fahrgast kärnten

Fahrgast Graz · Steiermark INKLUSIVE

das magazin für fahrgäste

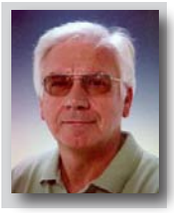
Nr. 2/2018 Juli - Oktober 2018 2,- Euro

- Klagenfurt: „fahrgast“-Vorschläge
- Klagenfurt: „Nextbike“-Radverleih
- Gurktal: Rufbusse an Wochenenden
- Gailtal: Bahn & Bus gratis für Touristen
- S-Bahn Kärnten: „fahrgast“-Wünsche
- Wander- & Ausflugstipps mit Bahn & Bus
- Klagenfurt, Villach: Mehr Bahnstationen nötig

Mehr Züge nach Italien:
Im Sommer fahren an Wochenenden zusätzliche Züge mit Radtransport zwischen Villach und Tarvis - im Bild in der Bahnstation Pöckau. *Foto: Albert Ditterich*

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. Seit bald 20 Jahren möchten wir durch Medienarbeit, konstruktive Kritik, vor allem aber durch das Einbringen von Alternativen Problemstellungen im öffentlichen Verkehr aufzeigen.

ZVR-Nr.: 884873975

Inhaltsverzeichnis:

Vorwort / Impressum	2
Mehr Züge nach Italien	3
Gailtal: Neues von Bahn & Bus	4, 5
Gurktal: Besserer Fahrplan	5
Wandern mit Bahn & Bus	6, 7
Zukunft der S-Bahn	8
Fahrgast Graz/Steiermark	**I - IV**
Leserbriefe	9
Klagenfurt:„Nextbike“-Fahrradverleih	10
Freizeit-Tickets	11
Mehr Bahnstationen in Klagenfurt nötig	13
Neuer Landesrat für Mobilität	14
Klagenfurt: **fahrgast**-Vorschläge	14, 15

Wir bitten Sie höflichst um die Einzahlung des Mitgliedsbeitrages von € 20,-- für das Jahr 2018 - Herzlichen Dank!

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

Adresse / Impressum:
fahrgast kärnten
Lastenstraße 1
9020 Klagenfurt

Geschätzte Leserinnen und Leser!

Welche Bedeutung hat die Koralmbahn, als wichtige Verkehrsachse, für die Politik?

In Anbetracht der weiteren Bauverzögerung (angeblich durch geologische Schwierigkeiten) und der schon sehr langen Bauzeit drängt sich diese Frage unweigerlich auf. Ist die **Koralmbahn** nun ein wichtiges Infrastruktur- oder Baufirmenbeschäftigungsprojekt?

Zum Vergleich: In Frankreich hat man seit dem Jahr 2001 insgesamt 1.386 km Hochgeschwindigkeitsstrecken in Betrieb genommen, davon entfallen auf Tunnel und Unterflurtrassen ca. 25 km sowie auf Brücken ca. 32 km. Die Bauzeit für die einzelnen Strecken, Dijon – Mulhouse (140 km), Le Mans – Rennes (182 km), Valence – Marseilles (251 km), Paris – Strasbourg (301 km 1. Abschnitt), Tours – Bordeaux (302 km), betrug jeweils nur ca. fünf Jahre. Die SNCF kann daher auf diesen Strecken schon Einnahmen generieren.

Hingegen wird die Bauzeit bis zur Vollinbetriebnahme der Koralmbahn (127 km) nun **über 25 Jahre** betragen, was sich natürlich extrem negativ auf die Gesamtbaukosten auswirken wird. **Hat die Bauverzögerung bzw. überlange Bauzeit wirklich nur eine rein geologische oder vielleicht doch mehr eine ideologische Ursache?** Eine Antwort darauf kann Ihnen wohl nur die Politik geben.

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: **26.07.2018** in Krumpendorf
(Bahnhofsbuffet „Zur Dampflok“: Grillabend)
Donnerstag: **30.08.2018** in Villach
Donnerstag: **27.09.2018** in Klagenfurt
Donnerstag: **25.10.2018** in Villach
Donnerstag: **29.11.2018** in Klagenfurt
(= Jahreshauptversammlung 2018)

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

Hinweise zum Datenschutz: *Bitte beachten Sie unsere Hinweise auf Seite 3.*

Mehr Züge nach Italien

Im heurigen Sommer gibt es an Wochenenden und Feiertagen zwei wesentliche Verbesserungen im grenzüberschreitenden Bahn-Nahverkehr zwischen Kärnten und Italien.

Ein MICOTRA-Zugpaar (Villach - Udine) ist bis Triest verlängert, und es verkehren vier neue Zugpaare mit Radtransport zwischen Villach und Tarvis.

MICOTRA: Verlängerung bis Triest

Die als MICOTRA bezeichneten Nahverkehrs-Züge zwischen Villach und Udine erfreuen sich in beiden Richtungen immer größerer Beliebtheit - vor allem auch wegen des Radwegs „Alpe Adria Ciclovia“ bis Grado, der teilweise auf einer ehemaligen Bahntrasse verläuft. Seit kurzem wird ein MICOTRA-Zugpaar an Samstagen, Sonn- und Feiertagen bis in die italienische Hafenstadt Triest verlängert.

Neue Züge Villach - Tarvis

Zusätzlich fahren heuer bis 09.09.2018 an Sams-, Sonn- und Feiertagen Nahverkehrszüge mit Radtransport von Villach zum Grenzbahnhof „Tarvisio-Boscoverde“, wo man in neue Züge der „Trenitalia“ nach Udine und Triest mit rund 30 Fahrradstellplätzen umsteigen kann.

Fahrpreis-Beispiel: Villach - Triest:

€ 17,00 (MICOTRA)
€ 22,30 (Umsteigerelation ÖBB/„Trenitalia“)

Verbesserung nach Slowenien folgt

fahrgast kärnten begrüßt diese Angebote sehr und freut sich auf die für 2019 angekündigte Verbesserung des Bahn-Nahverkehrs nach Slowenien (Jesenice).

- Markus Lampersberger -

Das bis Triest verlängerte MICOTRA-Zugpaar verkehrt über Palmanova und Flughafen Triest und die „Trenitalia“-Züge teilweise über Gorizia. Grafik: ÖBB

MICOTRA-Zug im italienischen Grenzbahnhof „Tarvisio Boscoverde“. Fotos: -ML-

Hinweise zum Datenschutz

***Der Schutz Ihrer Daten ist uns wichtig**. Wir verarbeiten Ihre Daten ausschließlich auf Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen gem. Art. 6 (1) a) b) und f) zum Zweck der Mitgliederverwaltung oder zum Zweck des Versandes dieses Magazins an Interessenten oder Multiplikatoren, um die Anliegen der Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs zu vertreten und der Öffentlichkeit bekannt zu machen. Wir geben Ihre Daten nicht an Dritte weiter, mit Ausnahme der Daten des Vereins Fahrgast Steiermark an den Partnerverein Fahrgast Kärnten aufgrund des kooperativen Magazindrucks sowie Weitergabe an den Versanddienstleister. Alle Dienstleister unterliegen ebenfalls der DSGVO. Sie können die Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten jederzeit widerrufen. Bitte verwenden Sie hierfür unsere nebenstehende Adresse oder senden Sie uns eine E-Mail. Ihre Daten werden bei Widerruf umgehend gelöscht und Sie erhalten dann keine Informationen mehr von uns. Wir verarbeiten Ihre Daten bis zum Eingang Ihres Widerrufes bzw. bis zur Beendigung Ihrer Mitgliedschaft.*

Ihnen stehen grundsätzlich die Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung, Einschränkung, Datenübertragbarkeit, Widerruf und Widerspruch zu. Wenn Sie glauben, dass die Verarbeitung Ihrer Daten gegen das Datenschutzrecht verstößt oder Ihre datenschutzrechtlichen Ansprüche sonst in einer Weise verletzt worden sind, können Sie sich bei der Aufsichtsbehörde beschweren. In Österreich ist dies die Datenschutzbehörde.

Beliebter Radweg in Italien

Preisgünstiges Angebot

Oberes Gailtal: Erweitertes Bus-System

Fahrrad-Mitnahme bis in das Drautal

Verkehr auch an Wochenenden

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 erfolgte die Umstellung des Bahnverkehrs im oberen Gailtal zwischen Hermagor und Kötschach-Mauthen auf Busse. Im Gegenzug wurde mit dem Land Kärnten ein sogenanntes „Schienenpaket“ vereinbart, welches beispielsweise die barrierefreie Umgestaltung der Wörthersee-Bahnhöfe beinhaltet sowie die Modernisierung der Strecke Villach - Hermagor zu einer S-Bahn S4 (Elektrifizierung und Beschleunigung sowie Barrierefreimachung aller Bahn-Haltestellen).

Nachfolgend folgt eine kurze Übersicht über bereits umgesetzte Maßnahmen.

An Werktagen (Montag bis Freitag)

Stundentakt auf den Buslinien 5058 (Kötschach – Hermagor), 5052 (Kötschach – Oberdrauburg, dort Anschluss an die S-Bahn S1) sowie 5066 (Hermagor – Weißbriach).

Verdichtungsverkehr auf den Linien 5050 (Kötschach - St.Lorenzen/Lesachtal), 5057 Hermagor - Egg - Paßriach), 5067 (Hermagor - Radnig) und 5059 (Hermagor - Möderndorf).

Erweiterung der Linie 5053 auf der Schattseite durchgehend von Kirchbach über Griminitzen nach Kötschach.

Rufbus von Kötschach-Mauthen zum Landeskrankenhaus in Laas.

An Sonn- und Feiertagen

Zwei-Stunden-Takt auf der Linie 5058 (Kötschach – Hermagor).

Drei Kurspaare auf der 5052 (Kötschach – Oberdrauburg).

Zwei Kurspaare auf der 5050 (Kötschach – St.Lorenzen/Lesachtal).

Moderne Haltestellen-Anzeigen mit Echzeit-Information. Foto: -AD-

Drei Rufbus-Kurspaare auf den Linien 5066 (Hermagor – Weißbriach), 5057 (Hermagor-Egg – Paßriach), 5067 (Hermagor - Radnig) und 5059 (Hermagor – Möderndorf).

Touristische Leistungen

Schibusse: Presseggen – Tröpolach (20-Minuten-Takt) und Kötschach – Tröpolach (Stundentakt).

Sommerbusse: Einbindung von Plöckenpass, Naßfeld und Egger Alm.

Erweiterte Leistungen 2018

Ausbau der Fahrradmitnahme auf der Linie 5052 (Kötschach - Oberdrauburg)

Tests dynamischer Haltestellenanzeigen.

75-Zoll-Anzeige bei der Haltestelle „Millenniumsbahn“ in Tröpolach

Rufbuserweiterung auf der Linie 5066 Hermagor – Weißbriach zu jedem S-Bahnanschluss an Sonn- & Feiertagen in Hermagor.

Linie 5052: Rufbuserweiterung (LKH Laas)

Zukunftsvisionen 2019 bis 2030

Flächendeckender Ausbau der dynamischen Haltestellenanzeigen mit Rufbustaste und Echtzeitanzeige.

„Mobilbüro Hermagor“ als Ansprechpartner der Mobilität in der Region.

Ausbau des touristischen Winter- und Sommerverkehrs.

Erweiterung des Samstag-Nachtbusses auf Freitag und Samstag im Winter 2018/2019.

- Markus Lampersberger -

Gailtalbahn wird elektrisch

Die Gailtalbahn wird zwischen Arnoldstein und Hermagor modernisiert und auf elektrischen Betrieb umgestellt. Die Bauarbeiten erfordern eine Sperre der Bahnstrecke in zwei Phasen, vom 09.07. bis 11.11.2018 und vom 08.07. bis 14.12.2019.

Am 15.12.2019 wird der elektrische Betrieb aufgenommen.

Alle Haltestellen werden modernisiert und erhalten barrierefreie Bahnsteige. Foto: -ML-

Die Fahrzeit wird um „einige Minuten“ kürzer, unter anderem durch die technische Sicherung von 20 Eisenbahnkreuzungen mit Lichtzeichen- und teilweise Schrankenanlagen.

Alle Bahn-Haltestellen werden auf barrierefreien Standard umgebaut und mit Park&Ride-Plätzen ausgestattet.

- ML -

Gailtal: Im Sommer gratis mit Bahn & Bus

Im Gailtal wird im heurigen Sommer ein innovatives Angebot für sanfte Mobilität im Urlaub angeboten. Die Gästekarten der Tourismusregion Gailtal werden als Fahrausweise anerkannt.

Die für Kärnten richtungsweisende Zusammenarbeit zwischen Tourismusregion, ÖBB und den Verkehrsunternehmen der Kärntner Linien gilt bis 10.09.2018 in den Bereichen Nötsch und Hermagor, Maria Luggau und Hermagor sowie Hermagor und Neusach.

fahrgast kärnten weist seit vielen Jahren auf positive Beispiele für eine sanfte Mobilität im Tourismus in anderen Bundesländern hin.

So ist es umso erfreulicher, dass in Kärnten ein neuer Schritt in diese Richtung gesetzt wird.

Es ist zu hoffen, dass dieses Angebot auch rege genutzt wird. ***- ML -***

Ein starkes Signal für den öffentlichen Verkehr im Sommer: Gailtal-Urlauber mit Gästekarte können alle Züge und Linienbusse kostenlos nutzen. Foto: -ML-

Gurktal: Rufbusse am Wochenende

Der Linienbusverkehr im Gurktal wurde neu ausgeschrieben und wird seit 09.07.2018 von der Firma „Kowatsch“ betrieben.

Die bisherige Postbus-Linie Nr. 5377 (Treibach-Althofen – Straßburg – Gurk – Weitensfeld) wird nun bis Deutsch-Griffen verlängert, während im Gegenzug die von Feldkirchen ausgehende Postbus-Linie Nr. 5208 über Sirnitz nur noch bis Deutsch-Griffen verkehrt.

Endlich wieder an Wochenenden

Zusätzlich zu einer Fahrplanverdichtung von Montag bis Freitag (wenn Werktag) fällt vor allem auf, dass es nun nach mehreren Jahren endlich wieder möglich ist, ohne eigenes Auto in das Gurktal zu gelangen.

So verkehren an Samstagen, Sonn- und Feiertagen drei Kurse als Rufbusse auf der Teilstrecke Treibach-Althofen – Straßburg – Gurk – Weitensfeld, mit telefonischer Voranmeldung bis 19.00 Uhr des Vortages. Der Fahrplan orientiert sich an guten Anschlüssen zur S-Bahnlinie S1 im Bahnhof Treibach-Althofen.

Flexibler Busverkehr an Wochenenden

Für **fahrgast kärnten** ist es eine sehr positive Entwicklung, dass bei Neu-Ausschreibungen der Busverkehre in Kärnten auch ein Angebot an Wochenenden vorgesehen wird - wie dies auch im Vorjahr auf der Buslinie Spittal/Drau – Radenthein – Bad Kleinkirchheim erfolgte.

Flexible öffentliche Verkehrsangebote mittels Rufbussen können dabei durchaus sinnvolle, kostensparende Lösungen sein.

Eine wesentliche Voraussetzung ist aus der Sicht von **fahrgast kärnten**, dass diese Angebote auch dezidiert in der Fahrplanauskunft (Internet, Fahrplanaushang) verfügbar sind - und dies ist bei den oben genannten Angeboten der Fall. ***- ML -***

Der Dom zu Gurk ist an Wochenenden wieder ohne eigenes Auto erreichbar. Bildhinweis:Stift Gurk, Foto: Marcel Peda

Stärkung des öffentlichen Verkehrs

Besserer Fahrplan

Wandern mit Bus & Bahn

Auch heuer gibt es in Kärnten wieder eine große Anzahl an Wanderbussen. **fahrgast kärnten** stellt Ihnen wieder eine kleine Auswahl vor.

Nationalpark Hohe Tauern [1]

Die Wanderbusse in **Mallnitz** verkehren noch bis zum 28.09.2018 - in der Hauptsaison bis zum 02.09.2018 täglich, sowie in der Vor- und Nachsaison leider nur von Montag bis Freitag. Als Ziele werden die Ankogelbahn-Talstation, die Jamnigalm und die Wolliggerhütte angefahren. Im Vergleich zu den Vorjahren wurde das Angebot erfreulicherweise deutlich erweitert und die Anschlüsse am Nationalparkbahnhof Mallnitz-Obervellach optimiert. Das Hauptproblem der viel zu geringen Umsteigezeit (zwei Minuten) von den Zügen der ÖBB zu den Wanderbussen ist nunmehr beseitigt.

Verbesserung in Mallnitz

Informationen: www.kaernten-bus.at

Erfreulicherweise wurde das Bahnhofsbuffet am Bahnhof Mallnitz-Obervellach „wiederbelebt". Während der Sommersaison werden vorerst Getränke und Snacks angeboten. Nach Adaptierungsarbeiten wird ab Oktober 2018 ein reichhaltigeres Angebot verfügbar sein. Foto: -EK-

Dobratsch (Villacher Alpe) [2]

Der Wanderbus in den **Naturpark Dobratsch** verkehrt wieder bis 9. September 2018 jeden Mittwoch, Samstag und Sonntag sowie am 15. August (Feiertag) und danach bis zum 13. Oktober 2018 jeden Mittwoch und Samstag.

Abfahrt Villach Hbf: 09.15 Uhr, 11.30 Uhr
Retour ab Rosstratte:16.00 Uhr

Fahrpreise (Hin- und Rückfahrt):
Erwachsene € 6,- (mit „Alpengarten" € 8,-)
Kinder, Jugendliche (bis 18): € 3,- (€ 4,-)

Anschlussbusse vom Ossiacher- und Faaker See gibt es jeden Mittwoch und Samstag.

Mit der „Erlebnis-Card" der Region Villach ist der Wanderbus gratis.

Informationen: www.postbus.at/kaernten
Tel: 04242-44410-1555

Folder für Ausflugsbusse

Es gibt auch heuer wieder einen Informationsfolder mit Wander-, Bäder- und Radbussen zum Faaker See und Ossiacher See und vielen Wander- und Ausflugszielen im Postbus-Kundenbüro Villach (Bahnhofplatz).

Rosegg [3] , Tscheppaschlucht [4]

Sonntags bis 02.09.2018 fährt ein **„Nostalgiebus Rosental"** ab Parkhotel Villach um 09.00 Uhr über Drobollach, Faak zum Tierpark Rosegg und über Feistritz/Rosental zur Tscheppaschlucht (Rückfahrt um 15.30 Uhr).

Kölnbreinsperre und Maltaberg [5]:

Hier fährt nicht mehr „ÖBB-Postbus", sondern „Kärnten Bus". Die Kurse verkehren als Rufbusse - nur gegen eine Voranmeldung bis spätestens 18.00 Uhr des Vortages.

Rufbusse: Teilweise Voranmeldung am Vortag

Die Busse fahren bis zum 29.09.2018 zur **Kölnbreinsperre** jeden Dienstag und Donnerstag ab Gmünd um 09.04 Uhr, sowie jeden Samstag um 08.04 Uhr. Der Anschlussbus von Spittal/Drau (Bahnhof) kommt um 09.00 Uhr bzw. 08.00 Uhr in Gmünd an. Rückfahrt ab Kölnbreinsperre um 17.00 Uhr (Dienstag, Donnerstag) bzw. 16.00 Uhr (Samstag).

Auf der Kölnbreinsperre gibt es etliche Wandermöglichkeiten, z. B. zur Osnabrückerhütte, zur Kattowitzerhütte oder auf die Arlscharte, und von dort auf den Weinschnabel (2.699 Meter Seehöhe), oder hinunter nach Großarl.

Zum **Maltaberg** fahren die Busse jeden Mittwoch ab Gmünd um 09.04 Uhr und retour um 16.35 Uhr. Auch hier gibt es schöne Wanderungen, beispielsweise auf das Stubeck, das Reitereck oder zur Frido-Kordon-Hütte.

Informationen: www.kaernten-bus.at
Tel.: 04732-37175

Weissensee [6]

Von Greifenburg aus:

Zum Weissensee gibt es wieder ein Bahnhof-Shuttle als Rufbus für Urlaubs- und Tagesgäste zu jedem Zug vom Bahnhof Greifenburg (zwischen 08.00 Uhr und 18.00 Uhr). Es wird um telefonische Voranmeldung ersucht.

Tarif pro Person: € 10,- (Hin- & Rückfahrt).

Informationen: Tel: 0800 500 1905
www.info@weissensee.com

Von Hermagor aus:

Vom Bahnhof Hermagor zum Weissensee fährt ein Bus von Montag bis Freitag (werktags) um 09.36 Uhr, bei der Haltestelle Kreuzwirt steigt man in den Naturpark-Bus um.

Die Busse verkehren an Sams-, Sonn- und Feiertagen als Rufbusse um 08.28, 10.36, 12.36, 14.36 Uhr. Es wird um Anmeldung bis spätestens zwei Stunden vor Abfahrt ersucht.

Info: Tel.: 04282-25225, 0676 83 103 600
mail@mobilbuero.com (Mobilbüro Hermagor)

Gailtal

Zusätzlich zu vielen Linienbus-Verbesserungen (vgl. Seiten 4, 5) fährt ein Bus von Hermagor wieder über die Valentinsalm zum **Plöckenpass** [7]. Montag bis Freitag (wenn Werktag) bis zum 09.09.2018 ab Kötschach (Bahnhof) um 09.37 Uhr, an Sams-, Sonn- und Feiertagen bis 30.09.2018 um 10.48 Uhr.

Tel: 04282-25225 www.mobilbuero.com

Zur **Garnitzenklamm** [8] fährt ein Rufbus (Voranmeldung bis eine Stunde vor der Abfahrt) - ab Hermagor Bhf um 09.35 Uhr, retour ab Garnitzenklamm um 15.20 Uhr.

Zur **Egger Alm** [8] fährt ebenfalls ein Rufbus ab Hermagor Bhf um 09.30 und 14.30 Uhr, retour ab Egger Alm um 10.00 und 15.00 Uhr. Fahrpreis € 10,- pro Person und Richtung.

„Gailtal-Folder“ mit allen Mobilitätsangeboten: „NLW Tourismus Marketing“, www.nlw.at, Tel: 0664-88611685, info@nlw.at

„Sommerbus Nockberge“

Vom Katschberg (ab 07.52 Uhr) fährt der Bus bis zum 07.09.2018 (Montag bis Freitag, wenn Werktag) über Rennweg, Kremsbrücke, Eisentalhöhe und Glockenhütte [9] nach Ebene Reichenau und weiter Richtung Turrach [10] (an 09.45 Uhr) oder Falkert [11] (an 09.36 Uhr). Man kann den Bus überall auf der Strecke anhalten und einsteigen. Ein **„Wander-Thermen-Bus“** fährt zwischen Bad Kleinkirchheim und St. Oswald [12] und der **„Almexpress“** von Döbriach [13] in das Langalmtal.

Von Klagenfurt (Busbf) fährt täglich außer Samstag ein Bus um 08.00 auf die Turrach [10], retour um 16.20 Uhr (Sonntag um 17.10).

Informationen: Tel: 04732 37175

Bis vor einigen Jahren waren die Wanderbusse auf die Turrach sehr gut abgestimmt, was heuer leider nicht mehr so der Fall ist. Es wäre wünschenswert, wenn nach der Saison Verkehrsunternehmen, Tourismuswirtschaft und der Verkehrsverbund Gespräche über Verbesserungen für das nächste Jahr führen.

Tscheppaschlucht [4]

Busse fahren vom Bodental oder von Ferlach (ab 12.45) täglich bis zum 09.09.2018. Tschaukofall, Teufelsbrücke und Märchenwiese sind Ausflugsziele für die ganze Familie.

Bad Eisenkappel: Tropfsteinhöhle [14]

Der **„Obir-Tropfsteinhöhlen-Express“** fährt wieder von Villach (Busbf ab 10.00 Uhr) über Drobollach, Egg, Rosegg, Velden, Pörtschach, Krumpendorf, Klagenfurt (Minimundus-Bushaltestelle) bis Bad Eisenkappel - gratis im Juli, August jeden Dienstag und Donnerstag.

Informationen: www.hoehlen.at

Lavanttal [15]

Im Lavanttal hat das Regionalmanagement mehrere Wanderbusse installiert. Im Juli und August um 8 Uhr ab Bahnhof Wolfsberg montags auf die **Saualpe** und das **Klippitzthörl**, sowie dienstags auf die **Koralpe** und die **Weinebene**. Rückfahrt jeweils um 17.00 Uhr.

Der Fahrpreis je Strecke beträgt € 7,-.

Voranmeldung: „RML - Regionalmanagement Lavanttal“, Tel: 04352-2878

Osttirol [16]

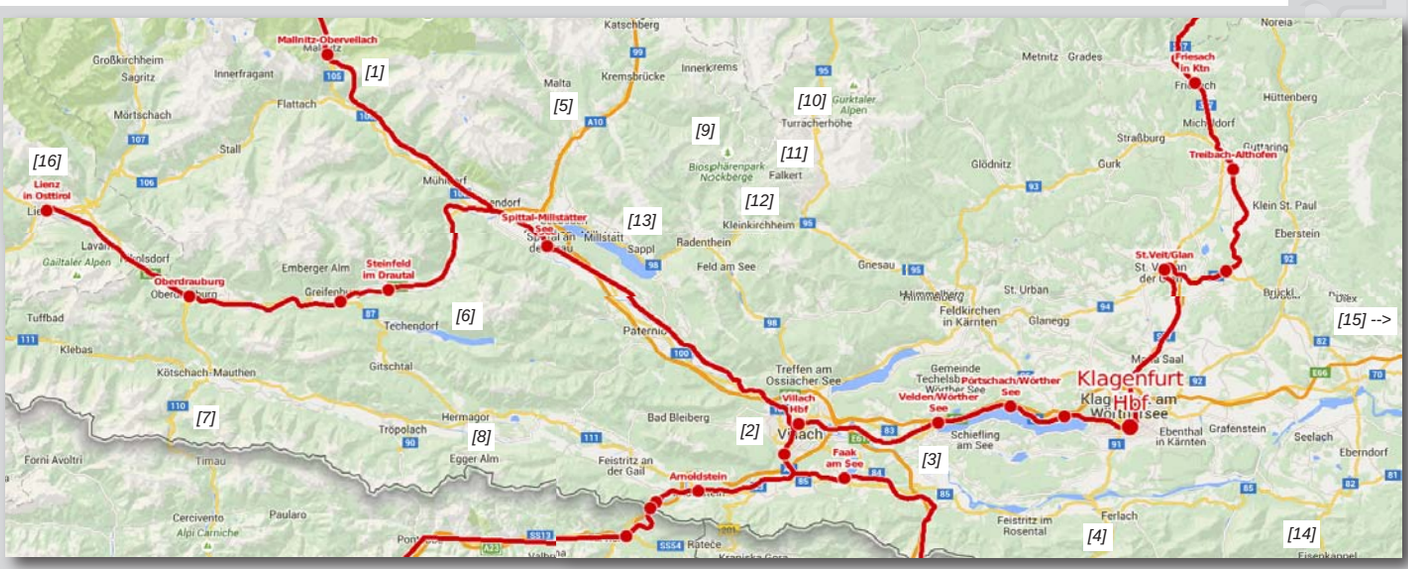
Wanderbusse starten vom Bahnhof Lienz aus täglich zu verschiedenen Zielen: **Montag**: Dolomitenhütte, **Dienstag**: Hochsteinhütte, **Mittwoch und Samstag**: Debanttal, **Donnerstag**: Roaneralm, **Freitag**: Hochsteinhütte und zum Pedretscher Kaser mit einer Wanderung über den Pustertaler Almweg. Die Busse fahren vom Bahnhof Lienz um 08.30 Uhr ab. Da aber die Züge von Spittal/Drau erst zur Minute .37 in Lienz ankommen, kann man sich am Vortag anmelden, dass der Bus abwartet.

Informationen: Tel.: 04852-63360 (Reisebüro Bundschuh), www.bundschuh-reisen.com

Dies ist eine kleine Auswahl für Ausflüge mit Bus und Bahn in Kärnten. ***fahrgast kärnten*** *wünscht allen Leserinnen und Lesern einen schönen Sommer auf unseren Bergen.*

- Richard Hunacek, Eduard Kaltenbacher -

Jeden Tag ein anderes Ziel



Zahlreiche Ausflugsziele sind auch heuer wieder mit Bahn & Bus erreichbar.

Kartengrundlage: www.oebb.at

Zukunft der S-Bahn in Kärnten

Seit der Einführung des S-Bahnverkehrs in Kärnten im Jahre 2008 haben sich die Fahrgastzahlen deutlich erhöht, und dies hat die Marke S-Bahn Kärnten zu einem Erfolgsprodukt werden lassen.

Trotzdem sollte man sich nicht auf den Lorbeeren dieses Erfolges ausruhen, sondern sich auch mit den **Schwachpunkten** des Systems befassen.

Diese liegen vor allem im **unzureichenden Angebot an Sonn- und Feiertagen** und an den Schwächen der Infrastruktur in den meisten Bahn-Haltestellen..

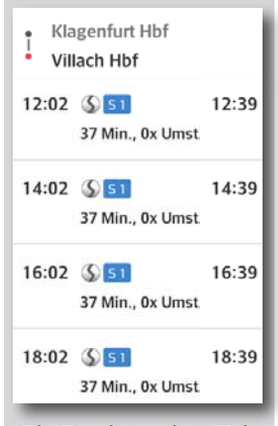
Nach wie vor verfügen nur die wenigsten Stationen über **Monitore** mit Echtzeitangaben über die tatsächliche Abfahrtszeit, mit Berücksichtigung einer eventuellen Verspätung.

30-Min.-Takt auch vormittags wünschenswert

Echtzeit-Monitore sollten zur Grundausstattung einer S-Bahn gehören. Foto: - ML-

Ein weiteres Manko ist der **Zweistunden-Takt** der S1 (Friesach - St. Veit/Glan - Klagenfurt - Villach - Spittal) an Sonn- & Feiertagen.

Dieser stellt bestenfalls eine Grundversorgung, jedoch kein attraktives Fahrplanangebot dar.



Ein Zweistunden-Takt der S1 an Sonn- und Feiertagen ist nicht attraktiv. www.oebb.at

Auch lassen die Anschlüsse zum Fernverkehr mit Ausnahme in Villach an Wochenenden zu wünschen übrig, viele sind mit ihren **Umsteigezeiten** unbrauchbar. So muss man in Klagenfurt 100 Min. Wartezeit einplanen, wenn man von Wien in die S-Bahn zum Wörthersee (und umgekehrt) umsteigen will. Ähnliches gilt für St. Veit/Glan für die Relation Feldkirchen - Wien.

An Werktagen außer Samstag wäre eine Ausweitung des 30-Minuten-Taktes zwischen Villach und St. Veit/Glan (derzeit nur nachmittags) auch vormittags wünschenswert.

fahrgast kärnten ist sich bewusst, dass all diese Maßnahmen nicht ohne zusätzliche Finanzierung durch das Land Kärnten getätigt werden können, wird aber nicht müde werden, mit diesen Forderungen in der Öffentlichkeit präsent zu sein.

- Eduard Kaltenbacher -

Neuer Bahnhof „Flughafen Triest“

Vor einigen Wochen wurde in der italienischen Provinz Friaul auf der Strecke zwischen Monfalcone und Cervignano der neue Bahnhof „Trieste Airport“ eröffnet.

Die Bahnlinie zwischen Triest – Monfalcone – und Venezia führte schon immer in der Nähe des Flughafens vorbei, aber ohne Bahnhof und Infrastruktur - nur Wiesen und Felder.

Vor einigen Jahren haben sich die Regionalregierung von Friaul, das Bahn-Unternehmen „Trenitalia“ und der Flughafen entschlossen, mit großem finanziellen Aufwand einen neuen Bahnhof beim Flughafen zu errichten.

Es wurden Straßen, Radwege, ein Busbahnhof und Parkplätze errichtet, aber auch ein neuer Bahnhof, von dem man direkt mittels Aufzug oder Rolltreppe und einem ca. 400 Meter langen Fahrsteig bis zum Terminal kommt.

Der Flughafen „Trieste Aiport - Ronchi dei Legionari“ hat in den letzten Jahren auch eine große Passagiersteigerung zu verzeichnen und sollte heuer die Million übersteigen. Nunmehr können Fluggäste aus vielen Teilen Friauls aber auch aus Kärnten mit dem Zug zum Einchecken fahren - mehrmals täglich entweder direkt oder mit Umsteigen in Udine. Es ist erfreulich, dass trotz vieler Auflassungen von Bahnhöfen und Haltestellen auch immer wieder im Sinne des Umweltschutzes neue errichtet werden.

- RHC -

Der neue Bahnhof „Trieste Airport“ mit dem überdachten Fahrsteig zum Flughafen. Foto: - RHC-

Fahrgast

@fahrgast_stmk /fahrgast.steiermark

Alle Jahre wieder

Busstau: Eine Straßenbahnlinie Richtung Südwesten könnte hier schnell abhilfe verschaffen, stattdessen wird versucht, mit U-Bahn-Ideen von den Problemen abzulenken.

Unterirdische Ideen für die Grazer Verkehrszukunft

In beinahe regelmäßigen Abständen taucht die Forderung auf, das ÖV-Netz in Graz durch ein weiteres Verkehrsmittel (U-Bahn oder Seilbahn) zu ergänzen. Wirklich sinnvoll sind solche Ideen allerdings nicht.

Unsinn“. So titelte ein Bericht in Fahrgast 5/97, in dem über die damaligen (Wahlkampf-)pläne der Grazer ÖVP berichtet wurde. Für die Lösung der Grazer Verkehrsprobleme solle eine zusätzliche Ebene in Anspruch genommen werden, so der Tenor des damaligen Spitzenkandidaten Strobl. Investitionen in das Straßenbahnnetz sollten unterbleiben, bevor nicht eine Studie die Machbarkeit einer U-Bahn untersucht hätte.

Es kam bekanntlich anders: Knapp zehn Jahre später waren drei Straßenbahnlinienverlängerungen fertig gestellt (Puntigam, Liebenau/Murpark und St. Peter), zu denen in der jüngeren Vergangenheit noch jene zur Med-Uni in St. Leonhard kam. Große Investitionen flossen auch in die Erneuerung des Wagenparks der Grazer Straßenbahn sowie in die Nahverkehrsdrehscheibe am Hauptbahnhof. Dennoch waren diese Maßnahmen letztlich nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Weitere Ausbauten des Straßenbahnnetzes sind dringend nötig und werden in den nächsten Jahren folgen, etwa die Erschließung der Reininghausgründe und der Smart-City, sowie die Innenstadt-Entlastungsstrecke. Andere Projekte, etwa die Tramlinien nach Don Bosco und nach Gösting wurden hingegen leider auf die lange Bank geschoben.

Geld und andere Gründe

Genau hier liegt ein Grund, der gegen die Planung eines neuen, zusätzlichen Verkehrssystems – egal ob U-Bahn oder die immer wieder durch die Medien gondelnde Mur-Seilbahn – spricht: Planung und Bau eines zusätzlichen Verkehrssystems verschlingen Geld, das schon heute fehlt, wenn es um die dringende Erweiterung des Straßenbahnnetzes geht. Denn trotz der Mitfinanzierung des künftigen Straßenbahnausbaus durch das Land sind nach wie vor nicht alle Projekte ausfinanziert.

Doch auch verkehrliche Gründe sprechen – heute wie schon 1997 – gegen eine U-Bahn: Die unterirdische Lage der Stationen führt zu langen (und damit wenig attraktiven) Zugangs- und Umsteigewegen, es entstehen hohe Betriebskoten durch Rolltreppen und Lifte und schließlich schlagen auch noch hohe

Graz

Erfolg?

Die U-Bahn-Studie der ÖVP kann in deren Sinne durchaus als Flop bezeichnet werden, denn das Ziel, eine U-Bahn für Graz zu propagieren, konnte nicht erreicht werden. Ganz im Gegenteil, die Studie rät sogar von der Errichtung eines zusätzlichen inkompatiblen Systems ab.

Fahrgast kann sich dem nur anschließen. Im Großen und Ganzen gibt die Studie nämlich jene Forderungen wieder, die Fahrgast bereits seit Jahren unermüdlich vertritt: Den Ausbau der konventionellen Tramway, ergänzt durch eine Stadtregionalbahn und ein übergelagertes Vollbahnsystem für größere Entfernungen.

Unsinn

In regelmäßigen Abständen wird in Graz über eine U-Bahn diskutiert

Die ÖVP will die Grazer Verkehrsprobleme jetzt durch unterirdische ÖV-Projekte lösen. Eine Studie der Schweizer Prognos AG rät vom Bau eines U-Bahn-Systems ab, und hält auch sonst unterirdische Verkehrslösung für problematisch.

Von der Baseler Prognos AG wurde – im Auftrag der Grazer ÖVP – untersucht, welche technischen Anforderungen einem U-Bahn-System zugrunde zu legen wären und inwieweit der Öffentliche Verkehr unter der Erde überhaupt eine sinnvolle Alternative darstellt.

Ergebnis

Kapazitätsengpässe besser beseitigen ließen und entsprechend die Attraktivität des ÖV noch weiter gesteigert werden könnte.

Die Gründe

Die Studie nennt u. a. folgende Gründe, warum das vorhandene Angebot nicht durch ein unkonventionelles System ersetzt werden sollte: „Zusätzli-

men in Graz führen, nämlich U-Bahn, Straßenbahn und Bus. Dafür wäre natürlich die entsprechende Infrastruktur zu errichten und zu betreiben (Remisen, Ersatzteile, Personal etc.).

Während der Errichtungszeit eines U-Bahn-Tunnels würde es „zwangsläufig zu zeitweiligen und punktuellen Behinderungen“ kommen, die der Einzelhandel nicht einfach hinnehmen würde.

Nach Angabe von Prognos würden die Investitionskosten für eine U-Bahn die Kosten für Nachbesserungen im vorhandenen System übersteigen. Es wird auch darauf verwiesen, daß es bereits vor mehreren Jahren die Abkehr von „reinen“ (teuren) U-Bahn-Systemen gegeben hat.

Insgesamt wird ein Nachbessern des derzeitigen ÖV-Systems empfohlen und keine Einführung eines völlig neuen Systems. Lediglich die Möglichkeit einer abschnittsweisen Führung der Straßenbahn im

Tempus fugit, nur Graz dreht sich im Kreis: Schon 1997 wurde in der Fahrgast-Zeitung über sinnlose U-Bahn-Visionen berichtet.

FG_Zeitung_02_2018_01.indd 1 26.06.2018 11:03:19

Vergraben

Graz erstickt an den Autos. Es braucht dringend Investitionen in den Öffentlichen Verkehr, um den Verkehrszuwachs in den Griff zu bekommen.

Alle Jahre wieder werden zur „Problemlösung" längst verschwundene Schnapsideen aus dem Garten der sinnlosen Ideen ausgegraben. Die aktuelle Grazer Stadtregierung unter Bürgermeister Siegfried Nagl wühlt kräftig im Erdreich und hat vor einiger Zeit, eine Tiefgarage für private Kraftfahrzeuge am Eisernen Tor ausgegraben. Ein Vorhaben, welches den verkehrspolitischen Zielen der Stadt, den Autoverkehr zu verringern, konträr widerspricht. Jetzt wurde ein neues Loch gegraben und die nächste verkehrspolitische Fossilie gefunden: Die Grazer U-Bahn.

Auch bei dieser Fossilie offenbart sich die Freude der Grazer Stadtregierung am Buddeln: Millionen an Euros, die Graz nicht hat, werden im Boden versinken. Wo die Mittel für den U-Bahn-Bau ausgegraben werden sollen, bleibt schleierhaft.

Fahrgast findet, die rückwärtsgewandten Ideen des Bürgermeisters sollen pietätvoll in aller Schnelle bestattet werden und die Verkehrspolitik des Bürgermeisters soll dort vergraben werden, wo sie hingehört: auf dem Müllhaufen der Verkehrsgeschichte.

Jakob Holzer

ZAHLEN & FAKTEN

U-Bahn

Verkehrswirksamkeit
Der größte Schwachpunkt eines U-Bahn-Systems ist, daß es als Folge von teuren Tunnelstrecken nicht flächendeckend errichtet werden könnte, sondern lediglich einzelne Achsen (in Graz z. B. Hauptbahnhof–Landeskrankenhaus).
In der Praxis bedeutet dies, daß nur sehr wenige Stadtteile die Vorteile eines solchen Systems nützen könnten. Von der Verkehrswirksamkeit her bringt eine einzige Straßenbahnverlängerung aber bereits mehr, da – im Gegensatz zur U-Bahn – eine Direktverbindung vom Zentrum in die Außenbezirke entsteht.

Fahrgastkomfort
Ein U-Bahn-System ist durch lange Umsteigewege zu anderen Verkehrsmitteln (Straßenbahn, Bus, Taxi) sowie durch wesentlich größere Haltestellenabstände (Straßenbahn: ca. 300 m; U-Bahn: ca. 1–1,5 km) gekennzeichnet. Durch die erforderlichen langen Fußwege zum Erreichen der Haltestelle und beim Umsteigen verlängern sich die Reisezeiten derart, daß der Fahrgast mit einer U-Bahn – trotz höherer Fahrgeschwindigkeit als bei einer Straßenbahn – effektiv nicht schneller unterwegs ist.

Sicherheit
Ein psychologisches Manko von unterirdischen Haltestellen ist ein subjektiv empfundenes Sicherheitsdefizit, daß auch durch großzügige und teure Überwachung nicht kompensiert werden kann. Dies hält viele Menschen davon ab, v. a. in den Abendstunden den ÖV zu benutzen.

Errichtungskosten
Die Kosten für einen Kilometer U-Bahn im herkömmlichen Sinn liegen bei ca. 2 Mrd. S. Bei sogeannten Kleinprofil-U-Bahnen liegen die Kosten für Tunnelstrecken immerhin auch noch im Bereich von ca. 1 Mrd. S/km. Selbst die Kopenhagener Kleinprofil-U-Bahn – ein solches System wird oft als „Vorbild" zitiert – kommt auf ca. 900 Mio. S Investitionskosten pro Kilometer Tunnelstrecke.
Die im Auftrag der ÖVP erstellte Prognos-Studie kommt bei einer unterirdischen Streckenführung von ca. 30 % auch noch auf durchschnittliche Errichtungkosten von ca. 600 Mio. S. Im Vergleich dazu kostet ein Straßenbahnkilometer etwa 70 Mio. S.

Erhaltungskosten
Ein weiteres Problem stellt die Erhaltung und Wartung der Anlagen dar, die weit teurer sind als bei einer Straßenbahn. Die unterirdischen Stationen müssen den ganzen Tag über beleuchtet, belüftet und überwacht werden. Weiters sind Rolltreppen und Lifte zu betreiben. Darüber hinaus sind für den Betrieb teure Sicherungsanlagen notwendig, die ein Straßenbahn-System nicht benötigt.

Die Gegenargumente sind heute wie damals gleich geblieben: Eine U-Bahn ist sinnlos. Infobox aus dem Jahre 1997.

Erhaltungskosten zu Buche. Manche deutsche Städte, die in den 70er und 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts euphorisch Tunnelstrecken angelegt hatten, stöhnen heute unter den nun fälligen Sanierungskosten. Unter Verkehrsplanern wird daher immer wieder der Schwellenwert von 1.000.000 Einwohnern genannt, ab dem eine U-Bahn sinnvoll sei. Davon ist Graz aber weit entfernt.

Angst vor Autofahrern?

Betrachtet man nüchtern die Argumente, scheint es nur einen Grund zu geben, warum das Thema U-Bahn immer wieder aufgewärmt wird: Eine U-Bahn würde, abgesehen von der Bauphase, keinerlei Auswirkungen auf den Autoverkehr haben. Damit ist die Forderung nach einer U-Bahn politisch ein scheinbar bequemer Ausweg aus dem Dilemma, dass die Förderung des Öffentlichen Verkehrs an der Oberfläche oft auch Einschränkungen für den Autoverkehr nach sich ziehen muss – sei es nun durch eigene Bus- oder Straßenbahnspuren, für die Parkplätze „geopfert" werden müssen, oder durch Ampelvorrangschaltungen, bei denen zugunsten des ÖV den Autofahrern Wartezeiten zugemutet werden. Aus Angst vor dem (autofahrenden) Wähler wird daher gerne die U-Bahn als neues Wundermittel aus dem Hut gezaubert.

Überraschende Zustimmung

Umso mehr überrascht es, dass nicht nur aus der Politik, sondern auch aus der Holding Graz Linien Sympathiebekundungen für ein neues, zusätzliches Verkehrssystem in Graz zu vernehmen waren: Die Straßenbahn trage „bis dato" den Großteil des Öffentlichen Verkehrs in Graz, teilte die HGL in einer Pressemitteilung kürzlich mit, als seien ihre Tage als Rückgrat des ÖV in Graz gezählt. Fahrgast reagierte mit einer eigenen Presseaussendung, forderte eine Klarstellung und die rasche Realisierung weiterer Straßenbahnausbauten.

Diese sind rasch aufgezählt: Neben den beschlossenen Ausbauten (Reininghaus, Smart-City und Innenstadt-Entlastungsstrecke) sollte auch die Südwestlinie vom Jakominiplatz nach Don Bosco schnellstmöglich in Angriff genommen werden. Hier könnten drei parallel verkehrende Buslinien durch eine Straßenbahnlinie ersetzt werden, was ökologisch und auch wirtschaftlich sinnvoll ist. Mittelfristig sollte auch eine Tramlinie in den Grazer Norden und ein Nahverkehrsknoten in Gösting realisiert werden. Gemeinsam mit einer in einem dichteren Takt als bisher verkehrenden S-Bahn hätte Graz damit ein zukunftsfähiges ÖV-System – auch ganz ohne U-Bahn.

Glücklicherweise ist ohnedies davon auszugehen, dass die U-Bahn-Ideen auch diesmal wieder in den Schubladen verschwinden werden. Für jeden, der ernsthaft an der Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs in Graz interessiert ist, müssen in den nächsten Jahrzehnten der umfangreiche Ausbau des Straßenbahnnetzes und eine Kapazitätserhöhung durch verlängerte Straßenbahngarnituren Vorrang haben.

Marcus Pirker

FG_Zeitung_02_2018_01.indd 2 26.06.2018 11:03:20

Nahverkehrsvertrag

Land Steiermark und SCHIG schließen mit den ÖBB einen neuen Nahverkehrsvertrag ab

Der aktuell bestehende Verkehrsdienstevertrag zwischen Land Steiermark und ÖBB läuft im Dezember 2018 aus. Für die nächsten zehn Jahre hat das Land Steiermark die Direktvergabe von Verkehrsdienstleistungen an die ÖBB bekanntgegeben.

In der Bekanntgabe sind Art und Umfang der Verkehrsdienstleistungen beschrieben, wobei ausdrücklich erwähnt wird, dass es während der Laufzeit des Vertrages im Jahr 2024 zu umfangreichen Änderungen kommen wird, die mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn zusammen hängen. Der Semmering-Basistunnel, der ein Jahr später in Betrieb gehen soll, hat hingegen keine Auswirkungen auf den steirischen Regionalverkehr.

Für den Zeitraum bis Dezember 2024 sind im S-Bahn-, Regionalzug- und REX-Verkehr jährlich 6,86 Millionen km zu erbringen, ab Dezember 2024 6,69 Millionen km. Leistungsanpassungen in Form von Mehr- oder Minderleistungen an Zugkilometern dürfen nicht mehr als 15 % des Auftragswertes ausmachen.

Der neue Verkehrsdienstevertrag bis 2028 steht fest: Die ÖBB betreiben auch in Zukunft den Großteil des Nahverkehrs in der Steiermark wie z. B. einige S-Bahn-Linien.

Ausblick

Besonders erfreulich ist, dass es dem Bundesland Steiermark – anders als Kärnten – gelungen ist, auch auf allen Strecken, die nicht zum „Zielnetz 2025“ der ÖBB-Infrastruktur gehören, weiterhin Schienenverkehr zu bestellen. Zur Erinnerung: In Kärnten drohte bekanntlich die Stilllegung der gesamten Gailtalbahn im Jahr 2020, woraufhin im Jahr 2016 der damalige Verkehrslandesrat es als großen Verhandlungserfolg verkündete, zumindest für den östlichen Abschnitt dieser Strecke eine umfassende Modernisierung, Elektrifizierung und einen Stundentakt ausgehandelt zu haben. Der westliche Abschnitt wurde hingegen schon 2016 stillgelegt und der Verkehr auf ein Bussystem, ebenfalls im Stundentakt, umgestellt. Ein Jahr später konnten durch den dichten Taktfahrplan auf der Bahnstrecke Fahrgastzuwächse von 40 % verzeichnet werden, im Busbereich hingegen nur 15 % - und dies, obwohl die Busse in den ersten Monaten kostenlos zu benützen waren. Unfreiwillig wurde damit einmal mehr der Nachweis gebracht, dass Schienenverkehrsmittel (bei attraktiven Rahmenbedingungen) mehr Fahrgäste ansprechen als Busverkehre.

Obwohl die Radkersburger Bahn nicht im Zielnetz der ÖBB enthalten ist, sind im neuen Vertrag zahlreiche (infrastrukturellen) Verbesserungen vorgesehen.

Steirische Stabilität

In der Steiermark wurde die Bahnstrecke von Spielfeld-Straß nach Bad Radkersburg immer wieder als „Wackelkandidat“ gehandelt; auch sie ist nicht Teil des ÖBB-Zielnetzes 2025. Der neue Verkehrsdienstevertrag stimmt jedoch hoffnungsvoll: Es werden nicht nur für die gesamte Vertragslaufzeit jährlich 240000 Zugkilometer auf dieser Strecke bestellt, sondern sogar ausdrücklich Hinweise auf deren geplanten Ausbau gegeben: „Für die Linie Spielfeld-Straß–Bad Radkersburg befindet sich ein infrastrukturelles Ausbaukonzept in Ausarbeitung. Bei Vorliegen einer Entscheidung zur Infrastrukturentwicklung der Radkersburger Bahn kann es bei Umsetzung eines Ausbaukonzeptes zu einer Änderung der Taktlagen und des Angebotsvolumens kommen.”

Mit den geplanten Ausbauten könnten auf dieser Strecke die Fahrzeiten gekürzt werden, womit ein großer Wunsch der Fahrgäste in dieser Region erfüllt würde.

Verkehrsdienstevertrag

Der Öffentliche Verkehr, insbesondere der Nah- und Regionalverkehr, ist nicht kostendeckend zu betreiben. Die Verkehre müssen von öffentlicher Seite bezuschusst werden. In so genannten Verkehrsdiensteverträgen werden die zu erbringenden Leistungen, die Qualität der Verkehre und die finanzielle Vergütung festgelegt.

Grundlage für die Verkehrsdiensteverträge ist die EU-Verordnung mit der EG Nr. 1370/2007 aus dem Jahre 2007. Diese legt den EU-weiten Rahmen für die Finanzierung von Schienenpersonenverkehr. Grundsätzlich sollen diese Leistungen im Wettbewerbsverfahren vergeben werden, in bestimmten Fällen ist – wie jetzt in der Steiermark – eine Direktvergabe der Leistungen an einen Anbieter ohne Vergabeverfahren möglich.

Alle Ausschreibungen müssen EU-weit veröffentlicht werden und sind auf *ted.europa.eu* online abrufbar.

FG_Zeitung_02_2018_01.indd 3 26.06.2018 11:03:22

Mit den attraktiveren Verbindungen werden wohl auch die Fahrgastzahlen weiter steigen. Erinnert sei an dieser Stelle auch an den Beschluss des Landes Steiermark im Jahr 2015, die Radkersburger Bahn (wieder) über die Grenze nach Slowenien zu verlängern. Leider ist es um dieses Projekt zuletzt etwas still geworden; der Ausbau der Bestandsstrecke ist aber immerhin ein starkes Signal, dass dem Land Steiermark diese Grenzregion am Herzen liegt.

Auch für die Strecke der S-Bahn-Linie S3, also von Graz nach Fehring (und weiter nach Szentgotthard) befindet sich ein „infrastrukturelles Ausbaukonzept in Ausarbeitung“. Hier darf also in der Laufzeit dieses Vertrages mit der längst fälligen Elektrifizierung gerechnet werden.

Wackelkandidat Thermenbahn

Etwas düsterer ist die Lage der Thermenbahn zwischen Fehring und Hartberg. Zwar wird auch hier künftig ein Zweistundentakt bestellt, für diese Strecke hält sich das Land Steiermark bzw. die SCHIG jedoch offiziell eine Kündigungsmöglichkeit vor. Von möglichen „Anpassungen aufgrund von laufenden Änderungen der Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung hinsichtlich geänderter demografischer, wirtschaftlicher oder infrastruktureller Rahmenbedingungen“ ist die Rede, was auf gut Deutsch heißt: Diese Strecke ist stilllegungsgefährdet. Tourismusverbände und Lokalpolitiker wären gut beraten, sich bereits jetzt für diese Bahn zu engagieren, wenn das Thermenland weiterhin am Schienenweg erreichbar bleiben soll.

Abseits der genannten Beispiele kann in den nächsten Jahren von einem ähnlichen Nahverkehrsangebot wie bisher ausgegangen werden, bis mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn die Karten quasi „neu gemischt“ werden.

Bis zum Grazer Ostbahnhof hängt der Fahrdraht schon. Innerhalb der nächsten 10 Jahre soll endlich die steirische Ostbahn bis zur ungarischen Grenze elektrifiziert werden

Direktvergabe

Bei dem genannten Verkehrsdienstevertrag haben Land Steiermark und bundeseigene SCHIG (Schieneninfrastrukturgesellschaft) den Weg der Direktvergabe an die ÖBB Personenverkehr (PV) AG gewählt – ein in Österreich sehr übliches Verfahren. Schon die Bundesländer Vorarlberg, Kärnten und weitgehend auch Tirol haben in der jüngeren Vergangenheit ihre Verkehrsdienstleistungen direkt an die ÖBB vergeben. Argumentiert wird, dass durch ein wettbewerbliches Verfahren, also eine europaweite Ausschreibung der Verkehrsdienstleistungen, der zuständigen Behörde ein hoher Aufwand und damit hohe Kosten entstünden. Die Kompensation dieser Kosten sei durch ein wettbewerbliches Verfahren nicht zu erwarten. In jedem Fall dürfte die Direktvergabe für das Land Steiermark der einfachste Weg gewesen sein. Darüber, ob es auch tatsächlich der günstigste Weg ist, kann man freilich streiten. In Deutschland schreiben mittlerweile alle Bundesländer ihre Nahverkehrsdienstleistungen europaweit aus und vergeben sie an die Bestbieter. Der Wettbewerb führe gleichzeitig zu mehr Qualität und zu günstigeren Preisen für die Besteller, wird dort argumentiert. Anders in Frankreich: Dort mussten bisher die Regionen ihr Nahverkehrsangebot bei der staatlichen Eisenbahn SNCF bestellen. Deren Produktionskosten sollen allerdings bis zu 30 % höher sein als die vergleichbarer Bahnen. Seit die französische Regierung nun eine Reform im Eisenbahnsektor angekündigt hat, die auch den Nahverkehrsmarkt für den Wettbewerb öffnen möchte, tobt dort ein langer Eisenbahnerstreik, dessen Ende noch nicht abzusehen ist.

Verbesserungen auch im Busbereich

Obwohl es thematisch nicht zu diesem Artikel passt, soll an dieser Stelle auch lobend erwähnt werden, dass das Land Steiermark auch im Bussektor Verbesserungen für Fahrgäste plant. Nach und nach werden so genannte „Linienbündel“, also in einer Region liegende Buslinien, neu konzipiert und dabei das Angebot verbessert.

Anders als im Bahnbereich werden diese Leistungen im Wettbewerb vergeben. Als eines der ersten Linienbündel wird 2019 das Angebot zwischen Graz und Weiz/Eggersdorf/St.Radegund massiv ausgeweitet, weitere Linienbündel in anderen Regionen folgen später. Einen Vorgeschmack auf diese Verbesserungen bekommt man, wenn man den entsprechenden Bereich auf der Homepage der Verbundlinie abruft.

Fazit: Die hohe Bedeutung eines attraktiven Öffentlichen Verkehrs scheint bei den meisten Politikern angekommen. Dennoch gilt es, sich weiterhin für ein dichtes und hochwertiges ÖV-Angebot zu engagieren, damit Ausbaupläne für die Eisenbahninfrastruktur und andere geplante Verbesserungen im ÖV-Bereich nicht doch wieder in Schubladen verschwinden!

Marcus Pirker

Fahrgast-Steiermark-Kontakte

Gelbe Post:	Fahrgast c/o Österreichische Hochschülerschaft, Rechbauerstraße 12, 8010 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: AT33 4300 0100 0000 6326 BIC: VBOEATWW
Treffen:	Montags, 19.00–20.30 Uhr, Alte Technik, TU Graz, Rechbauerstr. 12, ÖH-Räume, EG rechts

FG_Zeitung_02_2018_01.indd 4

26.06.2018 11:03:24

Leserbrief: „... in Deutschland undenkbar“

*(zu: „Verbundtickets nur für einen bestimmten Zug gültig“, **fahrgast**-Magazin 1/2018)*

Auch in Deutschland gibt es so manchen verbesserungswürdigen Nahverkehrstarif, aber dass Fahrkarten nur am Automaten und dann für eine ganz bestimmte Verbindung ausgegeben werden, ist nur für den Fernverkehr und nur für Sparpreise bekannt.

Zwar bekommt man an manchen Automaten nur nach Abruf einer bestimmten Verbindung einen Fahrpreis angezeigt, aber der Tarif erlaubt die freizügige Nutzung während einer bestimmten Zeitspanne.

Auch der gerade erst an den Start gegangene Westfalentarif ist so konzipiert, und als 4er-Karte kann man alles auch im Voraus kaufen.

Etwas anderes würde hierzulande auch einen Sturm in der regionalen Presse auslösen.

Rainer Engel, „Pro Bahn Deutschland“, Detmold, Deutschland

Leserbrief: „LÖWEN-TICKET - Fortsetzung folgt?“

Von Dezember 2017 bis April 2018 dauerte die viermonatige Testphase für das „Löwen-Ticket“, eine relativ günstige Monatsnetzkarte (€ 82,-) für alle Kärntner Öffis. Wer mit Menschen in Zug und Bus geredet hat, konnte feststellen, dass sich das Ticket großer Beliebtheit erfreute. Obwohl es sehr kurzfristig ins Leben gerufen wurde und JahreskartenbesitzerInnen dieses naturgemäß nicht gekauft haben, konnten laut „Verkehrsverbund Kärnten“ rund 4.500 „Löwen-Tickets“ verkauft werden. Es wäre nun wichtig, dieses breitenwirksame Angebot wieder anzubieten und weiterzuentwickeln.

Eine günstige Netzkarte für Kärnten wirkt auf zwei Zielgruppen. Bestehende Öffi-NutzerInnen werden noch öfter in Bus und Bahn einsteigen. Wer eine Netzkarte hat, wird nämlich nicht nur die S-Bahn-Strecke mit Öffis zurücklegen, sondern – bei passenden Anschlüssen – auch für die Wege vom Wohnort zum Startbahnhof und vom Zielbahnhof zum Arbeitsort mit Regional- und Stadtbussen nutzen, immerhin sind diese ja im Ticket inkludiert. Und wer eine Netzkarte hat, wird auch am Wochenende das eine oder andere Mal das Auto stehen lassen und die Öffis benutzen, wenn es irgendwie möglich ist. Doch auch neue Öffi-NutzerInnen könnten angesprochen werden. Für diese bräuchte es aber auch günstige Testaktionen, z. B. attraktive Tages- und Wochenkarten.

Im Mobilitätsbereich wurde in Kärnten in den letzten Jahren viel weitergebracht, auf einigen Strecken der Takt verdichtet und neue Linien ins Leben gerufen. Der nächste logische Schritt muss nun lauten, mit preislich attraktiven Angeboten das verbesserte Öffi-Angebot auch mit Fahrgästen zu füllen. Eine günstige Monats- bzw. Jahresnetzkarte für Kärnten ist der Schlüssel dazu, dass die Züge und insbesondere die Busse nicht halbleer, sondern gut gefüllt durch unsere Städte und Täler fahren und so den PKW-Verkehr mit all seinen Nebenwirkungen (Lärm, Flächenverbrauch, Schadstoffe, Lebensraumzerschneidung, Entkernung der Orte) reduzieren. Bleibt zu hoffen, dass die neue Kärntner Landesregierung und die Kärntner Verkehrsbetriebe die Notwendigkeit für attraktive Netzkarten erkennen.

Dipl.-Ing. Daniel Wuttej, MSc
9122 St. Kanzian am Klopeiner See

Leserbrief: „Sommerzeit und eisige Klimaanlagen“

Viele Reisende werden im Sommer wieder die ÖBB wählen, um bequem und entspannt ihre Urlaubsziele zu erreichen.

So gerne ich selbst die Angebote der ÖBB nutze, so unangenehm kann auch das Reisen im Sommer in den Zügen sein, wenn die Klimaanlage zu kalt eingestellt ist. Eiskaltes Gebläse kann oft eine schöne Fahrt so richtig verdrießen. Mir ist auch bewusst, dass jeder Mensch Kälte anders empfindet, aber zu große Temperaturunterschiede zwischen den heißen Außentemperaturen und der Eiseskälte im Inneren der Züge soll es nicht geben.

Eine optimale Einstellung der Klimaanlagen erfüllt zwei Zwecke. Erstens zufriedene Kunden, die nicht über Hals- bzw. Ohrenentzündungen klagen und zweitens eine enorme Energieeinsparung durch die Reduktion der eingestellten Kälte.

Ich habe noch ein Anliegen an die ÖBB. Die Gemeinde Velden hat seit Dezember 2017 einen neuen barrierefreien Bahnhof, worüber wir uns alle sehr freuen. Im Zuge des Umbaus wurde unsere altbewährte, weithin sichtbare Bahnhofsuhr entfernt. Viele Benützer der Bahn vermissen unsere Uhr, denn sie gehört zur Grundausstattung eines jeden Bahnhofs.

Auch Interventionen durch unseren Bürgermeister Ferdinand Vouk hatten bis dato keinen Erfolg gebracht.

Gute Fahrt und schöne Reisen wünscht

Brigitte Nachbar
9220 Velden am Wörthersee

„Nextbike“-Fahrradverleih in Klagenfurt

Das Fahrradverleihsystem ***nextbike*** wird nun auch in Klagenfurt angeboten, ständig ausgebaut und erweitert. Dieses Unternehmen ist in mehr als 23 Ländern aktiv. Es versteht sich als urbaner Mobilitätsanbieter und als eine Ergänzung zum Öffentlichen Verkehr. So wird der letzte Kilometer von oder zu einer Haltestelle schneller und bequemer zurückgelegt.

Betreiber

Der Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee, Abteilung Umweltschutz und die IPAK („International Project Management Agency Klagenfurt on Lake Wörthersee GmbH“), eine Projektmanagementagentur, die zu 90% im Eigentum der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee und zu 10% im Eigentum der „Tourismus Region Klagenfurt am Wörthersee GmbH“ steht, sind Betreiber des Fahrradverleihsystems in der Landeshauptstadt Klagenfurt.

Verleihstationen

Zur Zeit gibt es im Raum Klagenfurt und Umgebung 32 Stationen wo man Fahrräder ausborgen und wieder zurückgeben kann. Insgesamt stehen 220 Fahrräder zur Verfügung.

Wie funktioniert das System?

Wenn man sich einmal angemeldet hat, kann man in allen ***nextbike***-Städten mobil sein. Der Verleih ist rund um die Uhr über die Nextbike-App mittels Smartphone, den BikeComputer oder eine Hotline (+43 463 537 3333) möglich. Man kann bis zu vier Fahrräder pro Account via App, BikeComputer, Stationsterminal oder Hotline-Anruf ausleihen.

Preise

Der Normaltarif beträgt € 1,- pro halber Stunde. Der 24- Stunden-Tarif (gilt ab der 5. Stunde) beträgt max. € 13,- . Für Vielfahrer gibt es einen Vorteilstarif. Jede erste halbe Stunde ist dabei gratis, jede weitere halbe Stunde kostet € 1.- . Es gilt ein ermäßigter 24-Stunden-Tarif (gilt ab der 5. Stunde) von € 9,- .

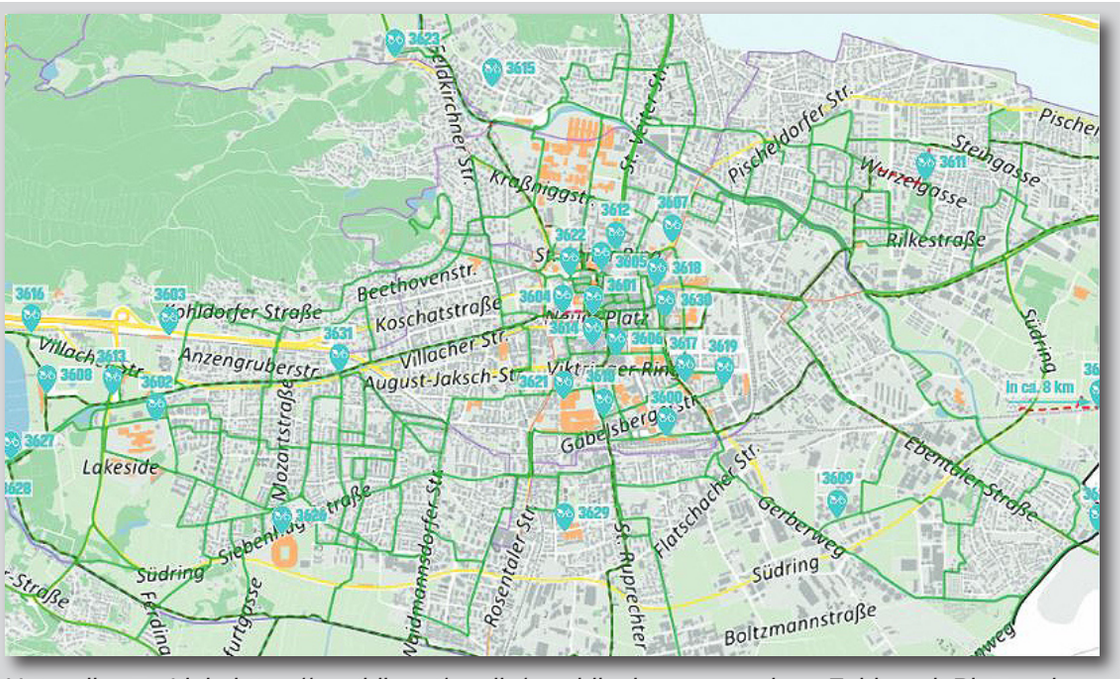
Eine der 32 Verleihstationen befindet sich an der S-Bahn-Haltestelle „Klagenfurt West“ (nächst „Minimundus“). Foto: -CT-

Bezahlung

Nach Verifizierung des Zahlungsmittels wird das ***nextbike***-Kundenkonto freigeschaltet. Bei Hinterlegung der Kreditkarte als Zahlungsmittel erfolgt dies in der Regel sofort, bei Bankeinzug erfolgt eine Aktivierung des Kundenkontos je nach Bankinstitut innerhalb von 2-3 Werktagen. Alle Details dazu findet man auf der Homepage von ***nextbike***.

- Christof Trötzmüller -

einfach, umweltbewusst mit Nextbike



Unter diesem Link: https://nextbike.at/media/nextbike kann man einen Folder mit Plan und allen wichtigen Informationen herunterladen.

„S-NIGHTline“

Die S-Bahnlinien S1, S2 und S4 sind auch im heurigen Sommer wieder in der Nacht unterwegs. ÖBB-Kunden können somit nach einem Besuch der zahlreichen Events, die in Kärnten geboten werden, sicher nach Hause fahren.

Die NIGHTline verkehrt an Wochenenden **noch bis 09. September** sowie zusätzlich vom 2. bis 4. August (Villacher Kirchtag) und am 14. August auf folgenden Strecken:

- St.Veit/Glan - Spittal-Millstättersee (S1)
- Feldkirchen - Ledenitzen (S2)
- Villach und Hermagor (S4). Im Abschnitt Arnoldstein - Hermagor verkehren Busse als Schienenersatzverkehr aufgrund der Gailtalbahn-Elektrifizierung (s. S. 4).

fahrgast kärnten begrüßt diese Angebote, welche in den vergangenen Jahren bestens angenommen wurden. ***- EK -***

Neu: „Freizeit-Ticket Kärnten“ für Erwachsene und Kinder

Seit 1.Juli 2018 gibt es erstmals an Wochenenden ein **„Freizeit-Ticket Kärnten“**.

Dieses ist eine sehr günstige Tageskarte für alle öffentlichen Verkehrsmittel der „Kärntner Linien“, also alle Linienbusse, Stadtverkehre und Züge, jedoch nur für Nahverkehrszüge (z. B. S-Bahnen, REX-Züge, Regionalzüge) und nicht für Fernverkehrszüge (z. B. Railjet, Intercity, Eurocity).

Das Ticket gilt samstags, sonntags und an Feiertagen von 00.00 Uhr bis 03.00 Uhr des Folgetages und ist bei Buslenkern, Personenkassen und ÖBB-Automaten erhältlich.

Preis: € 11,- für Erwachsene, € 6,- für Kinder.

Positiver Impuls

Für **fahrgast kärnten** ist dies ein sehr positiver Ansatz für Einheimische und Touristen. So ist dieses Ticket bereits für mittlere Strecken spürbar billiger als der Vollpreis des „Verkehrsverbundes Kärnten“, wie beispielsweise die Bahnfahrt Klagenfurt – Villach – Klagenfurt oder die Busfahrt Spittal/Drau - Bad Kleinkirchheim - Spittal/Drau (Vollpreis jeweils € 14,90). Für weitere Strecken ergeben sich entsprechend größere Ersparnisse gegenüber dem Vollpreis, der beispielsweise für die Bahnfahrt Klagenfurt - Spittal/Drau - Klagenfurt € 26,20 beträgt. ***- ML -***

Neue Sommeraktionen in Kärnten:

*Neben dem bewährten ÖBB-Sommerticket gibt es in Kärnten heuer **erstmals** für Bahn und Bus ein Sommerticket für Kinder & Jugendliche sowie ein „Freizeit“-Tagesticket auch für Erwachsene.* *Foto: -ML-*

Neu: „Kärntner Sommerticket“

Noch bis 09.09.2018 können SchülerInnen sowie Lehrlinge bis 24 Jahre ein Sommerticket um € 49,- erwerben, und damit alle Bahn- und Buslinien des Kärntner Verkehrsverbundes nutzen (außer InterCity-Busse, „Euro-Night“-Züge, Schnellbusse etc.).

Das Sommerticket gilt ausnahmslos für SchülerInnen und Lehrlinge mit einer gültigen Grundkarte.
Ohne gültige Grundkarte ist bei Kauf ein bestätigter (Schule oder Lehrstelle) Antrag mitzubringen. ***- ML -***

„ÖBB-Sommerticket“ für Jugendliche

Ebenfalls bis 09.09.2018 können Jugendliche unter 20 Jahren um € 39,- und von 20 bis 25 Jahren um € 69,- mit dem *ÖBB-Sommerticket* mit ÖBB-Zügen (außer „EuroNight“-Züge, Privatbahnen) und auch mit den 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 -

Ziel: Mehr Bahn-Haltestellen in Klagenfurt und Villach

Kürzere Stationsabstände im Regionalverkehr der Bahn im urbanen Bereich steigern, in Verbindung mit einem annehmbaren Takt, den Verkehrswert der Bahn im städtischen Raum und erhöhen so auch die Akzeptanz diese innerstädtisch zu nutzen.

Bahnhaltestellen im städtischen Raum

Mit der in den letzten Jahren erfolgten Eröffnung der S-Bahn-Haltestellen **„Klagenfurt West“** und **„Klagenfurt Süd“** gewannen die Schnellbahnlinien S1 (Friesach – Klagenfurt – Villach – Spittal/Drau - Lienz) und S3 (Klagenfurt – Weizelsdorf) zusätzliche Bedeutung.

S-Bahn mit zwei neu vorgeschlagenen Bahnstationen: Durchlaßstraße und Lambichl.

„**Klagenfurt West“** stellt eine gute Verbindung zu Freizeiteinrichtungen wie „Minimundus“ aber auch zu Universität und „Lakeside-Park“ her und ist mit den Stadtbus-Linien 15 und 60 angebunden. **„Klagenfurt Süd“** führte zu einer enormen Verbesserung für Schüler aus dem Raum Rosental, welche nun das fußläufig entfernte Schulzentrum Mössingerstraße direkt erreichen (wobei im Gegenzug der Bahnhof Viktring aufgelassen wurde).

Per Bahn schneller als mit dem Stadtbus

Eine höhere Haltestellendichte im städtischen Raum und damit einhergehend eine schnellere und einfachere Erreichbarkeit von Zielen ohne Umsteigezwang hat nicht nur regional sondern auch innerstädtisch positive Auswirkungen. Beispielsweise dauert eine Fahrt von „Klagenfurt Ostbahnhof“ nach „Klagenfurt West“ mit der Bahn (direkt) neun Minuten, während man mit dem Stadtbus (inklusive Umstieg am Heiligengeistplatz) 30 Minuten benötigt, also mehr als dreimal so lange.

Als weiteres Beispiel sei eine Fahrt von „Klagenfurt Süd“ nach Annabichl angeführt: Mit der Bahn dauert diese 19 Minuten, inklusive Umstiegszeit am Hauptbahnhof (S3 auf S1). Mit dem Stadtbus benötigt man (inklusive knappem Umstieg am Heiligengeistplatz) 34 Minuten. Eine Nutzung der S-Bahn kann also auch innerhalb der Stadt einen erheblichen Zeitvorteil bringen!

Per Bahn schneller als mit dem Stadtbus

Neue Bahn-Haltestellen wären sinnvoll

Aus den genannten Gründen wären zusätzliche Bahn-Haltestellen in/um Klagenfurt in zwei Gebieten zu forcieren.

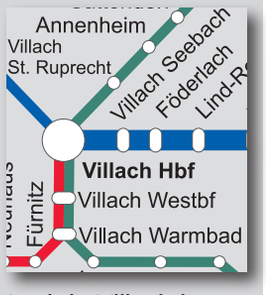
Entlang der S1 zwischen „Klagenfurt Ostbahnhof“ und Annabichl wäre eine Haltestelle im Bereich Dammgasse/Durchlaßstraße eine wertvolle Ergänzung (ein Personentunnel zwischen Ost- und Westseite existiert dort bereits). Die Bahntrasse ist ost- und westseitig von Wohnsiedlungen umgeben und über die Durchlaßstraße lässt sich das Klinikum sowie ein Einkaufszentrum erreichen. Der ostseitige Stadtteil verfügt zudem derzeit über keine direkte Buslinie zu einer Bahn-Haltestelle.

Eine zweite sinnvolle Stelle einer neuen Bahn-Haltestelle wäre entlang der S3 im Bereich Neudorf/Lambichl (mit Park&Ride-Anlage).

Eine neue Bahnstation „Klagenfurt-Durchlaßstraße“ hätte viele Vorteile. *Grafiken: Christopher Smerietschnig*

Neue Bahn-Haltestellen für Villach

Auch für Villach gab es in den letzten Jahren immer wieder Planungen für neue Bahnhaltestellen. Bereits 1992 sah ein Konzept entlang der heutigen S1 eine Haltestelle „St. Magdalen“ (zwischen Föderlach und Seebach) und „Lind“ (westlich des Hauptbahnhofs) vor. Auch entlang der S2 sollte mit „Landskron“ (zwischen St. Ruprecht und Hauptbahnhof) das städtische Gebiet besser erschlossen werden.



Auch in Villach könnte die Bahn innerstädtisch an Mehrwert gewinnen. Grafik: ÖBB, Kircher

Sehr sinnvoll wäre auch ein Halt im Bereich Villacher Straße zur Erschließung eines großen Einkaufszentrums und Gewerbegebiets.

Der Ausbau von Haltestellen bedeutet nicht nur die Neuerschließung von Gebieten, sondern zusammen mit einem vernünftigen Taktangebot eine wesentliche Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs (regional und innerstädtisch). Deshalb würde **fahrgast kärnten** einen Ausbau in urbanen Gebieten sehr begrüßen.

- David Lackner -

Stadt-Tickets: Manko (1)

Als Ergänzung zum obigen Bericht über den innerstädtischen Nutzen der S-Bahn, stellt sich die Frage des „richtigen“ Fahrscheins.

In vielen Städten gilt für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ein sogenannter „Kernzonentarif“ (z. B. Wien). Dieser ermöglicht die Nutzung aller Verkehrsmittel innerhalb der Stadtgrenze (städtische und private Bahn- und Buslinien) mit einem Standard-Fahrschein (Einzel- oder Mehrtageskarte, etc.).

Für Klagenfurt gibt es zwar auch einen „Verbundfahrschein“ der Kärntner Linien, mit dem man alle Bahn- & Busverbindungen innerhalb des Stadtgebietes (bis Krumpendorf) nutzen kann, jedoch ist dieser nur zum Vollpreis beim Busfahrer oder ÖBB-Automaten erhältlich.

Es ist jedoch nicht möglich, einen ermäßigten Vorverkaufsschein für alle Bahn- und Buslinien im Stadtgebiet zu kaufen. Einen ermäßigten Vorverkaufsschein erhält man ausschließlich mit der Kundenkarte der Stadtwerke Klagenfurt (STW), jedoch gilt dieser nur für Fahrten mit den STW-Bussen, und nicht für Bahn- und andere Regionalbusverbindungen im Stadtgebiet.

Der Hinweis, ob das jeweilige Ticket ein Verbundfahrschein ist (und somit für alle Bahn- und Busverbindungen im Stadtgebiet gilt) oder nicht, ist relativ „versteckt“.

Während auf den beim STW-Busfahrer erhältlichen Tickets der Schriftzug „Kärntner Linien“ abgedruckt ist, ist es auf ÖBB-Tickets lediglich das Kürzel „KL“ (Kärntner Linien). Viele wissen mit diesem Kürzel nichts anzufangen (oftmals falsch als „Klagenfurt“ interpretiert).

Aus der Sicht von **fahrgast kärnten** wäre es sinnvoll, ein einheitliches Stadttarif- oder Kernzonenticket, welches die Nutzung sämtlicher Verkehrsmittel im Stadtgebiet ermöglicht (Busse der Post und Stadtwerke, sowie S-Bahn-Züge), einzuführen.

- David Lackner -

Verbundfahrscheine nur zum Vollpreis

Stadt-Tickets: Manko (2)

Um zum vergünstigten Vorverkaufstarif zu fahren, muss der Fahrgast in das Kundenbüro der Stadtwerke Klagenfurt (STW) am Heiligengeistplatz gehen und eine STW-Kundenkarte gegen einen Pfand von € 2,- kaufen. Auf diese kann im Kundenbüro oder bei jedem Buslenker ein Guthaben aufgeladen werden.

Wenn die Kundenkarte nicht mehr benötigt wird (z. B. als Urlaubsgast), muss man für die Retournierung des Pfandes noch einmal das Kundenbüro besuchen. Erschwerend kommen die sehr eingeschränkten Öffnungszeiten des Kundenbüros hinzu - von Montag bis Freitag (wenn Werktag) von 06.30 bis 14.30 Uhr.

Günstige Vorverkaufstickets gibt es nur im „Kundenservice Mobilität“. Foto: -ML-

Dieses aufwändige, zeitlich eingeschränkte und nur an einem einzigen Ort mögliche Prozedere dürfte österreichweit einmalig sein. In anderen Städten erhält man vergünstigte Vorverkaufstickets üblicherweise an zahlreichen Stellen und natürlich auch am Bahnhof. Selbst diese Möglichkeit gibt es in Klagenfurt nicht. Die ÖBB-Automaten bieten Stadttickets nur zum vollen Verbundpreis und nicht zum vergünstigten Vorverkaufspreis.

fahrgast kärnten hofft auf eine kundenfreundliche Lösung - sei es durch einen Verkauf von **vor-aufgeladenen** Kundenkarten im Tourismusbüro am Neuen Platz (mit wesentlich längeren Öffnungszeiten) oder eventuell bei den Buslenkern.

- Markus Lampersberger -

Vorverkauf unzureichend

Lösung: Tourismusbüro?

Vorschlag für Haltestellen-Verlegung

Die Haltestelle (Hst.) „Bezirksgericht“ der Linien 30, 32 und 33 in der Feldkirchner Straße wird stadteinwärts von den Fahrgästen gerne genutzt, um mit einem kurzen Fußweg zum Einkaufszentrum „City Arkaden“ bzw. in den Innenstadtbereich um den Heuplatz zu gelangen. Leider befindet sich nur die stadtauswärts führende Hst. unmittelbar bei der Kreuzung mit dem St.-Veiter-Ring.

Die **stadteinwärts** führende Haltestelle befindet sich jedoch weiter entfernt von dieser Kreuzung.
fahrgast kärnten schlägt für einen kürzeren Fußweg in die Innenstadt vor, die Haltestelle in Richtung zur Kreuzung mit dem Ring zu verlegen, gegenüber die stadtauswärtige Haltestelle (ev. mit einer Ampelansteuerung), wo sie bis vor einigen Jahren auch gelegen ist. ***- ML-***

... stadtauswärts führende Hst.

... derzeitige stadteinwärts führende Hst.

... Vorschlag für die neue Lage der stadteinwärtigen Hst.

Verwirrende Via-Anzeigen der Stadtbusse

Die Zielschilder der Stadtwerke-Busse zeigen neben der Endhaltestelle als Fahrziel auch eine Via-Haltestelle an („über“). Das derzeitige starre System führt jedoch dazu, dass die Via-Angaben bei vielen Linien bereits zwei bis drei Haltestellen nach der Abfahrt von der Endhaltestelle nicht mehr aktuell sind.

Die Via-Angabe (beispielsweise „ü. CineCity“) sollte eine hilfreiche Zusatzinformation sein.

Beispielhaft sei die Linie 60 angeführt, bei welcher die Via-Angabe „ü. CineCity“ bereits zwei Haltestellen nach der Abfahrt von der Endhaltestelle „Steingasse“ nicht mehr stimmt. Ein anderes Beispiel ist die Linie 61 („ü. Görzer Allee“).

Eine Anpassung der Anzeigen ist in Bearbeitung, und **fahrgast kärnten** hofft auf eine kundenfreundliche Lösung. ***- ML -***

Antrittsbesuch bei Landesrat Mag. Zafoschnig

*LR. Mag. Ulrich Zafoschnig trifft **fahrgast kärnten** (Dr. Markus Lampersberger, Eduard Kaltenbacher)* *Foto: Büro LR. Zafoschnig*

Für **fahrgast kärnten** gehört es zur Tradition, dem für den öffentlichen Verkehr (ÖV) zuständigen Referenten der Landesregierung einen Antrittsbesuch abzustatten und Wünsche und Vorschläge aus Sicht der Bahn- und Buskunden zu deponieren.

Landesrat Mag. Ulrich Zafoschnig bedankte sich für die konstruktive Vereinsarbeit:

*„Der Verein **fahrgast kärnten** leistet wertvolle Arbeit, um Kärntens Mobilität und die Angebote für die Fahrgäste stetig zu verbessern. Als Mobilitätsreferent des Landes Kärnten freue ich mich auf die sehr gute Zusammenarbeit, um Kärntens Mobilität im öffentlichen Verkehr nachhaltig attraktiver zu gestalten“.*

Positive Schritte

Aus der Sicht von **fahrgast kärnten** gab es in den vergangenen Wochen einige positive Schritte zu einer Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in Kärnten, welche auch im vorliegenden **fahrgast**-Magazin beschrieben werden. Dazu gehören die Verbesserung des Fahrplans nach Italien (S. 3), die Gratis-Aktion für Touristen im Gailtal (S. 5), die Fahrplanverbesserung im Gurktal (S. 5) oder die neuen Freizeit-Tickets (S. 11). ***- ML -***

Linie 15: Info verbessern

Seit Juli 2017 verkehrt die Stadtbuslinie 15 von der S-Bahn-Haltestelle „Klagenfurt West“ (nächst „Minimundus“) über die Anzengruber- und Koschatstraße in die Innenstadt.

Die Innenstadt-Haltestelle befindet sich nicht direkt am Heiligengeistplatz, sondern abseits, westlich des Platzes in der offiziell als „Stauderplatz“ bezeichneten Haltestelle (Hst.), die auch von Postbussen genutzt wird. Dies führt zu einigen, für die Kunden unverständlichen bzw. unzureichenden Fahrgast-Informationen, wie untenstehende Bilder zeigen.

fahrgast kärnten hofft auf Verbesserungen in der Kundeninformation zur Linie 15. ***- ML -***

Der gedruckte Fahrplan der Linie 15 zeigt lediglich „Stauderplatz“ als Endhaltestelle.

Die Monitore am Heiligengeistplatz zeigen die von der Hst. „Stauderplatz“ abfahrende Linie 15 nicht an.

Der unverständliche Zielschild-Text „Stauderplatz/Hgp“ sollte auf „Heiligengeistplatz“ geändert werden.

Kartographischer Linien-Netzplan

Zusätzlich zum schematischen Linien-Netzplan, welcher an allen Stadtbus-Haltstellen angebracht ist, bieten die Stadtwerke Klagenfurt im Internet auch einen kartographischen Linien-Netzplan zum Download an. Dieser zeigt die Linienverläufe wesentlich verständlicher in Form einer Straßenkarte mit dem tatsächlichen Straßenverlauf. Der Vorschlag von **fahrgast kärnten**, diesen im STW-Kundenbüro am Heiligengeistplatz ausgedruckt bereit zu halten und den Kunden bei Bedarf mitzugeben, wurde positiv aufgenommen. ***- ML -***

... bist du mobil und unabhängig!

Denn mit einer Aufzahlung von € 55,- auf den Freifahrtausweis bringen Dich die STW-Busse auch im kommenden Schuljahr 2018/19 durch das gesamte Klagenfurter Stadtgebiet.

Nähere Infos findest du unter www.stw.at

Mobilität
Schnell zu allen Lieblingsplatzln.

STW
Stadtwerke Klagenfurt

(Entgeltliche Einschaltung)

(Entgeltliche Einschaltungen)