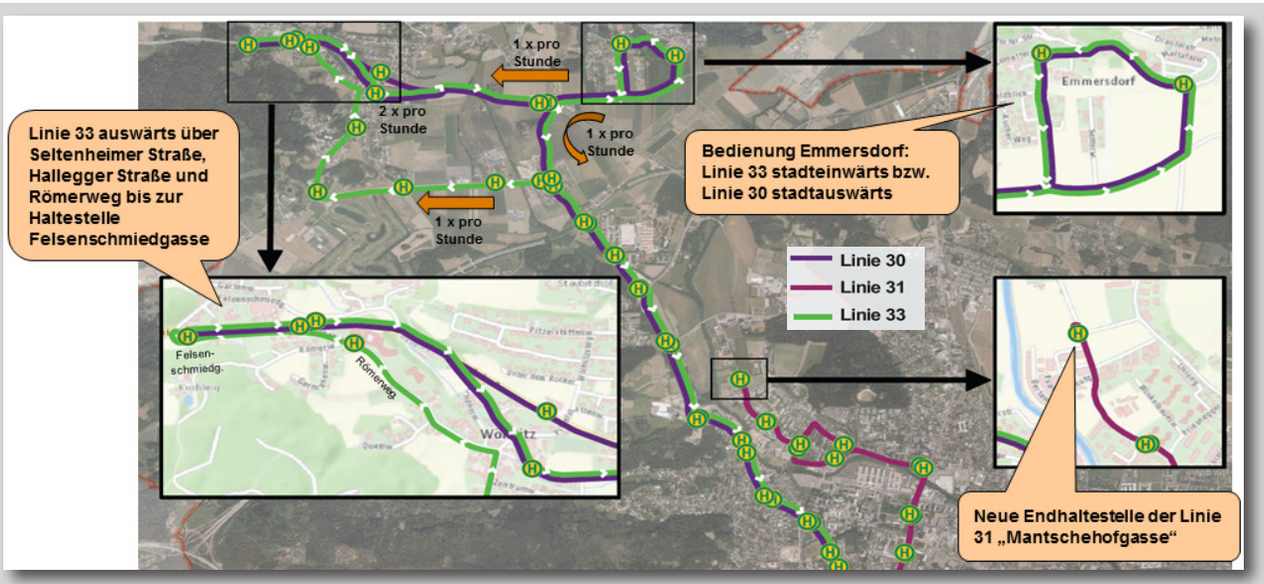
Der nördliche Ast der Linie 31 verkehrt vom Heiligengeistplatz (HGP) nur noch bis Mantschehofgasse und nicht mehr bis Wölfnitz.

Damit endet leider die direkte Stadtteilverbindung zwischen Wölfnitz, Lendorf und Feschnig, Einkaufszentrum *Interspar*.

Weiters wird dadurch der derzeitige 15-Minuten-Takt zwischen den Endpunkten HGP und Wölfnitz (Linien 30, 31) auf einen 30-Minuten-Takt verschlechtert. Die neuen Linienführungen lauten wie folgt:

Linie 30: HGP - Schleppe - Lendorf - Emmersdorf - Felsenschmiedgasse - Wölfnitz Ort - Lendorf - Schleppe - HGP.

Linie 33: HGP - Schleppe - Lendorf - Seltenheim - Römerweg - Felsenschmiedgasse - Emmersdorf - Lendorf - Schleppe - HGP.



Die neuen Linienführungen in Wölfnitz.

Grafik-Grundlage: -STW-

Durch Überlagerung ergibt sich auf dem Abschnitt HGP - Schleppe - Lendorf - Wölfnitz Ort ein 30-Minuten-Takt, abwechselnd über Emmersdorf oder Seltenheim.

Emmersdorf ist alle 30 Minuten erreichbar - einmal direkt und einmal über den Umweg Seltenheim und Felsenschmiedgasse.

Seltenheim ist nur noch alle 60 Minuten (aus Richtung HGP, Lendorf) erreichbar - gegenüber dem bisherigen 30-Minuten-Takt.

Universität: Linie 62 wird eingestellt

Die zwischen der Bahn-Haltestelle „Klagenfurt West“ (nächst „Minimundus“) und der Universität im 15-Minuten-Takt verkehrende Linie 62 wird eingestellt. An deren Stelle wird die derzeitige Linie 60 im bisherigen 30-Minuten-Takt vom HGP über Waidmannsdorf und die Universität nicht mehr zum Strandbad als Endhaltestelle geführt, sondern zur Bahnstation „Klagenfurt West“.

HGP - Universität: Endlich Bereinigung

Seit der Fahrplanumstellung im Dezember 2015 fahren die vier Linien 10, 20, 60 und 81 jede halbe Stunde zur selben Zeit (Minute .00 und .30) vom HGP in Richtung Universität (Minimundus) ab, verbunden mit unakzeptabel langen Umsteige-Wartezeiten in manchen Relationen.

Dieses Manko wird nun endlich beseitigt, indem die Linie 10 um 15 Minuten versetzt vom HGP abfährt (zur Minute .15 und .45).

Ebenthal: Nachbesserung ab Schulbeginn

Die Umstellung des Busverkehrs in Ebenthal wurde im **fahrgast**-Magazin Nr. 3/2015 ausführlich beschrieben.

Einer der größten Kritikpunkte war von Beginn an die gravierende Verschlechterung für die Haltestelle „Ebenthal-Schlosswirt“ von einen 20-Minuten- auf einen 60-Minuten-Takt.

Die genannte Haltestelle wird bereits ab Schulbeginn (12. September 2016) nicht nur von der Linie 11, sondern auch von der Linie 12 bedient werden. Somit ergeben sich zwei Abfahrten pro Stunde vom/zum HGP - leider nicht in einem 30-Minuten-Takt, sondern in einem ungleichen Abstand von 20 und 40 Minuten.

Falsche Verkehrspolitik

Aus der Sicht von **fahrgast kärnten** sind Einsparungen, die naturgemäß zu Verschlechterungen führen werden, der falsche Weg.

Die Reduktion der Linie 62 ist angesichts der sehr geringen Fahrgastzahlen verständlich. Die komplizierte Linienführung im Bereich Wölfnitz und Streichung der Stadtteilverbindung zwischen Feschnig und Lendorf/Wölfnitz führt jedoch sicherlich nicht zur gewünschten, vermehrten Nutzung der Busse.

fahrgast kärnten würde sich ernsthafte Planungen für eine Attraktivierung des Busangebots wünschen.

- Eduard Kaltenbacher, Markus Lampersberger -

Nachbesserung für „Ebenthal-Schlosswirt“

Theaterticket = Busfahrschein

In der Spielzeit 2015/2016 gilt Ihre Theaterkarte am Tag der Vorstellung 90 Minuten vor Vorstellungsbeginn als Fahrschein für die Busse der *Stadtwerke Klagenfurt Gruppe*.

Einfach mit Ihrer Stadttheaterkarte (Abo- oder Einzelkarte für den entsprechenden Tag) zum Buslenker gehen, dieser druckt dann das kostenlose „Theaterticket“ aus. ***- ML -***

Monitore in alle Stadtbussen

Nachdem die Gelenkbusse der *Stadtwerke Klagenfurt AG* bereits seit längerem mit Monitoren im Fahrgastraum ausgestattet sind, sind solche nunmehr auch in allen sogenannten „Solobussen“ montiert. Diese sind sehr kundenfreundlich gestaltet und weisen zwei getrennte Flächen auf.

Die linke Fläche zeigt die Endhaltestelle sowie die nächsten vier Haltestellen in Form einer „Perlenschnur“, während die rechte Fläche für Werbung sowie Kurzinformationen (z. B. Nachrichten, Wetter) genutzt wird.

Weiters ist vorteilhaft, dass bei den neuen Monitoren die Uhrzeit ständig angezeigt wird.

Klar strukturierte Monitore mit Fahrgast-Informationen in der linken Hälfte und Nachrichten/Werbung in der rechten Hälfte.

Aus der Sicht von **fahrgast kärnten** fällt sehr positiv auf, dass die Haltestellen-Informationen ständig im Bild bleiben und nur die rechte Fläche wechselnde Informationen zeigt - im Gegensatz zu anderen Städten, wo die Anzeige der nächsten Haltestellen ständig durch Werbung unterbrochen wird.

- ML -

Gute optische Gestaltung

VORSCHLAG FÜR VERKNÜPFUNG IN WELZENEGG

Verknüpfungen von Buslinien außerhalb des Zentrums können durch den Entfall einer zwingenden Umwegfahrt über das Stadtzentrum zur Reduzierung der Fahrzeit beitragen. Im Stadtteil Welzenegg wäre eine derartige Verknüpfung ohne zusätzliche Investitionen machbar.

Dezentrale Umsteigepunkte gibt es derzeit z. B. beim Hauptbahnhof, beim Hauptmann-Hermann-Platz oder bei der Universität. Ein Weiterer wäre ohne Zusatz-investitionen im Stadtteil Welzenegg durch die Verknüpfung der Linien 50 und 60 realisierbar.

Linie 50:
Kreuzbergl - HGP - St. Theresia - Oberhaidach - IKEA.

Linie 60:
Strandbad - Universität - Hauptmann-Hermann-Platz - HGP - St. Peter - Steingasse.

Verlauf der Abendlinie bringt Vorteile

Die Taglinie 50 verkehrt über die Haltestelle „Oberhaidach“ [1] und „Perlengasse“ [5], während die Abendlinie 95 über die Haltestellen „Kriemhildgasse“ [2], „Steingasse“ [3] und „Kudlichgasse“ [4] weiter zur Haltestelle „Perlengasse“ [5] geführt wird.

Wenn auch die Taglinie 50 entlang der Route der Abendlinie 95 verkehrt und die Haltestelle „Oberhaidach“ [1] aufgelassen wird kann im Bereich der Haltestellen „Steingasse“ [3] aufgrund des 15-Minuten-Taktes der Linie 60 eine attraktive Umsteigemöglichkeit zwischen den Linien 50 und 60 geschaffen werden.

Die in diesem Fall aufzulassende Haltestelle „Oberhaidach“ [1] befindet sich ohnehin in Besiedlungsrandlage (unmittelbar nördlich beginnt das Flughafengelände).

Die Abendlinie 95 verkehrt derzeit bereits über die Haltestelle „Steingasse“. Foto: -ML-

Kürzere Umsteige-Zeiten zwischen Stadtteilen

Die Umlegung der Linie 50 sollte mit den Fahrzeitreserven der Endstellen ohne einen Fahrzeug-Mehrbedarf realisierbar sein.

Ein weiterer Vorteil dieser Linienführung wäre ein gesichertes, ampelgeregeltes Linksabbiegen der Busse stadteinwärts in die Pischeldorferstraße an der Kreuzung mit der Kriemhildgasse.

Bei Führung der Linie 50 nicht über „Oberhaidach“ [1] sondern über „Kriemhildgasse“ [2], „Steingasse [3] und „Kudlichgasse“ [4] ist eine Verknüpfung mit der Linie 60 möglich. (Karte: Google Maps)

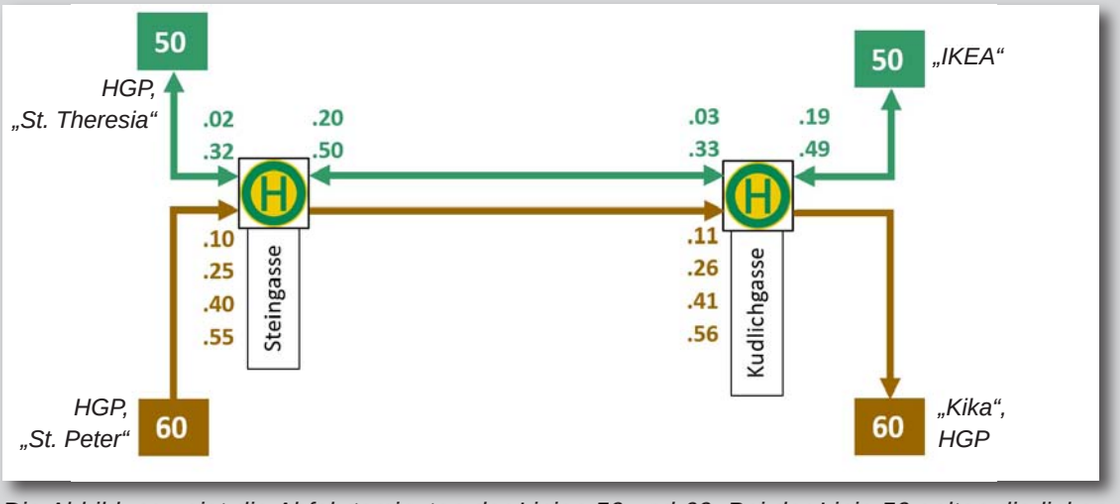
Attraktive Umsteige-Wartezeiten

Im unten stehenden Anschlussdiagramm sind die Abfahrtsminuten je Linie angegeben. Damit ergeben sich für die vier verschiedenen Umsteige-Relationen die folgenden Wartezeiten:

- Linie 60 („St. Peter“) -> L. 50 („IKEA“):
  8 Minuten („Kudlichgasse“: Minute .25 -> .33)
- Linie 50 („IKEA“) -> L. 60 („St. Peter“):
  7 Minuten („Kudlichgasse“: Minute .19 -> .26)
- Linie 50 („St. Theresia“) -> L. 60 („Kika“):
  8 Minuten („Steingasse“: Minute .02 -> .10)
- Linie 60 („St. Peter“) -> L. 50 („St. Theresia“)
  10 Minuten („Steingasse“: Minute .10 -> .20)

Der Vorschlag würde die Umsteige-Qualität in Welzenegg einerseits zwischen den Gebieten „St. Peter“ und „IKEA“, sowie andererseits zwischen den Gebieten Pischeldorfer Straße/ „St. Theresia“ und Völkermarkter Straße / „Kika“ wesentlich verbessern.

- David Lackner -



Die Abbildung zeigt die Abfahrtsminuten der Linien 50 und 60. Bei der Linie 50 gelten die linken Zeiten stadtauswärts (nach „IKEA“, bzw. „Kika“) und die rechten Zeiten stadteinwärts (nach HGP). Nicht berücksichtigt sind die Zusatzkurse der Linie 50 zur Hauptverkehrszeit. Grafik: fahrgast kärnten

Kurze Wartezeiten in allen vier Relationen

(Entgeltliche Einschaltung)

AlpeAdria Line

Klagenfurt <> Ljubljana

ab € 10,10

4x täglich

Klagenfurt Airport – Klagenfurt Bbf* – Kirschentheuer – Kranj AP* – Aerodrom Ljubljana – Ljubljana AP*

* Bbf / AP > Busbahnhof

Informationen & Reservierungen

www.alpeadrialine.com
Tel.: +43 (0) 463 931 800

mit Unterstützung des Landes Kärnten
LAND KÄRNTEN

eine Linie von
Kärnten Bus
...die Linie die weiter geht

Tickets ab € 9,-

Mit WESTbus günstig und pünktlich an Ihr Ziel!

- Erfüllung höchster Sicherheits- und Umweltstandards
- WLAN und WC an Bord
- garantierter Sitzplatz bei Onlinebuchung
- bequeme Komfortsitze mit großer Beinfreiheit

z.B.: Klagenfurt - Wien ab € 9,-
Klagenfurt - Linz ab € 9,-
Klagenfurt - St. Michael ab € 9,-

Tickets online erhältlich unter:
www.westbus.at

westbus
BEQUEM. UMWELTFREUNDLICH. SICHER.

(Entgeltliche Einschaltungen)

SAMSTAG NACHT

AUS DER NACHT SICHER HEIMKOMMEN

Ab 2. Juli gilt für alle Samstag Nacht Busse der NORMALPREIS VON 4 € (pauschal für eine Fahrt). Bei Vorweis eines gültigen „JUGEND.mobil Tickets" gilt der ERMÄSSIGTE PREIS VON 2 €.

Stadt-Umland
Regionalkooperation Villach

Eine Initiative der **STADT-UMLAND REGIONALKOOPERATION VILLACH**

KÄRNTNER LINIEN