fahrgast kärnten

INKLUSIVE Fahrgast Graz · Steiermark

das magazin für fahrgäste

Nr. 2/2017 Juli - Oktober 2017 2,- Euro

- Klagenfurt: Konzept von fahrgast kärnten für ein neues Buslinien-Netz
- Kultur- & Wanderzeit mit Bahn & Bus
- Durchsagen: „Warum so knausrig?“
- Mit Öffis an die slowenische Adria
- Bahnlärm - Kompromiss ist nötig
- Gailtal: 6 Monate später

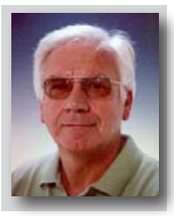
Foto: - ML -

Neue Buslinie 15

Die neue Stadtbus-Linie 15 verbindet die S-Bahn-Haltestelle „Klagenfurt-West“ samt Park&Ride-Parkplatz mit der Innenstadt.

Österreichische Post AG, Info.Mail Entgelt bezahlt

Mitarbeiter dieser Ausgabe:



Richard Hunacek

Eduard Kaltenbacher

David Lackner

Dr. Markus Lampersberger

Christof Trötzmüller

UMDENKEN ...

Klimafreundliche Mobilität von morgen, schon heute mitgestalten.

fahrgast kärnten

Tel: 0699 1169 6044
Internet: www.fahrgast-kaernten.at
E-Mail: info@fahrgast-kaernten.at

Unser Engagement ist ehrenamtlich und unabhängig. Durch Medienarbeit, konstruktive Kritik, vor allem aber durch das Einbringen von Alternativen möchten wir - so wie in den letzten 16 Jahren - Problemstellungen im Öffentlichen Verkehr aufzeigen.

ZVR-Nr.: 884873975

Inhaltsverzeichnis:

Vorwort / Impressum	2
Koralmbahn	3
Gailtalbahn	4
Lautsprecherdurchsagen	5
„NIGHTline“, Tauernsperre	7
Neue Fahrscheinautomaten	8
Fahrgast Graz/Steiermark	**I - IV**
Slowenische Adria	9
Wandern mit Bahn & Bus	10 - 11
Klagenfurt: **fahrgast**-Linienkonzept	12 - 13
Klagenfurt: Aktuelles	14
Klagenfurt: Neue Linie 15	15

Wir bitten Sie höflichst um die Einzahlung des Mitgliedsbeitrages von € 20,-- für das Jahr 2017 - Herzlichen Dank!
Leider können wir keine Erlagscheine mehr beilegen. Unsere Kontonummer lautet:

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

Adresse / Impressum:
fahrgast kärnten
Lastenstraße 1
9020 Klagenfurt

Geschätzte Leserinnen und Leser!

In den vergangenen Wochen wurde mehrmals in Medien von einer Neuausrichtung des Klagenfurter Stadtbus-Systems mit einem besseren Fahrplantakt gesprochen. Diesbezüglich möchte ich Ihre Aufmerksamkeit auf den Entwurf von *fahrgast kärnten* für ein **neues Buskonzept mit klaren und einfachen Linienführungen** lenken. Unser Entwurf soll als Grundlage für weitere Diskussionen dienen, vor allem aber Verbesserungen für die Fahrgäste bringen.

Kärnten bietet auch heuer wieder zahlreiche Möglichkeiten für Freizeitaktivitäten, die erfreulicherweise nicht unbedingt an die Nutzung eines Privat-PKWs gebunden sind. Die Palette reicht von Wanderbussen über Wandertaxis bis zur „S-Bahn NIGHTline“ für den Besuch von Abendveranstaltungen an Wochenenden.

Diesbezüglich stellt das neue Kärntner Angebot mit dem Namen **„Bahnhof-Shuttle“** eine Ergänzung dar, welche auch für den Besuch von Kulturveranstaltungen geeignet ist.

Ich wünsche Ihnen einen angenehmen Sommer und die Möglichkeit für entspannende Stunden abseits der Alltagshektik.

Ihr Markus Lampersberger (Obmann)

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: **27.07.2017** in Krumpendorf
(... siehe Seite 15)
Donnerstag: **31.08.2017** in Villach
Donnerstag: **28.09.2017** in Klagenfurt
Donnerstag: **19.10.2017** in Villach
(... vorletzter Donnerstag wegen Feiertag)
Donnerstag: **30.11.2017** in Klagenfurt
(... Jahreshauptversammlung 2017)

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

Bahnlärm - Kompromisslösung ist notwendig

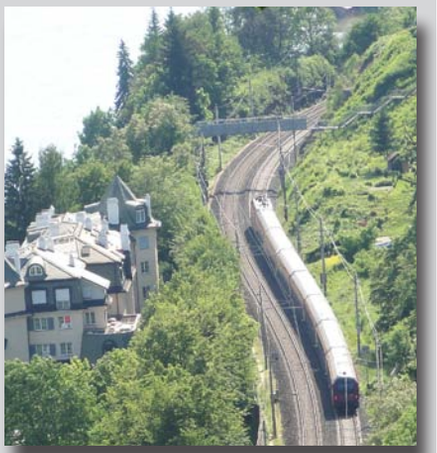
In letzter Zeit wurde auf Druck mehrerer Bürgerinitiativen und im Hinblick auf die herannahende Inbetriebnahme der Koralmbahn die Diskussion um den Bahnlärm entlang des Wörthersees wieder intensiv geführt.

Resolution des Kärntner Landtages

So hat der Kärntner Landtag einstimmig eine Resolution beschlossen, worin die weitere Planung und Errichtung der bereits 2007 projektierten **Tunnelkette „Wörthersee Nord“** gefordert wird. Allerdings haben die Städte Klagenfurt und Villach, durch welche der Güterverkehr auch in diesem Fall fahren würde, andere Vorstellungen. Im Rahmenplan der ÖBB bis 2025 kommt die Tunnelkette, die etwa **7 Mrd. €** kosten würde, jedenfalls nicht vor. Das Land hat intensive Verhandlungen mit dem Verkehrsminister und den ÖBB geführt, um kurzfristig eine Erhöhung und Verlängerung der bereits bestehenden Lärmschutzwände zu erreichen.

Lärmarme Güterwaggons

Schließlich wurde auch vereinbart, dass in Kärnten ein Kompetenzzentrum zur Verringerung des Lärms an Güterwaggons eingerichtet wird. Auch **fahrgast kärnten** thematisierte schon mehrfach die Entwicklungen lärmarmer Güterwaggons in anderen Ländern.



Der (leise) Personenverkehr auf der Wörtherseestrecke steht nunmehr außer Diskussion. Foto: -ML-

Güterzuglawine als Polemik

Leider wird in Medien oft polemisch von einer Güterzuglawine durch die Inbetriebnahme der Koralmbahn gesprochen. Nach aktuellen Schätzungen erhöht sich die Zahl der täglichen Güterzüge von derzeit 80 auf etwa 100, was man wohl schwer als Lawine oder Katastrophe bezeichnen kann. Fachleute weisen außerdem darauf hin, dass die Koralmbahn aufgrund des dichten Personenverkehrstakts (Stundentakt Graz – Villach – Salzburg) und der starken Auslastung mit S-Bahnen und des Regionalverkehrs im Großraum Graz gar nicht so viele Kapazitäten für den Güterverkehr hat. **Die vielfach geäußerten Befürchtungen sind also stark übertrieben.**

Erfreulich ist aus der Sicht von **fahrgast kärnten**, dass die ursprünglich zur Diskussion gestandene Bestandstrasse für den leisen Personenverkehr (Regional- und Fernverkehr) entlang des Sees nunmehr unbestritten ist. Die Öffentlichkeit und Touristiker haben den Wert dieser leisen und ansonsten vollkommen emissionsfreien Mobilität im Kärntner Zentralraum erkannt.

fahrgast kärnten sieht damit ein wesentliches Ziel als erreicht an und tritt dessen ungeachtet natürlich weiterhin für den Schutz der Bevölkerung vor dem Güterzuglärm ein.

- Christof Trötzmüller -

Koralmbahn: Spatenstich für Aich - Mittlern

Anfang Juni fand bei der zukünftigen Haltestelle Wiederndorf-Aich der Spatenstich für den **letzten Bauabschnitt der 130 km langen Koralmbahn Graz – Klagenfurt** statt. Anwesend waren u.a. Landeshauptmann Dr. Peter Kaiser, die Landesräte Holub, DI. Benger, Mag. Darmann, die Bürgermeister von Bleiburg und Feistritz ob Bleiburg sowie ÖBB-Infrastruktur-Vorstandsvorsitzender DI. Franz Bauer.

Die Politiker betonten die enorme regionale und überregionale Bedeutung der Hochleistungsstrecke, die **2024 in Betrieb gehen soll.** So werden in Zukunft aus den Wochenpendlern zwischen Graz und dem Lavant- und Jauntal sowie Klagenfurt wohl vielfach Tagespendler werden, dies gilt auch für Studierende. Aus dem Großraum Graz werden sich Leute in Unterkärnten ansiedeln und Tagesausflüge etwa an den Wörthersee unternehmen.

Erneut gefordert wurde für die Wirtschaft ein Güterbahnhof in Kühnsdorf, den die ÖBB aber keinesfalls alleine betreiben wollen. Der Abschnitt Aich – Mittlern ist ca 10 km lang und kommt ohne Tunnel aus. Von Graz kommend wird zunächst auf der auf zwei Gleise zu erweiternden Jauntalbrücke die Drau überquert. Dann zweigt der Neubau von der bestehenden, in Zukunft „Bleiburger Schleife“ genannten Trasse nach Südwesten ziemlich direkt nach Mittlern ab, wo beide Trassen wieder zusammentreffen.

Die neue Trasse wird den Fern- und Güterverkehr aufnehmen, während der Regionalverkehr weiterhin über Bleiburg geführt wird. Damit ist infrastrukturell auch der Anschluss nach Slowenien über Holmec/Prevalje weiterhin gewährleistet.

- Christof Trötzmüller -

ÖBB planen keine Tunnelkette

Bestandstrasse für Personenverkehr gesichert

Tagespendler statt Wochenpendler

Gailtal: Erste Erfahrungen

Im Dezember 2016 ging im oberen Gailtal zwischen Hermagor und Kötschach-Mauthen die Ära der Eisenbahn zu Ende (**fahrgast kärnten** berichtete mehrmals).

Nach einem halben Jahr hörte sich **fahrgast kärnten** bei Bewohnern um, die täglich vom Gailtal mit dem Bus und dann mit der Bahn nach Villach pendeln.

Vor allem der Stundentakt der Busse zwischen Hermagor und Kötschach-Mauthen wird äußerst positiv gesehen, denn dadurch hat sich die Mobilität sehr verbessert.

Busse dürfen nicht früher abfahren

Für viele Pendler wurde es auch dadurch besser, dass die Busse direkt durch die Ortskerne fahren. Es wird auch positiv angemerkt, dass sich die Buslenker sehr um die Fahrgäste bemühen.

Es gibt aber auch kritische Anmerkungen, die sich bei gutem Willen, wie **fahrgast kärnten** hofft, bald beheben lassen.

- Laut Fahrplan fährt man die Strecke Kötschach – Hermagor direkt ohne umsteigen mit einem Bus, aber es kommt sehr oft vor, dass man **doch umsteigen** muss.
- Bei diversen Veranstaltungen zum Beispiel in Hermagor oder Kötschach muss der Bus naturgemäß eine andere Route fahren, da das Zentrum für den Verkehr gesperrt und zur Fußgängerzone wird. Aber die Bekanntgabe, **wo die nächste Haltestelle ist** und wie die Ausweichroute verläuft, sollte sich in Zukunft verbessern.
- Ein weiterer Umstand, der sich leicht beheben lässt, ist jener, dass **Busse öfters früher** als angegeben von den Haltestellen abfahren. Dies sollte in Zukunft nicht mehr vorkommen.
- Bei etlichen Haltestellen fehlt die **notwendige Infrastruktur** wie z. B. Abfallbehälter, Sitzgelegenheiten, Überdachungen, Beleuchtung der Fahrpläne. Weiters stört die zu kleine Schrift der Fahrpläne, welche außerdem oftmals zu hoch angebracht sind.
- Im Winter werden die Busse gleichzeitig auch als Schibusse geführt. Bei guter Schneelage und schönem Wetter sind Skifahrer, Schüler, Pendler und weitere Fahrgäste **in einem Bus doch etwas zu viel**.
- Für Radfahrer kommt es angeblich darauf an, wann man fährt und welcher Buslenker gerade fährt, denn manche nehmen Radfahrer mit und andere wieder nicht. Hier sollte man auf jeden Fall zu einem **gemeinsamen Nenner** kommen, denn der Gailtalradweg wird auch international beworben.

Alles in allem ist die Bewertung durch die Fahrgäste positiv und wenn man die kritischen Anmerkungen ernst nimmt, dann können diese bestimmt bald erledigt und der Bus im oberen Gailtal wird zu einem Erfolg werden.

- Richard Hunacek -

Im oberen Gailtal (Hermagor - Kötschach-Mauthen) verkehren seit Dezember 2016 Busse im Stundentakt. Foto: -ML-

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 10.09.2017) 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.

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

Erhältlich ist das Sommerticket im ÖBB-Ticketshop, in der ÖBB-App, am Ticketautomaten und am Ticketschalter.

- ML -

ÖBB-Fernbus „Hellö" verkauft

Wie aus Medien zu erfahren war, wurde der Geschäftszweig *ÖBB-Fernbus* an das Konkurrenzunternehmen *Flixbus* verkauft. Es ist zu hoffen, dass sich die ÖBB nun auf die Schiene konzentrieren und den Fernbussen durch attraktive Nachtzugangebote mit ihrem *Nightjet* entgegen treten - unter anderem auch mit einer Ausdehnung des Nachtzug-Angebots in Richtung Westen. ***- CT -***

WARUM SO KNAUSRIG, FRAU CHRIS LOHNER?

Die Lautsprecherdurchsagen auf nahezu allen österreichischen Bahnhöfen erfolgen seit einigen Jahren automatisch und nach einem zentral vorgegebenen Textschema. Die Sprache ist gut verständlich, aber das Schema passt leider nicht immer.

Zentrales Schema für Durchsagen

Die *ÖBB Infrastruktur AG* nutzt die moderne Technik nicht nur für die zunehmende Fernsteuerung, sondern auch für die automatisierte Verknüpfung der Zugfahrten (Ein- und Abfahrten) im Bereich der Bahnhöfe mit Lautsprecherdurchsagen.

Während sich in den vergangenen Jahrzehnten meistens die örtlichen Fahrdienstleiter auch um die Information der Fahrgäste kümmerten, ist dies im Zeitalter der BFZ (Betriebsführungszentralen), an welche dutzende, im Endausbau vielleicht hunderte Bahnhöfe und Haltestellen angeschlossen sind, naturgemäß nicht mehr möglich. Vor ca. 15 Jahren wurde die bekannte Fernsehsprecherin Chris Lohner von den ÖBB beauftragt, vorgegebene Textmodule, die dann kombiniert werden, zu besprechen. Auf den Bahnhöfen übernahm vor einigen Jahren zunächst eine Computerstimme das Kommando. Diese war sehr deutlich, jedoch vielen Kunden im Wiener Raum zu „norddeutsch“. Vor ca. zwei Jahren kehrten die ÖBB zu Chris Lohner zurück.

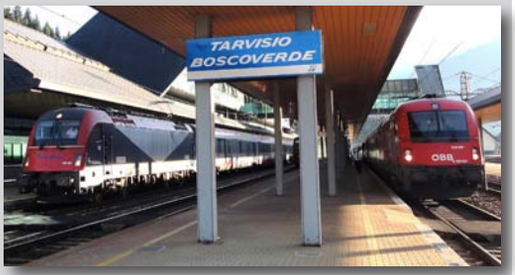
Das zentral vorgegebene Schema sieht zweisprachige Durchsagen (deutsch und englisch) für den Fernverkehr und einsprachige Durchsagen für den Nahverkehr vor.

Woher kommt der Zug?

Bei ankommenden Zügen wird nur der Endpunkt (Ziel), fallweise mit Zwischenbahnhöfen angesagt, der Ausgangspunkt nur am Endbahnhof. So wird beim ankommenden EC 115 am Endpunkt Klagenfurt angesagt: „Eurocity 115 von Dortmund fährt ein“, in Villach hingegen: „Eurocity 115 nach Klagenfurt fährt ein“.

Für die Züge auf der Südstrecke vice versa, z.B. für Railjets aus Richtung Wien. In Klagenfurt: „Railjet 537 nach Villach fährt ein“, in Villach hingegen: „ Railjet 537 von Wien Hauptbahnhof fährt ein“. Für Wartende auf Fernreisende, etwa in Villach ist es schon von Bedeutung, woher der EC 115 kommt. Früher hieß es daher: „Eurocity 115 ‚Wörthersee‘ von Münster über Stuttgart, München, Salzburg nach Klagenfurt fährt ein“.

fahrgast kärnten fordert, dass bei derartigen Fernzügen, von denen es nur mehr wenige gibt, im Interesse der oft unkundigen Touristen die Durchsagen vervollständigt werden.



Italien-Züge: Fernverkehrszüge (rechts) werden auch englisch angesagt, nicht jedoch „Micotra“-Züge (links). Foto: -ML-

„Nach Wien“: Verwirrung

Ebenso mangelhaft sind Durchsagen entlang der Tauernbahn für Züge von Klagenfurt über Salzburg, Linz zum Flughafen Wien. Hier wird als Zwischenbahnhof zwar Schwarzach - St. Veit erwähnt, nicht aber Linz. Werden diese Züge als Anschlusszüge durchgesagt, so wird überhaupt nur der Endpunkt Flughafen Wien erwähnt. Dies führt in Klagenfurt oder Villach zu den gröbsten Irrtümern über die Reisestrecke, denn Railjets nach „Flughafen Wien“ fahren über die Tauern- und Westbahn (Salzburg, Linz), jene nach „Wien Hauptbahnhof“ jedoch über die Südbahn (Bruck/Mur).

„Nach St. Veit/Glan“: Welche S-Bahn?

Ähnlich verwirrende Beispiele gibt es auch auf regionaler Ebene: In Villach erfolgt um 14:43 Uhr folgende Durchsage für Anschlusszüge: „S-Bahn nach St. Veit/Glan, Planabfahrt 14:50 Uhr, Bahnsteig ..., S-Bahn nach St. Veit/Glan, Planabfahrt 15.10 Uhr, Bahnsteig ...“

Wie soll ein Nichtinsider erkennen, dass die erste S-Bahn über Klagenfurt, die Zweite jedoch über Feldkirchen fährt? Wohl steht auf der Zugzielanzeige „S1“ bzw. „S2“. Warum werden nicht die Nummer und ein Zwischenbahnhof angesagt?

„Micotra“-Züge: Nur deutsch

Ein weiteres Manko ist, dass die internationalen „Micotra“-Züge Villach - Udine nur deutsch und nicht auch englisch oder (am besten) italienisch angesagt werden - nach dem Prinzip, dass es Mehrsprachigkeit nur im Fernverkehr und nicht bei REX-Zügen gibt (z. B. „Micotra“) - Vorschrift ist Vorschrift.

Schon diese Beispiele – und es gibt österreichweit sicher hunderte andere – zeigen, dass ein topmodernes, zentral entworfenes Schema eben nicht für alle Fälle passt und manchmal schlechter ist als die frühere händische Lautsprecherdurchsage. Natürlich kann Frau Lohner nichts dafür, die Überschrift ist daher ironisch zu verstehen, sondern liegt die Verantwortung ausschließlich bei der ÖBB-Zentrale Wien.

- Christof Trötzmüller -

Warum wird bei Durchsagen so gespart?

Vorschrift ist Vorschrift

ÖBB

Immer in Bewegung

Mit der **S-Bahn NIGHTline** zu Kärntens Top-Events!

Alle Nachtschwärmer werden sich freuen: Denn mit der **S1, S2 und der neuen S4 NIGHTline** können Sie **vom 30.06. bis 10.09.2017** alle Partys und Großevents rund um Wörthersee, Ossiacher See und Faaker See bequem und sicher erreichen. Und das an jedem Ferienwochenende!
Umsteigen vom Auto auf die S-Bahn NIGHTLine zahlt sich einfach aus.

S1 NIGHTline: **Spittal-Millstättersee – Villach – Klagenfurt – St. Veit/Glan** S 1
S2 NIGHTline: **Feldkirchen – Villach – Faaker See** S 2
S4 NIGHTline: **Hermagor – Nötsch – Arnoldstein –Villach** NEU S 4

oebb.at/kaernten | ÖBB Kundenservice 05-1717 | www.kaerntner-linien.at

„S-NIGHTline“: Erstmals auch ins Gailtal

Die S-Bahn in Kärnten ist auch im heurigen Sommer wieder in der Nacht unterwegs. ÖBB-Kunden können somit nach einem Besuch der zahlreichen Events, welche in Kärnten geboten werden, sicher nach Hause fahren.

Die NIGHTline verkehrt an Wochenenden **noch bis 10. September** sowie zusätzlich vom 2. bis 4. August (Villacher Kirchtag) und am 14. August zwischen St.Veit an der Glan und Spittal/Millstättersee (S1-NIGHTline), zwischen Feldkirchen in Kärnten und Ledenitzen (S2-NIGHTline), und heuer erstmals auch zwischen Villach Hbf. und Hermagor (S4-NIGHTline). Den genauen Fahrplan der S-Bahn NIGHTline entnehmen Sie bitte unter www.oebb.at.

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

Tauernbahn-Sperre: Ungeeignetes Wagenmaterial

In der Zeit vom 10. bis 12.06.2017 kam es auf der Tauernbahn wieder zu einer baustellenbedingten Sperre zwischen Böckstein und Schwarzach-St. Veit. Wie schon in den Jahren zuvor verkehrten zwischen Klagenfurt und Böckstein Ersatzzüge, die in Klagenfurt ca. 30 Minuten früher abfuhren bzw. später ankamen. So konnten die Stammzüge ab/bis Schwarzach-St. Veit wieder pünktlich verkehren.

Die Sitzplatzkapazität in den klimatisierten Bussen des Schienenersatzverkehrs war ausreichend. Weit weniger geeignet war hingegen wieder einmal das Wagenmaterial der Ersatzzüge zwischen Klagenfurt und Böckstein mit zwei „CityShuttle“-Garnituren, wobei nur bei einer ein 1.-Klasse-Wagen eingereiht war. Auch fehlte ein Bordservice, welches in den vergangenen Jahren geboten wurde.

Wenn man bedenkt, dass es am 11. und 12. Juni Temperaturen an die 30 Grad hatte, fragt man sich, ob nicht der Einsatz von klimatisierten Wagen notwendig gewesen wäre.

CityShuttle“-Züge sind keine geeigneten Ersatzgarnituren im Fernverkehr. Foto: -ML-

fahrgast kärnten ist es allerdings bekannt, dass durch den großzügigen Verkauf von (klimatisierten) Fernverkehrswagen an andere Bahnverwaltungen diese zur Mangelware im eigenen Unternehmen geworden sind.

Wenig vorteilhaft war auch das Verhalten eines Mitarbeiters der Fa. „Mungos“, welcher einer Reisenden, die in Erfahrung bringen wollte, warum die Ersatzzüge in Böckstein nicht am Bahnsteig 1 einfahren, folgende Antwort gab: *„So blöd sind wir in Österreich auch nicht – dieses Gleis ist gesperrt.“* Eine beschämende Antwort - zumal man auch freundlich auf die Verwendung des Bahnsteigs 1 für die „Autoschleuse Tauernbahn“ hinweisen könnte.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass heuer wieder alle Unzulänglichkeiten, welche auch in den Anfangsjahren dieser immer wiederkehrenden Sperren aufgetreten sind, von den Reisenden in Kauf genommen werden mussten.

- Eduard Kaltenbacher -

Klagenfurt - Feldkirchen: Öfter an Sonntagen

Fast unbemerkt erfolgte mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 eine Verdoppelung des Postbusangebots der Linie Klagenfurt - Moosburg - Feldkirchen an Sonn- und Feiertagen auf nunmehr sechs Kurspaare.

Somit wurde erstmals seit langem wieder ein Busfahrplan an Sonntagen verbessert.

fahrgast kärnten begrüßt dies und würde eine Bewerbung für dringend halten. ***- ML -***

Bessere Angebote auf zwei Buslinien, wie in Brückl beim Treffen der Postbus- und der Kärnten-Bus-Linie. Foto: -ML-

Launsdorf - Brückl - Kühnsdorf: Öfter an Werktagen

Seit 03.04.2017 verbindet die von „Kärnten Bus“ betriebene Linie 5400 als „S-Bahn-Spange“ den Bahnhof Völkermarkt-Kühnsdorf (S-Bahn S3) über Völkermarkt, Mittertrixen und Brückl mit dem Bahnhof Launsdorf-Hochosterwitz (S-Bahn S1) mit einem (nahezu durchgängigen) Stundentakt an Werktagen von Montag bis Freitag.

Wieder Unzulänglichkeiten

Leserbrief: „Förderung für E-Autos“

Danke für den Artikel „Hohe Förderung für E-Autos gerechtfertigt?“ (**fahrgast** Nr. 1/2017).

Die „Förderung für E-Autos“ mit bis zu € 4.000,- (!) mag im ersten Moment noch „sinnvoll“ erscheinen, weil diese selbst keine Abgase ausstoßen und den Eindruck erwecken, „unsere Umwelt zu schützen:“ Das stimmt jedoch so gut wie gar nicht(!), denn der benötigte Strom kommt ja bekanntlich nicht nur „aus der Steckdose“ (damit kann man vielleicht noch Volksschulkinder „täuschen“), sondern muss (logischerweise) „irgendwo erzeugt werden!“

Da unsere Wasserkraftwerke bereits den bisherigen Stromverbrauch bei weitem nicht abdecken, ist davon auszugehen, dass der für „E-Autos“ benötigte Strom zusätzlich erzeugt werden muss. Dafür kommen praktisch nur Wärmekraftwerke in Frage, in denen Kohle, Erdöl und/oder Erdgas verbrannt werden (oder „darf’s ein bisschen Atomstrom sein?“) und deren Wirkungsgrad bekanntlich nur bei etwa 1/3(!) liegt. „E-Autos“ reduzieren also unsere tatsächliche Umweltverschmutzung so gut wie gar nicht(!), der einzige „Unterschied“ ist nur, dass die Abgase nicht direkt auf der Straße sondern „wo anders“ entstehen! Im Hinblick auf „E-Autos“ von „Umweltschutz“ zu sprechen könnte man fast als „Betrug“ oder „Vortäuschung falscher Tatsachen“ bezeichnen, und es sollten sich deren Fahrer nicht einbilden, damit die Umwelt weniger zu verschmutzen!

Die „Förderer von E-Autos“ sind uns bisher (absichtlich oder „mangels besseren Wissens?“) auch die Antworten vor allem auf die folgenden Fragen schuldig geblieben:

1. Wenn wir davon ausgehen, daß alle unsere PKWs auf „E-Autos“ umgestellt würden: Wieviel Strom (wieviele Milliarden Kilowatt-Stunden!) müßten wir dann dafür allein in Österreich zusätzlich erzeugen?
2. Wie soll dieser Strom erzeugt werden?
3. Wieviel (zusätzliche!) Umweltbelastung bedeutet das? (Wieviel zusätzliche Produktion von Kohlendioxid? Wieviel zusätzliche Produktion von Feinstaub? Wieviel zusätzliche Erderwärmung?)
4. Ist das auch ohne Atomstrom möglich, oder darf sich unsere „Atomstrom-Lobby“ jetzt schon vor Freude die Hände reiben?!
5. Welche „Interessen“ werden durch diese Förderung von E-Autos mit bis zu € 4.000,- (Steuergeld!) „bedient?“ (Oder ein bisschen anders formuliert: Steht da vielleicht auch eine „Lobby“ dahinter?)

Es wäre ganz besonders wichtig, Antworten (mit klaren Zahlen!) tatsächlich zu veröffentlichen, um abzuschätzen, was die Umstellung von „herkömmlichen PKWs“ auf „E-Autos“ für uns in Wirklichkeit bedeuten würde!

Univ.-Doz. Dr. Kurt Stoschitzky, 8036 Graz

ÖBB-Fahrscheinautomaten: Neues Design

Wie bereits vor einiger Zeit angekündigt, wurde nun nach dem neuen „ÖBB-Ticketshop“ im Internet auch für die Fahrscheinautomaten eine neue Benutzeroberfläche entwickelt. Wie zu erwarten, wurde das Design von jenem der Homepage übernommen, um die Kaufabwicklung (Automat, Internet, Handy-App) zu vereinheitlichen. Zur Erprobung wurde in größeren Bahnhöfen vorerst ein Automat mit dem neuen System ausgestattet, wobei teilweise eine Kontaktperson den Fahrgästen die Funktionsweise erklärt. Mit Dezember 2017 sollen dann alle Automaten umgestellt sein.

Der linke der Automaten in der Halle des Klagenfurter Hauptbahnhofs bietet bereits das neue Design.

Abgesehn von der Grafik ist als gravierendste Änderung die Routenauswahl hervorzuheben. Konnte man bisher nur einen Start- und Zielbahnhof (optional mit Via-Angabe) auswählen, so werden nun sämtliche Verbindungen mit Uhrzeit, Zugkategorie und ggf. Umstiegen angezeigt.

Positive Neuerungen:

1. Mehrere Tickets mit unterschiedlichen Ermäßigungen können in einem Kaufvorgang erworben werden.
2. Die Automaten bieten durch die Angabe der Verbindungen auch eine Fahrplaninformation.

Das Problem mit dem Ticketkauf ins Ausland wurde teilweise behoben – längere Reisen müssen weiterhin wie Nachtzugreisen im Internet oder am Schalter gekauft werden. Leider bietet das neue System keine Möglichkeit zur Sitzplatzreservierung.

Die Modernisierung des Designs ist grundsätzlich positiv, ob es letztendlich eine Erleichterung der Bedienung erwirkt, wurde bereits im **fahrgast**-Magazin Nr. 1/2016 diskutiert.

- David Lackner -

Keine Sitzplatzreservierung möglich

Fahrgast

@fahrgast_stmk /fahrgast.steiermark

Zugeschottert

Es grünt so grün, wenn in der Stadt die Rasengleise blüh'n.

Rasengleise sind nicht nur schön anzusehen und ein beliebtes Element der Stadtverschönerung, sie haben auch lärmtechnische und stadtklimatische Vorteile. In Graz werden sie zurückgedrängt, durch Schottergleise ersetzt und zuasphaltiert.

In der Auto- und Betonwüste Stadt bieten die grünen Gleise nicht nur eine Stadtbildverschönerung, sondern haben auch stadtökologische, lärmtechnische und wirtschaftliche Effekte auf die urbane Umwelt. Ein Rasengleis ist also eine Gleisbauform, insbesondere bei Straßenbahnen, bei welcher der Schienenraum mit Rasen oder anderen Pflanzen begrünt wird, anstatt diesen mit Asphalt oder Schotter zu verfüllen. Diese Gleisbauform erfreut sich daher international wachsender Beliebtheit.

Stadtgrün

„Die Straßenbahn hat uns einen Park gebracht", diese viel zitierte Aussage führt deutlich vor Augen, dass Rasengleise in der Stadt ähnliche Auswirkungen wie Parks oder andere Grünanlagen haben. Begrünte Straßenbahntrassen bieten eine effektive Möglichkeit, Grünflächen in hoch versiegelten Innenstadtbereichen zu schaffen. Diese Grünflächen sind insbesondere im Hinblick auf ihre stadtklimatischen Wirkungen äußerst wichtig: Durch ihre Fähigkeit, Feuchtigkeit und Regenwasser zu speichern und zu verdunsten, sorgen Rasengleisflächen für Abkühlung der überdurchschnittlich hohen Temperatur in Städten.

Kühl und grün

Die Anlage von Rasengleisen vermindert auch den Wartungsaufwand von Gleisanlagen. Durch Verdunstung von Wasser im Rasengleis sinkt neben der Umgebungstemperatur auch die Temperatur der Schienen im Gegensatz zu Schottergleisanlagen um bis zu 30° C, wie eine Untersuchung des Instituts für Agrar- und Stadtökologische Projekte an der Humboldt-Universität Berlin (IASP) festgestellt hat. Kühlere Schienen sind ein großer Vorteil. Sie bedeuten weniger Wartungs- und Instandhaltungsaufwand, da das Material nicht so stark beansprucht wird.

Feinstaub adé

Ebenso trägt Stadtgrün, besonders krautige Straßenbegleitvegetation, zur Bindung von Feinstaubpartikeln bei. Untersuchungen des IASP haben diese Effekte im Speziellen auch für Rasengleise nachgewiesen. Gerade die Pflanzen im Rasengleis, die sich meist in der Nähe der Autoauspuffe befinden, eignen sich bestens, den Feinstaub zu binden und zu verstoffwechseln. Dies ist natürlich für feinstaubgeplagte Regionen wie Graz ein interessanter Nebeneffekt.

Aufwertung

Stadtgrün hat nicht nur positive Auswirkungen auf klimatische und stadtökologische Faktoren. Wir Menschen leben einfach gerne in der Nähe von Grünanlagen und empfinden eine Umgebung mit ausreichender Stadtnatur als erholsamer und angenehmer. Dadurch erfahren Gebiete und Quartiere mit einer Rasengleisanlage nicht nur einen Imagewandel, sondern auch eine Steigerung der Lebensqualität und eine Aufwertung der Immobilien. Dies unter anderem wegen der erwiesenen lärmmindernden Funktion der Rasengleise. Wo vorher also vielleicht eine quietschende Straßenbahn durch die Betonwüste fuhr, gleitet nun die Tram leise durch eine Blumenwiese.

Leider eine Ausnahme in Graz: Funktionierende Rasengleise. Neben der ästhetischen Funktion, haben Rasengleise auch wichtige ökologische Effekte.

Blick ins Grüne

Nicht nur Anwohnerinnen und Anwohner blicken gerne in das Grüne, das Grün von Rasengleisen hat auch auf die Fahrerinnen und Fahrer von Straßenbahnen Effekte. Diese haben bei einer Umfrage der Kasseler Verkehrsbetriebe angegeben, dass Fahrten über begrünte Gleise weniger ermüdend für Augen und Körper sind.

Es wird immer mehr

Das „Rasengleis" ist daher bei vielen Neu- und Umbauten von Straßenbahnstrecken fixer Bestandteil der Erneuerungsmaßnahmen. Die unterschiedlichen Vorteile und Anwendungsmöglichkeiten von grünen Gleisen tragen auch zu einer immer weiteren Verbreitung dieser Gleisform bei Straßenbahnbetrieben bei. So ist die Strecke der Rasengleise in Deutschland zwischen 2009 und 2011 von 375 km auf 425 km gewachsen.

Herausforderungen

Im Gegensatz zu herkömmlichen (asphaltierten) Straßenbahngleisen stellen Rasengleise aber andere Anforderungen: Zuerst braucht es ausreichend Platz, denn Rasengleise sind – anders als asphaltierte oder gepflasterte Gleise – nicht befahrbar oder begehbar. Die Straßenbahn benötigt

FG_Zeitung_02_2017_05.indd 1 05.07.2017 14:16:41

Das Rasengleis auf der Strecke nach Mariatrost wurde durch einen Schotteroberbau ersetzt. Die Vorteile von Rasengleisen wurden in den Wind geschlagen.

also eine eigene Trasse. Das muss – gerade in der Stadt – nicht unbedingt ein Nachteil sein.

Eigene Trassen bringen höhere Geschwindigkeiten, weniger Stauanfälligkeit und damit auch eine schnellere und pünktlichere Straßenbahn. Weiters kann es Probleme mit der Trockenheit geben. Sowohl das unberechtigte Befahren mit Straßenfahrzeugen als auch die heiße Abluft von Schienenfahrzeugen können die Vegetation der Gleise mitunter schwer in Mitleidenschaft ziehen, sodass statt Rasen nur eine braune Erdwüste übrigbleibt.

Netzwerk

Die Pflege und Hege von Rasengleisen überfordert viele Betriebe. Aus der Motivation oftmals ähnlicher Problemstellungen von Betrieben und Städten zu Rasengleisen hat sich 2011 das Grüngleisnetzwerk gegründet. „Das Grüngleisnetzwerk ist ein Zusammenschluss von innovativen […] Unternehmen, Verkehrsunternehmen sowie Forschungseinrichtungen“ wie es auf der Website des Netzwerkes heißt. Dieses hat vor knapp drei Jahren sogar das „Handbuch Gleisbegrünung“ herausgegeben, welches sich mit den gängigen Fragen zu grünen Gleisen auseinandersetzt und Antworten darauf liefert.

Situation in Graz

Auch in Graz gibt es einige Abschnitte mit Gleisbegrünung, z. B. Richtung Murpark, Andritz oder Puntigam. Doch entgegen dem internationalen Trend verkürzen die Graz Linien sukzessive die Länge der begrünten Gleisanlagen.

Der Abschnitt in der unteren Conrad-von-Hötzendorf-Straße wurde zuasphaltiert, weil neben der Straßenbahn auch Busse (der Graz Linien selbst) sowie andere Fahrzeuge wiederholt das Rasengleis schwer in Mitleidenschaft gezogen haben.

Doch nicht nur im laufenden Betrieb, auch bei Neu- und Ausbauvorhaben sehen die Graz Linien zukünftig von der Errichtung von begrünten Gleisanlagen ab. Die Entscheidungen „der Graz Linien basieren auf Erfahrungen in Graz sowie eigenen Recherchen in Linz, Wien, München, Berlin, Barcelona“, wie es in einer Stellungnahme für den Gemeinderat heißt. Auf Grundlage dessen wurde entschieden, beim Neu- und Ausbau der Linie 1 Richtung Mariatrost keine Rasengleise zu verwenden: „Die Ursache liegt dort in der Umstellung von eingedeckten Rillenschienen auf ein Vignolschienensystem“ und weil „der Bau von Rasengleisen im Schnitt um 30 % teurer kommt und auch in der Erhaltung höhere Wartungskosten entstehen“ wie es in der Stellungnahme weiter heißt.

Nachgeforscht

Die Graz Linien haben in ihrer Stellungnahme leider ihr Recherche-Vorgehen und ihre Ergebnisse nicht dargelegt. Das wäre durchaus interessant, denn aus den Recherchen resultieren diverse Fehlentscheidungen bezüglich des Nicht-Einbaus von Rasengleisen.

Der Einbau von Rasengleisen ist bei den Graz Linien 30 % teurer als der herkömmlicher Gleise. In Berlin, wo die Graz Linien ja eigene Recherchen angestellt haben, wird offenbar anders gebaut. „Eingedeckte Bereiche (Asphalt) und grüne Gleise unterscheiden sich von den Kosten nicht wesentlich“ sagt Josefin Langer, Pressesprecherin der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) auf Anfrage von Fahrgast. „Die BVG bewertet die Rasengleise durchweg positiv“ ist das Resümee aus Berlin. Weiters ist es interessant, dass der Großteil der Berliner Rasengleise dabei auf Vignolschienen verlegt sind. Für die Graz Linien hingegen sind Vignolschienen der Grund, gerade kein Rasengleis zu bauen. Ebensowenig sind die aufgeführten höheren Wartungskosten für bare Münze zu nehmen. So müssen Vignolschienen (im Gegensatz zu normalen Straßenbahngleisen) nicht gereinigt werden und bei einer Begrünung steigt sogar die Lebensdauer derselben aufgrund der geringeren Temperaturbeanspruchung.

Bekenntnis

„Die Graz Linien [halten] Rasengleise nach wie vor für ein geeignetes Gestaltungselement für die Stadt Graz“ wird für den Gemeinderat beteuert. Doch dieses Bekenntnis scheint fraglich, in Anbetracht der wenigen Anstrengungen, die die Graz Linien zum Erhalt, Neu- und Ausbau der Rasengleise unternehmen. Neben einer Lektüre des „Handbuches Gleisbegrünung“ seien den Graz Linien auch andere Recherchemethoden ans Herz gelegt. Doch nicht nur die Graz Linien sind gefragt, auch die Stadt Graz hat für die entsprechenden Bedingungen zum Bau von Rasengleisen zu sorgen.

Kurzum, ein ernsthaftes Bekenntnis zu Rasengleisen lässt sich zwar einfach auf Gemeinderatspapiere oder Stellungnahmen drucken, doch gemessen wird es an der Länge der grünen Flächen zwischen den Straßenbahngleisen. Und derzeit ist der Weg zu mehr Grün in der Stadt schlichtweg zugeschottert.

Jakob Holzer

Web-Tipp zum Thema:
Gruengleisnetzwerk.de

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:	+43 681 20 41 90 23
Konto:	IBAN: AT51 4666 0100 0000 6326
	BIC: SVIEAT21

FG_Zeitung_02_2017_05.indd 2 05.07.2017 14:16:43

RIP S81?

Das Land Steiermark streicht die S81 nach Trofaiach offiziell aus seinen Planungen.

Seit über zehn Jahren engagiert sich Fahrgast für eine S-Bahn in das Vordernberger Tal. Die „unendliche Geschichte" rund um den Anschluss der 11.000-Einwohner-Stadt Trofaiach an das steirische S-Bahn-Netz findet ein unrühmliches Ende.

Der Fahrplanwechsel im Dezember 2016 brachte der Obersteiermark zwei neue S-Bahn-Linien (S8 und S9) und erstmals werktags einen Halbstundentakt zwischen Kapfenberg und Leoben Hbf. Die Weiterführung der S-Bahn ab Leoben als S81 nach Trofaiach wurde hingegen wieder aus den Planungen gestrichen. Das Land Steiermark möchte stattdessen einen 15-Minuten-Bustakt zwischen Leoben und Trofaiach einrichten. Eine Analyse, wie es dazu kam:

Aufbruchstimmung anno 2015

Von einem „Schulterschluss für die S-Bahn" berichteten die Medien im März 2015. Damals hatten sich Bürgermeister, Regierungskommissäre und Vertreter des Regionalmanagements vehement für eine S-Bahn im 100.000 Einwohner zählenden Ballungsraum Leoben–Bruck–Kapfenberg ausgesprochen, die auch bis in das Vordernberger Tal nach Trofaiach reichen sollte. Untermauert wurde die Forderung durch eine Studie der Firma „B.I.M. – Beratung und Information im Mobilitätsbereich". Deren Geschäftsführer Peter König erläuterte, es gäbe starke Pendlerströme aus Trofaiach über Leoben bis Kapfenberg sowohl im Schüler- als auch im Berufsverkehr. Die Fahrgastprognosen lagen weit über jenen, die das Verkehrsplanungsbüro „Verkehr plus" in den Jahren 2008/2009 ermittelt hatte.

In die offiziellen Planungen des Landes Steiermark fand daraufhin folgendes S-Bahn-Netz für die Obersteiermark Einzug: Eine Linie S8 bis Mürzzuschlag, eine Linie S9 bis Unzmarkt, sowie die Linie S81 nach Trofaiach. Im Oktober 2015 stellte der damalige Verkehrslandesrat Leichtfried die entsprechenden Planungen vor. „Die bahnmäßige Erschließung des Vordernberger Tals hat höchsten Stellenwert", stand damals in der Aussendung.

Ernüchterung anno 2016

Die Freude über die Planungen aus dem Jahr 2015 sollte jedoch bald darauf getrübt werden: Denn während zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 die Linien S8 und S9 eingeführt wurden – für sie waren keine Infrastrukturmaßnahmen erforderlich – wurde die Einführung der S81 nach Trofaiach im November 2016 vom nunmehrigen Verkehrslandesrat Lang offiziell wieder abgesagt. Eine neuerliche Studie habe ergeben, dass eine Verdichtung des Busangebotes im Vordernberger Tal sinnvoller sei als die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Schiene als S-Bahn. Fahrgast bemühte sich daraufhin, Einsicht in diese neue Studie zu bekommen. Leider wurde seitens des Landes nur eine kurze Werbe-Präsentation zur Verfügung gestellt. Die folgende Analyse beruht auf dieser Kurzpräsentation und vergleicht sie mit Daten der Studie aus dem Jahr 2008/2009, die vom selben Planungsbüro „Verkehr plus" erstellt worden war.

Studienaussagen

Offensichtlich wurde bei der aktuellen Betrachtung der Fokus ausschließlich auf den Binnenverkehr Vordernberger Tal–Leoben gelegt, Pendlerströme über Leoben hinaus wurden als gering eingeschätzt. Diese Schlussfolgerung lässt sich aus der Aussage ziehen, auf der nur 11 km langen Strecke könne die S-Bahn ihre Vorteile, nämlich höhere Kapazität und Geschwindigkeit, nicht ausspielen. Eine solche isolierte Betrachtung ist bedauerlich, denn das untere Vordernberger Tal ist eigentlich Bestandteil des Ballungsraums um Leoben, Bruck und Kapfenberg – und sinnvollerweise auch mit Leoben in derselben tariflichen Verkehrsverbundzone. So hatte auch der 2008/2009 erstellte Variantenvergleich einer Binnen-S-Bahn Trofaich–Leoben gegenüber einer durchgehenden Ballungsraum-S-Bahn Trofaiach–Leoben–Bruck–Kapfenberg stark divergierende Fahrgastzahlen, vor allem im Leobener Stadtbereich, aufgezeigt: Alleine die auf der Strecke nach Trofaiach geplanten Haltestellen Leoben LKH, Leoben Kerpelystraße und Leoben Donawitz hätten demnach bei einer durchgehenden S-Bahn-Variante werktags etwa 2700 Ein- und Aussteiger, bei einer Vordernberger-Tal-Binnen-S-Bahn mit Umsteigen in Leoben Hbf hingegen nur 2000. Diese Ergebnisse sind auch naheliegend, schließlich liegen mit der VOEST Alpine in Donawitz (ein großer Arbeitgeber der Region), aber auch mit dem LKH wichtige verkehrliche Ziel- und Quellpunkte direkt an der Strecke ins Vordernberger Tal. Deren umsteigefreie Erreichbarkeit auch aus östlicher Richtung, also von Bruck und Kapfenberg, spiegelt sich in den höheren Fahrgastzahlen der Ballungsraum-S-Bahn wider.

Gleisende: Die Streckeninfrastruktur im Vordernberger Tal wird nicht für eine S-Bahn genutzt werden und zunehmend verfallen.

Die aktuelle Studie legt den Fokus jedoch auf die Verkehrsströme zwischen Trofaiach und Leoben Zentrum. Hier relativieren die Studienautoren den Zeitvorteil der schnellen S-Bahn-Verbindung, da vom Leobener Hauptbahnhof noch einige Minuten Fußweg bzw. zwei Haltestellen mit dem Stadtbus zurückgelegt werden müssen. Als Folge prognostizieren sie

FG_Zeitung_02_2017_05.indd 3 05.07.2017 14:16:44

für den Fall des Ersatzes der derzeitigen Buslinien in das Vordernberger Tal durch eine S-Bahn sogar einen Fahrgastrückgang von 100 Reisenden pro Werktag. Einer Verdichtung des bestehenden Busangebotes auf einen 15-Minuten-Takt werden hingegen 700 zusätzliche Fahrgäste prognostiziert. Noch attraktiver wäre eine Kombination aus 30-Minuten-Bus-Takt und 30-Minuten-S-Bahn-Takt: Etwa 800 zusätzliche Reisende könnten so in der Relation Trofaiach–Leoben gewonnen werden.

Nicht erwähnt ist die Stauanfälligkeit der Bundesstraße in das Vordernberger Tal. 2008/2009 hieß es noch, es sei zu kompliziert, das in einem Nachfragemodell zu berücksichtigen. In der aktuellen Studie wurden immerhin Investitionskosten für Ampelbevorrangungen der Busse angesetzt. Ob dafür tatsächlich ein belastbares Ampelsteuerungsmodell vorliegt, ist nicht bekannt.

Investitionskosten als Sargnagel

Nachdem selbst bei einer reinen Binnen-Betrachtung des Vordernberger Tals eine kombinierte Bahn-Bus-Lösung die höchsten Fahrgastzuwächse erzielen würde, stellt sich die Frage, warum das Land Steiermark trotzdem die S81 aus seinen Planungen gestrichen hat. Als „Sargnagel“ erwiesen sich letztlich die angegebenen hohen Investitionskosten von 43,3 Millionen Euro in die Bahnstrecke nach Trofaiach, die die ÖBB-Infrastruktur errechnet hat. Deren Zusammensetzung wurde wie folgt angegeben:

- 10,6 Mio. Euro für die umfassende Sanierung des derzeit stillgelegten Streckenabschnitts Trofaiach–Gladen, sowie für den Neubau einer Kreuzungsmöglichkeit im Bahnhof St. Peter-Freienstein und zweigleisigen Ausbau Leoben Hbf–Leoben Donawitz.
- 13,6 Mio. Euro für Sicherungstechnik
- 8,6 Mio. Euro für Adaptierung bzw. Neubau von sieben Haltepunkten
- 4,5 Mio. Euro für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen
- 2,5 Mio. Euro für die Sanierung von Brücken und Durchlässen
- 3,5 Mio. Euro für Planung und Projektmanagement

Aus Sicht von Fahrgast fallen einige Kostenkomponenten überraschend hoch aus: So sind etwa 4,5 Mio. Euro für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen angesetzt, obwohl bereits jetzt alle Eisenbahnkreuzungen technisch gesichert sind und auch am stillgelegten Streckenabschnitt nördlich von Trofaiach Bahnhof alle entsprechenden Einrichtungen noch vorhanden sind. Ebenso scheinen die 13,6 Mio. Euro für Sicherungstechnik Kosten für ein modernes zentrales Stellwerk zu beinhalten – vom Aspekt der Sicherheit her wäre aber die früher verwendete Sicherungstechnik diesem ebenbürtig, lediglich im Betrieb personalaufwändiger. Ob die Zweigleisigkeit Leoben Hbf–Leoben Donawitz und eine Kreuzungsmöglichkeit in St. Peter-Freienstein zwingend erforderlich ist oder Zugkreuzungen nicht auch in Leoben Donawitz durchgeführt werden könnten, kann von Fahrgast nur nach Prüfung der geplanten Fahrpläne beurteilt werden – diese wurden aber nie veröffentlicht.

Besonders bedauerlich ist, dass das Land Steiermark erst gar keine Verhandlungen mit Bund und ÖBB geführt hat, nach welchem Finanzierungsschlüssel diese Investitionen gestemmt werden könnten – immerhin hätte die ÖBB-Infrastruktur nach Einführung der S-Bahn auch von höheren Infrastruktur-Benutzungsentgelten profitiert. Auch Fördermöglichkeiten durch EU-Programme wurden erst gar nicht untersucht. Somit bleibt unklar, welche Kosten das Land Steiermark tatsächlich für die Einführung der S-Bahn im Vordernberger Tal zu tragen gehabt hätte.

Folgerungen

Auch wenn 43,3 Mio. Euro hoch gegriffen erscheinen – die Tatsache, dass die nötigen Investitionen heute höher wären als noch vor zehn Jahren, ist nicht von der Hand zu weisen. Hätte die Region bereits früher die von Fahrgast vorgebrachten Vorschläge einstimmig unterstützt, wäre die S-Bahn mit einem viel geringeren Investitionsaufwand umsetzbar gewesen. So hingegen haben die ÖBB in den Jahren, in denen das Projekt nur halbherzig verfolgt worden war, ihre Infrastruktur für ausschließlichen Güterverkehr redimensioniert, Signale für ungültig erklärt, die zulässige Streckengeschwindigkeit herabgesetzt, ein vereinfachtes Betriebsverfahren umgesetzt und den Streckenabschnitt nördlich des Bahnhofs Trofaiach stillgelegt und verkommen lassen.

Zukunft

Entsprechend düster sieht die Zukunft der Bahnlinie in das Vordernberger Tal aus. Zwar sichert noch Güterverkehr den Fortbestand bis Trofaiach, die Erfahrung zeigt aber, dass Strecken, die ausschließlich dem Güterverkehr dienen, bei notwendigen teuren Sanierungsarbeiten stets einer sehr kritischen Prüfung auf ihre Wirtschaftlichkeit hin unterzogen werden. Auch wenn sich sicherlich noch einige Jahre Güterzüge mit geringen Geschwindigkeiten auf der Strecke führen lassen, wird sich doch irgendwann wieder die Frage nach der Notwendigkeit einer solchen Sanierung stellen. Und es wäre leider nicht die erste Strecke in Österreich, die zu diesem Anlass stillgelegt würde. Dann wäre nicht nur die Chance für eine S-Bahn vollständig vergeben, auch der Güterverkehr müsste auf die Straße verlagert werden oder die Güterkunden würden aus Trofaiach abwandern – beides wäre ein Schaden für die Stadt.

Für die Strecke nördlich des Bahnhofs Trofaiach, die durch die Stadtteile Gladen und Hafning (und weiter nach Vordernberg) führt, sind keinerlei Erhaltungsmaßnahmen vorgesehen. Nicht einmal eine Übergabe an den Verein Erzbergbahn, der im Sommer erfolgreich Nostalgiezüge von Vordernberg auf den Erzberg führt, wurde geprüft. Dabei hat sich diese Attraktion in der Region „Eisenstraße“ gut etabliert – von einer Verlängerung der Fahrten schon ab Trofaiach würde die Stadt touristisch profitieren. Stattdessen wachsen bereits Sträucher und Bäume auf der Bahntrasse und erschweren damit eine etwaige künftige Nutzung weiter.

Resümee

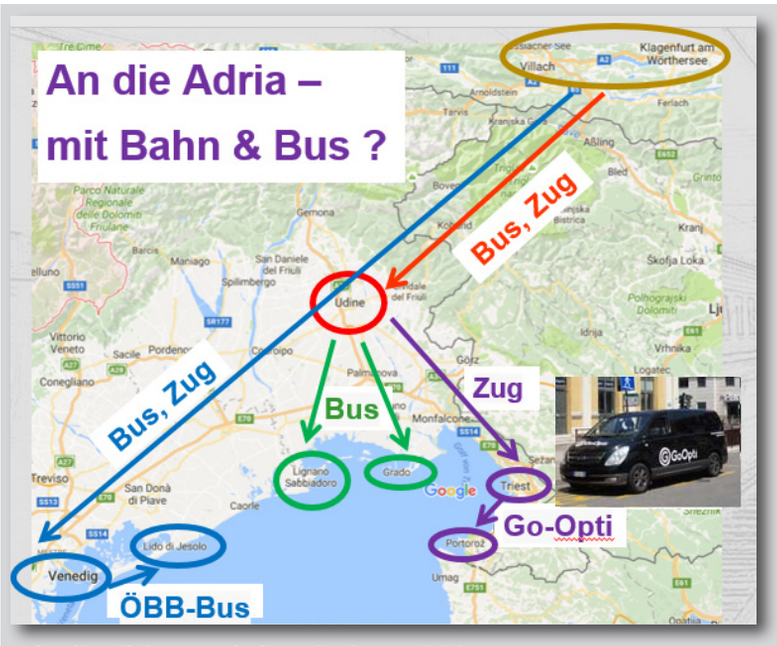
Zehn Jahre Fahrgast-Engagement für eine S-Bahn im Ballungsraum Obersteiermark sind nicht folgenlos vorüber gegangen: Die Einführung von S8 und S9, letztlich auch der geplante bessere Busverkehr nach Trofaiach, sind auch auf diesen Einsatz zurückzuführen. An die künftige Verwirklichung des Gesamtkonzeptes zu glauben, also an die Weiterführung der S-Bahn in das Vordernberger Tal, ist derzeit jedoch nur größten Optimisten vorbehalten.

Marcus Pirker, Karl Rinnhofer

FG_Zeitung_02_2017_05.indd 4 05.07.2017 14:16:44

Slowenische Adria - ohne eigenes Auto

Nach dem Bericht über die Fahrt ohne eigenes Auto an die italienische Adria (**fahrgast**-Magazin Nr. 2/2013) wird nun die Anreise nach Portorož an der slowenischen Adriaküste beschrieben.



Mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar:
- Jesolo: EC-Zug oder IC-Bus bis Venedig; weiter mit ÖBB-IC-Bus
- Lignano, Grado: EC-Zug bis Udine; weiter mit Bus der Fa. SAF
- Portorož: EC-Zug bis Udine, Regionalzug bis Triest, weiter mit „GoOpti“.

Grafik: Google-Maps, -ML-

Der Zugriffszahlen auf der **fahrgast**-Homepage aus dem Jahr 2013 über die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Lignano zeigen, dass durchaus ein Interesse an diesem Thema besteht.

Für eine Reise nach Portorož an der slowenischen Adriaküste im Sommer 2016 suchte der Autor dieser Zeilen Möglichkeiten, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Es zeigte sich, dass dies dank des „GoOpti“-Transferangebots nicht nur für Eisenbahnfans eine Überlegung wert sein kann.

Kärnten – Triest: Per Bahn möglich

Es stellte sich bald heraus, dass von Kärnten aus die italienische Hafenstadt Triest in einer guten Zeitlage mit dem Zug erreichbar ist (siehe rechts). Entfernung Triest - Portorož ca. 35 km.

Wie kommt man von Triest nach Portorož?

Für die Weiterfahrt ergab sich das Problem, dass als grenzüberschreitende Linienbusse zwischen Triest (in Italien) und Portorož (in Slowenien) nur aufwändige Umsteigeverbindungen gefunden wurden – vor allem an einem Samstag als Reisetag.

„GoOpti“-Transferservice

Die Recherche im Internet ergab als Option das sogenannte „GoOpti“. Dies ist eine Art Bedarfstaxi, welches Transferservices in Slowenien unter anderem auch nach Italien anbietet – direkt bis vor die Türe der Unterkunft und, wie unten angeführt, zu einem vernünftigen Preis.

„GoOpti“ basiert auf Buchungen im Internet, wobei die Abholzeit, die Anzahl der Fahrgäste und die Anzahl der Gepäckstücke anzugeben sind. Die Fahrzeuge sind moderne, klimatisierte Kleintransporter.

Nach der Buchung erhält man eine Handy-Notfallnummer, einen Tag vor dem Transfer eine Bestätigungs-SMS und eine Stunde vor der Transferzeit eine SMS mit der Handynummer des Fahrers.

Für Abholservices bei Flug- und Zugankünften empfiehlt sich die – geringfügig teurere – Variante eines „VIP-Tickets“, denn mit diesem wartet das Auto im Falle einer Verspätung bis zu zwei Stunden nach dem vereinbarten Zeitpunkt. Dies sei betont, weil auf der „GoOpti“-Homepage ausschließlich von Flugankünften die Rede ist, nach telefonischer Rückfrage aber bestätigt wurde, dass das Abwarten bei Verspätungen auch für Zugankünfte gilt.

Der Fahplan:

Klagenfurt ab:	*10:22*	*Portorož ab: ca.*	*15:00*
Villach ab:	*10:50*	*(...vorbestellte Transferzeit für „GoOpti“)*	
Udine an:	*12:16*	*Triest an: ca.*	*15:40*
Udine ab:	*12:38*	*Triest Hbf ab:*	*16:00*
Triest an:	*13:38*	*Udine an:*	*17:24*
Triest ab:	*14:00*	*Udine ab:*	*17:44*
(...vorbestellte Transferzeit für „GoOpti“)		*Villach Hbf an:*	*19:11*
Portorož an: ca.	*14:40*	*Klagenfurt an:*	*19:37*

Die Kosten:

Die Bahnfahrt kostete (pro Richtung) für einen Erwachsenen € 27,60 (mit ÖBB-Vorteilscard € 16,90), bzw. € 13,80 pro Kind.

Das „GoOpti“ von Triest nach Portorož kostete pro Richtung € 11,- pro Person (egal ob Erwachsener oder Kind).

- Markus Lampersberger -

„GoOpti“ - professionelle Abwicklung

ZUM WANDERN MIT BAHN & BUS

Wie in den vergangenen Jahren möchten wir heuer wieder einige Informationen über Regionen und Wanderziele geben, die man auch ohne PKW erreichen kann.

DOBRATSCH [1]

Seit 15 Jahren gibt es den „Naturpark Dobratsch“. Zu diesem Jubiläum gibt es einige Verbesserungen, wie Anschlussbusse vom Ossiacher See und Faakersee, wobei die Gäste vom Ossiacher See nicht umsteigen müssen. Gäste mit der „ErlebnisCard Villach“ fahren gratis auf den Dobratsch.

Der Bus verkehrt bis 10. September 2017 jeweils am Mittwoch, Samstag und Sonntag (und zusätzlich am Feiertag, dem 15. August) sowie danach noch bis zum 14. Oktober 2017 jeweils am Mittwoch und am Samstag.

Fahrpreise (hin und retour): Erwachsene € 5,- (€ 7,- mit Alpengarten); Kinder & Jugendliche bis 18 Jahre € 2 ,- (€ 3,- mit Alpengarten).

Neuer Folder für Busse im Villacher Umland

Als positive Neuerung gibt es einen kleinen Folder „Mobil Agil“ mit Mobilitätsangeboten rund um Villach. Dieser enthält alle zusätzlichen Busangebote (Dobratsch, Faakersee [2] und Ossiachersee [3]) bis hin zu verschiedenen Rad- und Wanderbussen, bis zum 31. Oktober 2017. Dazu zählen zum Beispiel Busse von Annenheim nach Spittal/Drau oder nach Tarvis zur Luschari-Seilbahn oder von Drobollach über Faak am See nach Kranjska Gora (Slowenien).

Informationen: www.region-villach.at

NATIONALPARK HOHE TAUERN

In der Nationalpark-Region Mallnitz gibt es zwei Systeme, einerseits Wanderbusse und andererseits Wandertaxis.

Vom 22.07. bis zum 09.09.2017 bedienen **Wanderbusse** nach Fahrplan etliche Wanderziele, z. B. Ankogelbahn [4], Danielsberg [5], Raggaschlucht [6], Groppensteinschlucht [7] und Kreuzeckbahn [8]. Es gilt der Tarif des „Verkehrsverbundes Kärnten“.

Das **Wandertaxi** verkehrt bis zum 17.09. von 07:00 bis 17:00 Uhr gegen Vorbestellung bis zwei Stunden vorher und für Fahrten von 07:00 bis 09:00 Uhr am Vortag bis 18:00 Uhr.

Anschluss im Bahnhof Mallnitz-Obervellach an Wandertaxis bzw. Wanderbusse. Foto: -ML-

Informationen:
www.mallnitz.at, www.obervellach-reisseck.at
E-Mail: info@mallnitz.at, info@obervellach.at

KÖLNBREINSPERRE [9]

Zur Kölnbreinsperre im Maltatal auf 1.900 Meter Seehöhe fährt der ÖBB-Postbus noch bis zum 7. September 2017 jeden Dienstag und Donnerstag ab Spittal/Drau, über Gmünd und Malta. Bei der Kölnbreinsperre gibt es Wandermöglichkeiten zur Osnabrückerhütte und zur Kattowitzerhütte sowie einige schöne Gipfelbesteigungen.

Informationen:
www.postbus.at, E-Mail: service@postbus.at
Tel.: 04762 5214-26

Per Bus erreichbar: Kölnbreinsperre mit der Aussichtsplattform „Skywalk“. Foto: (C) VERBUND

TURRACHER HÖHE [10]

Auf die Turracher Höhe mit vielen Wanderzielen fährt der Postbus von Klagenfurt und Villach über Feldkirchen und Ebene Reichenau noch bis 10. September 2017 von Montag bis Freitag an schulfreien Werktagen, sowie an Sonn- und Feiertagen.

EMBERGER ALM, LEPPNER ALM [11, 12]

Auch im Drautal auf die Emberger Alm fahren wieder Wanderbusse bis zum 30.09.2017 ab Berg/Drautal Bahnhof (09:32 Uhr)und Bahnhof Greifenburg-Weißensee (09:40 Uhr). Von der Emberger Alm gibt es auch schöne Gipfeltouren auf den Knoten, den Nassfeldriegel und die Hochtristen - Wanderungen mit einer Dauer von ca. 1,5 bis 3 Stunden.

Der Wanderbus auf die Leppner Alm fährt jeden Dienstag und Donnerstag nach Voranmeldung (Reisebüro Siebler, Tel. 04710-2356).

Weitere Informationen:
Tourismusverband Berg im Drautal, Tel.: 04712-532-18 www.bergimdrautal.at

Kölnbreinsperre wieder im Programm

Neue Wanderbus-Ziele im Nationalpark

Osttirol: Anschluss an Züge

OSTTIROL [13]

Wandern bei unseren Nachbarn in Osttirol ist natürlich auch wieder ohne PKW möglich und äußerst bequem.

Die Nationalpark-Busse ab Lienz in das Kalser-, Virgen- und Defereggental sowie zum Matreier Tauernhaus fahren ca. 20 Minuten nach Ankunft des Zuges aus Richtung Spittal, Villach um 08:37 Uhr.

PYRAMIDENKOGEL [14]

Auf den Pyramidenkogel benötigt man auch heuer wieder kein Auto. Täglich besteht die Möglichkeit, mit dem Schiff oder dem Bus von Klagenfurt bzw. Velden aus zum Turm auf dem Pyramidenkogel zu gelangen.

Mit dem Schiff ab Klagenfurt-Schiffsanlegestelle um 10:00 Uhr mit der Ankunft in Reifnitz um 10:30 Uhr, oder mit dem Schiff von Velden ab 10:00 Uhr und der Ankunft in Reifnitz um 10:15 Uhr.

Alternativ kann man ab Klagenfurt Busbahnhof um 10:10 Uhr bis Reifnitz fahren und dann weiter um 10:40 Uhr hinauf zum Turm.

Weitere Informationen:
ÖBB-Postbus GmbH: Tel.: 0463-5434-0
www.postbus.at/reisetipps/kaernten
Wörthersee Schifffahrt: Tel.: 0463-21155
www.wörtherseeschifffahrt.at
Pyramidenkogel: Tel.: 04273-2443
www.pyramidenkogel.info

Es gibt also viele positive Neuerungen in Kärnten - für umweltschonende, schöne Ausflüge und Wanderungen ohne Stress mt Bahn & Bus. In diesem Sinne wünscht **fahrgast kärnten** einen schönen Sommer mit vielen Wanderungen.

- Richard Hunacek -

Zahlreiche Ausflugsziele sind auch heuer wieder mit Bahn & Bus erreichbar. *Kartengrundlage: www.oebb.at*

NEU: Bahnhof-Shuttle für ganz Kärnten

Anschluss an alle Züge auf Abruf

Für Urlaubsgäste, die mit der Bahn anreisen, gibt es heuer eine Neuerung, das sogenannte „Bahnhof-Shuttle“, betrieben von *Bacher Touristik* in Radenthein. Und nicht nur das, auch zu Ausflugszielen können Gäste und Kärntner gebracht werden.

Dieser Service wird von 07:00 Uhr bis 22:00 Uhr angeboten, in Ausnahmefällen auch später, und muss am Vortag bis 18:00 Uhr bestellt werden.

Im Internet kann man die Regionen wo dieses Angebot vorhanden ist, die Telefonnummern und auch die jeweiligen Tarife ansehen.

Bei der ÖBB-Fahrplanauskunft „Scotty“ im Internet ist bei jeder Fahrplanabfrage das Logo des Bahnhof-Shuttles in der Abfahrtszeile zu sehen.

Die Abfahrtsstelle ist immer ein Bahnhof.

Weitere Informationen:
Internet: www.bahnhofshuttle.at
E-Mail: office@bacher-reisen.at

Gefördert wird dieses Projekt unter anderem vom Lebensministerium, vom Kärntner Wirtschaftsförderungsfond, von „Klimaaktiv mobil“ und vom Land Kärnten.

Auch für Kulturveranstaltungen

Aber auch für Kulturveranstaltungen kann man diesen Service in Anspruch nehmen, z. B. von Villach zu Konzerten des Carinthischen Sommers in Ossiach, auf die Burgarena Finkenstein oder vom Bahnhof Spittal-Millstättersee zu den Musikwochen in Millstatt, da beispielsweise an Sonn- und Feiertagen zwischen Spittal und dem Millstättersee kein Linienbus mehr verkehrt.

- Richard Hunacek -

LINIENKONZEPT VON „FAHRGAST KÄRNTEN“

Das aktuelle Busliniennetz wurde 2010 von der *Stadtwerke Klagenfurt AG* ausgearbeitet und im Jahr 2011 eingeführt. Der Versuch, die Kosten für den Betrieb zu reduzieren aber gleichzeitig ein akzeptables Angebot für Fahrgäste zu schaffen ging jedoch daneben. Das spiegelte sich auch im massiven Rückgang der Fahrgastzahlen wider.

Ausgangslage

Nach zahlreichen Nachbesserungen, teilweise bei den Linienführungen aber vor allem beim Fahrplanangebot, sind die Fahrgastzahlen wieder gestiegen und haben heute ca. das Niveau von 2010 erreicht. Die **wesentlichen Kritikpunkte** waren und sind nach wie vor **unübersichtliche Linienführungen**, beispielsweise auf der Linie 85, die zu langen Fahrzeiten führen, das **schlechte Fahrplanangebot** mit viel zu langen Intervallen sowie auch die **Anschlussversäumnisse** am Heiligengeistplatz. Weiters trug die Unterteilung in ein Tag- und Abendnetz auch nicht gerade zur Übersichtlichkeit bei.

Wesentliche Kritikpunkte

Linienkonzept: Entwurf ***fahrgast kärnten***

Da die Stadt Klagenfurt sich weiter entwickelt hat und nach wie vor eine Unzufriedenheit über die bestehenden Linienführungen und das Angebot herrscht, denkt man nun wieder über eine Neustrukturierung des Busnetzes nach. Wie im Jahr 2010 (vgl. **fahrgast**-Magazin 3/2010) hat **fahrgast kärnten** auch diesmal einen Entwurf erarbeitet.

Entwurfsparameter

Da Fahrgäste weder Liniennetzpläne noch Fahrpläne oder Tarife stundenlang studieren möchten, geht der Entwurf von folgenden Planungsgrundlagen aus.

1. Klare und einfache sowie kurze Linienführungen ins Stadtzentrum, die, wenn möglich, in beiden Richtungen gleich befahren werden sollten. Auf große Schleifenfahrten, wenn es der Straßenraum zulässt, soll möglichst verzichtet werden.

Klare Linienführungen

2. Vermeiden von Parallelführungen von Buslinien außerhalb der Innenstadt und ab dem Ring sternförmige Erschließung der Fläche.

3. Verknüpfen aller S-Bahn-Haltestellen mit einer oder mehreren Linien des städtischen Busnetzes, damit Pendler nicht immer über den Hauptbahnhof fahren müssen.

4. Anfahren von bestehenden und noch zu errichtenden Park&Ride-Anlagen.

5. Schaffen von Umsteigeverbindungen in den Außenbezirken, die kurze Fahrten ermöglichen, ohne zeitraubende Umwegfahrten über den Heiligengeistplatz.

6. Periphere Buslinien (strichlierte Linien) an einer Endhaltestelle mit der S-Bahn und am anderen Endpunkt mit dem städtischen Busnetz verküpfen. Auch in anderen Städten, wie beispielsweise Graz, ist es üblich, dass Linien in Stadtrandlage aufgrund der geringen Fahrgastzahlen nicht in das Stadtzentrum geführt werden.

7. Keine Aufsplittung in ein Tag- und Abendliniennetz

Damit man möglichst alle dieser Parameter umsetzen kann, werden zum Teil Einbahnen umgedreht oder sogar aufgehoben werden müssen, und bauliche Maßnahmen werden nicht zu verhindern sein.

Auf eine detaillierte Linienbeschreibung aller Linien muss an dieser Stelle aus Platzgründen leider verzichtet werden, wir hoffen aber, dass sich Klagenfurter bzw. Ortskundige trotzdem auf dem Plan orientieren können (dieser kann mit hoher Auflösung von der **fahrgast**-Homepage heruntergeladen werden).

Zusätzliche Beschleunigungsmaßnahmen

Damit der Stadtbus in Klagenfurt attraktiver wird, bedarf es außer eines neuen Liniennetzes auch noch anderer Maßnahmen, und dazu gehören, wie im **fahrgast**-Magazin Nr. 1/2017 angeführt, Beschleunigungsmaßnahmen, z. B. Busspuren und Ampelbeeinflussungen. Diese Beschleunigungen sind von sehr hoher Bedeutung, da nur ein pünktliches Eintreffen am Rendezvouspunkt (Heiligengeistplatz) das sichere Umsteigen auf andere Buslinien gewährleisten kann. Zu einem Mindestangebot gehört auch ein 15-Minuten-Intervall an Werktagen (Montag bis Freitag) auf allen Linien, die in die Stadt führen.

Positive Nebeneffekte

Ein attraktiver öffentlicher Verkehr kann auch zu einer Belebung der Innenstadt beitragen. Trotz eines Einkaufszentrums in der City sinkt in vielen Bereichen die Besucherzahl stetig - sehr zum Leidwesen der Kaufmannschaft. **Nicht zusätzliche Parkplätze sondern bessere Öffis sind das Gebot der Stunde.**

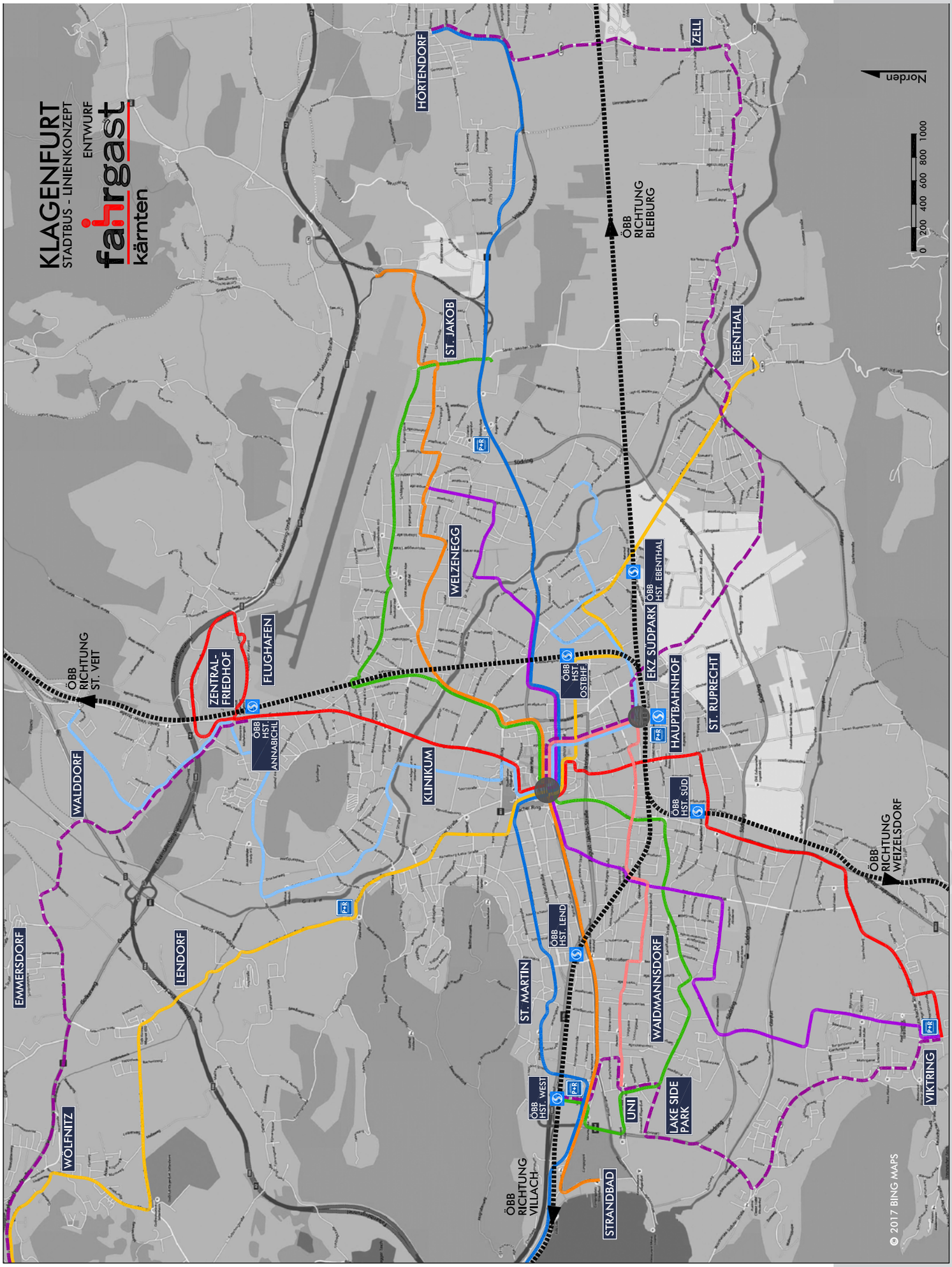
Bessere Öffis sind das Gebot der Stunde

Entwurf als Diskussionsgrundlage

Der Entwurf von **fahrgast kärnten** basiert „lediglich“ auf Erfahrungen, Beobachtungen und uns zugetragenen Beschwerden. Unser Entwurf ist sicherlich eine gute Diskussionsgrundlage aber bestimmt noch kein Plan, der 1 zu 1 umsetzbar ist.

fahrgast kärnten hofft, dass die Stadt sich ihrer Verantwortung bewusst ist und etwas dazu beiträgt, damit die im Jahr 2015 auf der Klimakonferenz in Paris formulierten Ziele erreicht werden.

- Christof Trötzmüller -


KLAGENFURT
STADTBUS - LINIENKONZEPT
ENTWURF
fahrgast
kärnten
ÖBB RICHTUNG ST. VEIT
ZENTRAL-FRIEDHOF
FLUGHAFEN
ÖBB HST. ANNABICHL
WALDDORF
EMMERSDORF
LENDORF
WOLFNITZ
KLINIKUM
WELZENEGG
ST. JAKOB
HORTENDORF
ÖBB HST. OSTBHF.
ÖBB HST. LEND
ST. MARTIN
ÖBB HST. WEST
ÖBB RICHTUNG VILLACH
STRANDBAD
UNI
LAKE SIDE PARK
WAIDMANNSDORF
ÖBB HST. SÜD
HAUPTBAHNHOF
EKZ SÜDPARK
ÖBB HST. EBENTHAL
ST. RUPRECHT
EBENTHAL
ZELL
ÖBB RICHTUNG BLEIBURG
ÖBB RICHTUNG WEITZELSDORF
VIKTRING
P+R
0 200 400 600 800 1000
Norden
© 2017 BING MAPS

Tests für elektronische Auskunft an Haltestellen

Eine elektronische Fahrplanauskunft an Haltestellen ist im Stadtverkehr größerer österreichischer Städte seit einigen Jahren Standard. Die *Stadtwerke Klagenfurt AG* scheint nun in dieser Hinsicht aufzuholen.

Die elektronische Fahrplaninformation hat in Klagenfurt eine eher wechselhafte Geschichte. 1995, bei der letzten großen Renovierung des Heiligengeistplatzes (HGP) in Klagenfurt wurde dieser nach den damaligen Verhältnissen äußerst modern gestaltet.

Weitere Haltestellen sollen folgen

An allen Haltestelleninseln wurden elektronische Abfahrtsanzeigen errichtet, welche die (damals) neu eingeführten Liniennummern, die Fahrziele sowie die fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten anzeigten. Weiters wurden beim neuen zentralen Wartehaus Bildschirme mit allen Linien und deren Fahrzeiten angebracht.

Neue Haltestellen-Monitore mit Echtzeit-Informationen und gelber Taste für akustische Informationen. Foto: -DL-

Während man in Städten wie Wien, Graz und Salzburg solche Informationssysteme auch auf weitere Haltestellen ausweitete, schien dieses Service in Klagenfurt nach nur zehn Jahren wieder aufgegeben worden zu sein.

Rückschritt: Zettel statt Echtzeit-Info

2005 wurden die Anzeigen aufgrund eines erneuten Umbaus „vorübergehend“ außer Betrieb genommen und in Folge „diverser“ Defekte **nicht wieder instandgesetzt**. Als Ersatz wurden die Anzeigen kunden**un**freundlich mit einfachen Zetteln überklebt.

„Zettelwirtschaft“

Leider nicht am Heiligengeistplatz - übersichtliche Monitore (wie z. B. in Salzburg). Foto: -ML-

Nach weiteren zehn Jahren startete man einen neuen Anlauf. Am HGP und am Hauptbahnhof wurden zentrale Monitore montiert, die eine Auflistung der Linien mit Abfahrtszeiten (auch mit Echtzeitinformationen bei Verspätungen) bieten (**fahrgast** berichtete).

Dem Vorschlag von **fahrgast kärnten,** diese Anzeigen auch auf weitere wichtige Haltestellen in der Innenstadt auszuweiten (beispielsweise Benediktinerplatz, Karfreitstraße, Landesregierung) wurde leider nicht nachgekommen.

Im Frühjahr dieses Jahres war die Überraschung umso größer, als an gewissen Haltestellen testweise kleine Monitore installiert wurden.

Diese zeigen neben den nächsten zwei Abfahrten in Echtzeit auch den statischen Fahrplan und den Linienverlauf als Perlschnurgrafik aller an der Haltestelle haltenden Linien an. Als Ergänzung zur optischen Ausgestaltung gibt es über eine gelbe Taste auch die Möglichkeit sich die kommenden zwei Abfahrten mit Ziel und Uhrzeit vorlesen zu lassen.

Erster positiver Schritt

Aus der Sicht von **fahrgast kärnten** ist dies ein äußerst positiver Schritt in die richtige Richtung. Ein gedruckter Fahrplan ist als einzige Informationsquelle nicht mehr zeitgemäß, eine Handy-App aber auch kein vollständiger Ersatz. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn dieser Service auf einige weitere Haltestellen im Netz ausgebaut wird.

- David Lackner -

Besserer Fahrplan zum Strandbad

Während des Sommerfahrplans auf den Linien 10 und 20 (15.05. bis 17.09.2017) kommt es zu einer besseren Anbindung des Strandbades. Es verkehrt die Linie 20 zwischen 09:00 Uhr und 20:00 Uhr vom Heiligengeistplatz (HGP) über das Strandbad nach Krumpendorf und retour. Da die Abfahrtszeit vom HGP auf der Linie 10 zur Minute 15 und 45 und jene der Linie 20 zur Minute 00 und 30 ist, gibt es nunmehr in Richtung Strandbad wieder einen 15-Minuten-Takt an **Werktagen** von Montag bis Freitag.

An **Sams-, Sonn- und Feiertagen** besteht zur Minute 30 keine Fahrgelegenheit zum Strandbad. In der Gegenrichtung vom Strandbad in das Zentrum gibt es viermal pro Stunde eine Verbindung, jedoch fahrstreckenbedingt nicht in einem einheitlichen 15-Minuten-Takt.

fahrgast kärnten begrüßt diese auch von uns vorgeschlagene Maßnahme, da sie eine bessere Anbindung des Strandbades während der Sommerzeit ermöglicht, als dies in den letzten beiden Jahren der Fall war.

- Eduard Kaltenbacher -

Leserbrief: „Busbuchten - Richtungsentscheidung“

Im April 2017 wurde von der Abteilung 7 des Amtes der Kärntner Landesregierung unter der Leitung von Dr. Albert Kreiner durch einen Bescheid eine Klarstellung in der lang diskutierten Frage der Busbuchten auf der **Villacher Straße** getroffen. Es ist zweifellos interessant, den monatelangen Verlauf dieses Konflikts kurz gruppendynamisch zu analysieren, weil es in der Literatur wie bei Gerhard Schwarz zwar Beschreibungen von Konflikten gibt, jedoch handelt es sich dabei um Konflikte innerhalb von Unternehmen und dabei haben die Parteien ja ein gemeinsames Ziel, nämlich das wirtschaftliche Überleben der „Company“ und dieses gemeinsame Ziel fehlt bei politischen Konflikten wie dem Busbuchten-Streit.

Ein zentraler Begriff in der Gruppendynamik ist der der Beratung - mit zwei Spielarten: der Berater kann das Alpha (also den Führer) beraten oder der Berater kann (was das Schwierigere ist) die gesamte Gruppe beraten.

In der Schlussphase des Konflikts um die Busbuchten hat sich ja der Verein **fahrgast kärnten** in die Diskussion eingebracht. Gerhard Schwarz sagt, beim Beraten brauche man einerseits Fingerspitzengefühl und andererseits oft ein Gefühl für das Timing, nämlich ein Warten auf den rechten Augenblick.

Nun, warum sind die auto-affinen politischen Kräfte über diese Entscheidung so grantig?

Der Grund dafür ist darin zu sehen, dass hier nur scheinbar ein Detail klargestellt wurde. Meiner Beobachtung nämlich war es zwischen Juni 2016 (dem Ende des Plans, den Pfarrplatz autofrei zu machen) und eben bis jetzt zwischen den auto-freundlichen Kräften und ihren politischen Mitbewerbern, den Öffi-Fans zu einem völligen Patt gekommen. Dieses Patt wurde von Frau Sabrina Schütz-Oberländer von den Stadtwerken im Oktober 2016 in der Zeitung so charakterisiert, dass es in nächster Zeit zu einer „Richtungsentscheidung“ kommen werde. Mit dieser Wortspende hat sie meines Erachtens die Großgruppe beraten.

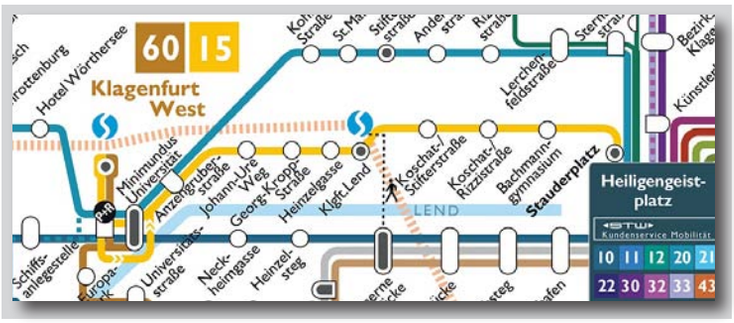
Der Grund für den Grant der auto-affinen Kräfte ist nicht in den paar Sekunden zu finden, die man durch die Fahrbahnhaltestellen warten muss, sondern darin, dass es sich bei dem Bescheid über das Verschwinden der Busbuchten eventuell um den symbolischen Beginn der „Richtungsentscheidung“ handeln könnte. In der Frage der Busbuchten haben sich jedenfalls die fortschrittlichen Kräfte durchgesetzt.

Literatur: Gerhard Schwarz (9.Auflage 2014): Konfliktmanagement. Gabler-Springer Wiesbaden

Dr. Martin Ohmacht, 9020 Klagenfurt

Neue Linie 15 - „Klagenfurt-West“

Seit 03. Juli verbindet die **neue Linie 15** die S-Bahn-Haltestellen „Klagenfurt-Lend“ und „Klagenfurt-West“ (nächst „Minimundus“) samt Park&Ride-Parkplatz mit dem Heiligengeistplatz (Haltestelle „Stauderplatz“).



Die Linie erschließt Wohngebiete entlang der Anzengruber- und Koschatstraße sowie das Ingeborg-Bachmann-Gymnasium.

Die Linie 15 verkehrt an Werktagen von 06:00 bis 20:00 Uhr sowie an Samstagen von 06:00 bis 14:00 Uhr. ***- ML -***

fahrgast-Treffen im Juli: Grillabend

Das Juli-Treffen von **fahrgast kärnten** am Donnerstag, dem **27.07.2017** ab 17:00 Uhr**,** findet wieder als Grillabend im Bahnhofsbuffet “Zur Dampflok“ am Bahnhof Krumpendorf statt.

12. August 2017: Sonderzug Lienz - Zell am See

Am Samstag, dem 12.08.2017 fährt ein Sonderzug der Lienzer Eisenbahnfreunde mit fünf Schlierenwagen (mit Speise- und Kinderspielwagen) von Lienz über Spittal und Schwarzach-St. Veit nach Zell am See. Man kann eine Wegstrecke via Iselsberg und Großglockner-Hochalpenstraße per Bus zurücklegen.

Infos: Werner Rainer (Tel. 0664-4361311),
tickets@ebfl.at, www.ebfl.at

AlpeAdria Line

Klagenfurt <> Ljubljana

schnell, sicher
& umweltfreundlich
zwischen
Klagenfurt
und
Ljubljana

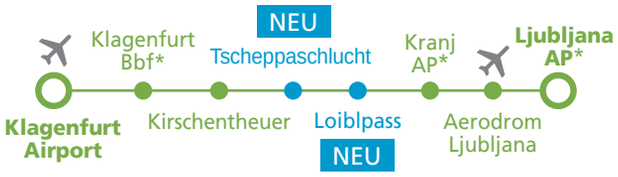
ab €13,00

4x täglich außer Sonntag

Tickets Online

Flughafen Stop

Sichern Sie sich Ihren Sitzplatz auf:
www.alpeadrialine.com



* Bbf / AP > Busbahnhof / Avtobusna postaja

NEU

Tscheppaschlucht

Loiblpass

Ab sofort direkt von Klagenfurt zur Tscheppaschlucht oder auf den Loiblpass und retour.

	Montag - Samstag				So
Klagenfurt-Tscheppaschlucht	07:15	09:30	14:05	17:30	14:05
Tscheppaschlucht-Klagenfurt	07:21	11:46	13:21	18:46	18:46

Reservierung erforderlich!
Vollständiger Fahrplan, Tarife und Reservierungen unter
www.alpeadrialine.com

Informationen, Fahrtarife & Reservierungen
www.alpeadrialine.com
info@alpeadrialine.com | +43 (0) 463 931 800

Tickets Online >

mit Unterstützung des Landes Kärnten
LAND KÄRNTEN

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

Neue STW Bus Linie 15

- Seit 3. Juli
- Nähere Infos auf www.stw.at

Mobilität
Schnell zu allen Lieblingsplatzln.

STW
Stadtwerke Klagenfurt

(Entgeltliche Einschaltungen)