fahrgast kärnten

INKLUSIVE Fahrgast Graz · Steiermark

das magazin für fahrgäste

Nr. 1/2019 Jänner - Mai 2019 2,- Euro

Neue Gelenkbusse in Klagenfurt

Die Erneuerung der Gelenkbus-Flotte wurde abgeschlossen. Fahrbahn-Haltestellen wie in der Villacher Straße erhöhen die Pünktlichkeit der Busse.

Foto: Markus Lampersberger

Elektrobusse

Tarifdschungel

Bahn-Fahrplan 2019

„ISTmobil“ im Lavanttal

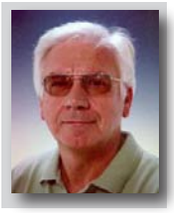
Kärnten: Bahn-Vertrag bis 2028

Bahnhof Pörtschach barrierefrei

Klagenfurt: Busspuren für Busse

Neue ÖBB-Züge für den Fernverkehr

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 knapp 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
Bahnfahrplan 2019	3
Tarifdschungel	4, 5
Verkehrsdienste-Vertrag	6
Leserbriefe	6,10
Verkaufsstellen für Bahntickets	7
Neue ÖBB-Fernverkehrszüge	8
Fahrgast Graz/Steiermark	**I - IV**
Elektro-Busse	9
„ISTmobil“ im Lavanttal	10
Gespräch mit Umwelt-Landesrätin	11
Koralmbahn, IC-Busse	12
Bahnhof Pörtschach barrierefrei	13
Klagenfurt: Busspuren	14
Klagenfurt: Bahnstation „Durchlaßstraße“	15

Wir bitten Sie höflichst um die Einzahlung des Mitgliedsbeitrages von € 20,-- für das Jahr 2019 - Herzlichen Dank!

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

Adresse / Impressum:
fahrgast kärnten
Lastenstraße 1
9020 Klagenfurt am W.

Geschätzte Leserinnen und Leser!

Bringt das **Jahr 2019 große Verbesserungen im städtischen Busverkehr in Klagenfurt?**

Im Frühjahr 2018 wurde verkündet, dass (wieder) an einem neuen Buskonzept gearbeitet wird. Im Rahmen der Festveranstaltung „70 Jahre Busverkehr“ erläuterte Bürgermeisterin Dr.in Maria-Luise Mathiaschitz: *„Das zukünftige Busnetz soll unter anderem aus fünf Hauptlinien mit einem Zehn-Minuten-Takt (plus Ergänzungslinien) bestehen“.* Zu Beginn dieses Jahres wurden vom für den öffentlichen Verkehr zuständigen Stadtrat Frank Frey nochmals Verbesserungen angekündigt. Heuer sollen die Planungen mit Einbindung der Bürger abgeschlossen werden.

Die Ankündigungen klingen vielversprechend und lassen nach dem eher wenig erfolgreichen Buskonzept von 2011 auf eine Trendwende und ein Bekenntnis der Stadtpolitik zum öffentlichen Verkehr hoffen. Ein wichtiger Standpunkt geht aus mehreren Studien hervor: Für die Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs sind nicht der Fahrpreis oder moderne Fahrzeuge der erste Entscheidungsgrund sondern ein dichtes Intervall und rascher Verkehrsfluss (Busspuren, Ampelbevorrangung).

fahrgast kärnten begrüßt die Ankündigungen, wird aber die weiteren Entwicklungen aufmerksam verfolgen und darüber berichten.

Ihr David Lackner (Mitglied des Vorstands)

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: **31.01.2019** in Klagenfurt
Donnerstag: **28.02.2019** in Villach
Donnerstag: **28.03.2019** in Klagenfurt
Donnerstag: **25.04.2019** in Villach
Donnerstag: **23.05.2019** in Klagenfurt
(vorletzter Donnerstag, wegen Feiertag am 30.05.)
Donnerstag: **27.06.2019** in Villach

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

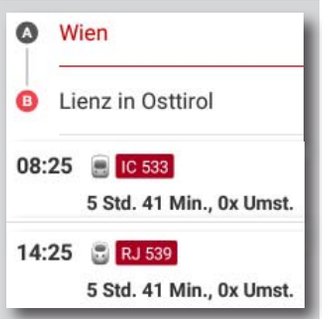
*Link zu unserer **Datenschutzerklärung**: http://www.fahrgast-kaernten.at/DE/datenschutz_DE.html*

ÖBB-Bahnfahrplan 2019

Wie alle Jahre findet der europäische Fahrplanwechsel am 2. Sonntag im Dezember statt, für das aktuelle Fahrplanjahr war dies der 09.12.2018. **fahrgast kärnten** informiert im folgenden Artikel über die für unser Bundesland relevanten Änderungen.

Fernverkehr

Auf der Südbahn gibt es zwischen Wien Hbf. und Lienz ein zweites Zugpaar. Dabei handelt es sich um die Railjet-Züge RJ 539 (So - Do) und RJ 534 (Mo - Fr). Der RJ 539 aus Richtung Wien erreicht Lienz um 20.06 Uhr. Der RJ 534 fährt in Lienz um 07.53 Uhr Richtung Wien ab.



Zweimal nach Lienz.

Der an Freitagen von Wien nach Villach verkehrende D 539 wird bis Lienz verlängert und trifft dort um 21.06 Uhr ein. Der an Sonntagen verkehrende D 632 verkehrt bereits ab Lienz um 14.53 Uhr nach Wien Hbf.

Das bisher von Villach Hbf nach Lienz verkehrende Zugpaar D 734 / 735 entfällt ersatzlos.

Als Entlastung der RJ-Züge verkehrt zusätzlich am 1. Feb., 12., 18. Apr., 29. Mai, 7., 19. Jun. und am 31. Okt. der D 459 von Wien Hbf (17.25 Uhr) nach Villach (22.32 Uhr).

Auf der Tauernbahn wird von Klagenfurt (20.45 Uhr) nach Salzburg (an 23.48 Uhr) der vor etlichen Jahren eingestellte IC 899, welcher zwischenzeitlich als Leerpersonenzug geführt wurde, als D 899 zu neuem Leben erweckt.

Nah- und Regionalverkehr

S1 (Spittal – Villach)

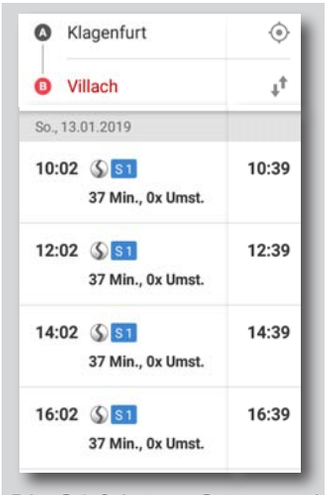
Die Abfahrt der Schnellbahn (SB) 4218 im Bahnhof Spittal-Millstättersee wird auf 06.35 Uhr vorverlegt und somit in Villach ein Anschluss an den RJ 532 (ab 07.14 Uhr) in Richtung Wien hergestellt. Die SB 4938 Villach (22.54 Uhr) - Spittal (23.26 Uhr) verkehrt nunmehr täglich.

S2 (Rosenbach – Villach)

Die SB 6964 ab Rosenbach fährt bereits um 08.05 ab und erreicht Villach Hbf um 08.34 Uhr.

S3 (Klagenfurt – Wolfsberg)

Es kommt in Klagenfurt Hbf. zu Anschlussoptimierungen mit der S1, wodurch es an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zwischen Klagenfurt und Wolfsberg einen durchgehenden Zweistundentakt von 12.06 Uhr bis 18.06 Uhr gibt.



Die S1 fährt an Sonn- und Feiertagen weiterhin in einem unattraktiven Zwei-Stunden-Takt.

S4 (Villach – Arnoldstein – Hermagor)

Ab 6. Mai 2019 kommt es wegen Elektrifizierungsarbeiten zwischen Arnoldstein und Hermagor zu einer Totalsperre, die bis zum Ende der Fahrplanperiode am 07.12.2019 dauern wird. Während dieser Zeit wird ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet.

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen vom 08.06. bis 08.09.2019 verkehren zusätzliche internationale S-Bahnzüge nach Italien bzw. Slowenien

- als S41: Villach - Tarvisio
- als S21: Villach - Jesenice

Die touristischen Verkehre der S 21 und S 41 werden vor allem für Radfahrer neue Möglichkeiten bieten, wie z. B. der Sava-Radweg zwischen Tarvisio (Italien) nach Jesenice (Slowenien). Wir werden darüber in der Sommerausgabe 2019 noch ausführlich berichten.

Bewertung des Fahrplanes 2019

Die Anbindung der Osttiroler Bezirkshauptstadt Lienz mit einem zusätzlichen Fernverkehrs-Zugpaar von/nach Wien, sowie die Wiedereinführung des D 899 (Klagenfurt - Salzburg) sind positiv. Ebenso gilt dies für die touristischen Radverkehre während der Sommermonate im Dreiländereck Kärnten – Slowenien – Friaul.

Auch die Ausweitung der Verkehrstage der SB 4938, welche nun täglich zwischen Villach und Spittal verkehrt, ist begrüßenswert.

Die **Einstellung des D-Zugpaares 734/735** zwischen Villach und Lienz **wird Pendler wenig erfreuen.**

Weiters fehlt nach wie vor eine Frühverbindung von Klagenfurt nach Salzburg, mit welcher man spätestens bis 09.00 Uhr in Salzburg wäre.

Für ein attraktives Fahrplanangebot auf der S1 (Spittal – Villach – Klagenfurt – Friesach) an Sonn- & Feiertagen wäre ein Stundentakt unabdingbar. Der derzeitige Zweistundentakt stellt bestenfalls eine Grundversorgung dar.

Wir hoffen, dass Sie liebe Leserinnen und Leser auch im Fahrplanjahr 2019 das für Sie richtige Fahrplanangebot finden.

- Eduard Kaltenbacher -

Neue Fernzüge nach Lienz

Frühverbindung nach Salzburg fehlt

Tarifdschungel - auch in Kärnten

Im Dezember 2018 **kritisierte der Rechnungshof** die schwer nachvollziehbare Fahrpreisgestaltung und empfahl eine Tarifvereinfachung.

> *„Durch komplexe Tarifstrukturen sind Preise für die Fahrgäste mitunter **schwer nachvollziehbar**. Der Rechnungshof empfiehlt dem Ministerium, auf eine Vereinfachung der Tarifstrukturen im öffentlichen Verkehr hinzuwirken, um die Transparenz der Ticketpreise im Interesse der Fahrgäste zu erhöhen.“*
> *[Bericht des Rechnungshofes, 2018/66]*

fahrgast kärnten thematisierte in den vergangenen Jahren immer wieder bei Gesprächen mit Verkehrsverbund und Politikern die unterschiedlichen Ermäßigungen und fehlende Familien- und Jugendangebote im Linientarif des Kärntner Verkehrsverbundes. Mehrere Male wurde diese Problematik, wie u.a. Ausschnitt zeigt, auch in **fahrgast**-Magazinen bemängelt.

fahrgast-Magazin Nr. 1/2010

Jugend, Familien - Nachholbedarf für Kärnten

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

Viele Fragen

Einzelkarten: Welcher Tarif?

Bei **Zeitkarten** (Tag, Woche, Monat, Jahr) gilt ein einheitlicher Verbundtarif.

Bei **Einzelkarten** wird es komplizierter. Vollpreis-Bemessung, Ermäßigung und Gültigkeit hängen davon ab, ob es sich um eine Bahn- oder Busfahrt in Kärnten handelt oder um eine Bahnfahrt über Kärnten hinaus ...

Für Bahnfahrten über Kärnten hinaus gilt der **ÖBB-HAUSTARIF**.

Für Bahn- und Busfahrten innerhalb Kärntens gilt jedoch grundsätzlich wie auch in anderen Bundesländern ein **VERBUNDTARIF** (Tarif des *Verkehrsverbundes Kärnten*).

Ausnahme, oder doch nicht?

Für Bahnfahrten in Kärnten gibt es mit *ÖBB-Vorteilscards* (VC) teilweise Ausnahmen:

- Verbundtarif: VC-Senior
- ÖBB-Tarif: VC-Classic, VC-Jugend, VC-Family

Welche Ermäßigung?

Der **Verbundtarif** ist nach Zonen gestaffelt, der **ÖBB-Tarif** nach der Entfernung (wobei Kilometer-Angaben nicht mehr aufscheinen). Dadurch ergeben sich verschiedene Vollpreise mit - wie nachfolgend beschrieben - nicht nachvollziehbaren Ermäßigungen.

Gültigkeit: Zwei Tage oder nur ein Zug?

Für zusätzliche Verwirrung sorgt, dass Verbundtickets nur für einen bestimmten Zug/Bus gelten, ÖBB-Tickets jedoch zwei Tage (vgl. **fahrgast**-Magazin Nr. 1/2018).

Eine Fahrt - zwei Gültigkeiten?

Interessant wird es bei Bahn-Bus-Umsteigeverbindungen mit der VC-Classic oder VC-Jugend (z.B. Klagenfurt – Ferlach). Man erhält zwei Teiltickets mit unterschiedlichen Gültigkeiten. Jenes für die Bahn-Teilstrecke gilt zwei Tage, jenes für die Bus-Teilstrecke nur für eine bestimmte Abfahrtszeit.

(--> siehe Leserbrief auf Seite 6)

VC-Jugend, VC-Classic: Teure Busfahrten

Vorteilscard-Senior:

		Gültigkeit:
• Bahn über Kärnten hinaus:	- 50 % vom (angezeigten) ÖBB-Vollpreis	*... zwei Tage*
• Bahn/Bus in Kärnten:	- ca. 40 % vom (angezeigten) Verbund-Vollpreis	*... nur bestimmter Zug /Bus*

Vorteilscard-Family:

• Bahn über Kärnten hinaus:	ÖBB-Familientarif (Erwachsener: 50%, Kinder: gratis)
• Bahn innerhalb Kärntens:	ÖBB-Familientarif (Erwachsener: 50%, Kinder: gratis)
• Bus innerhalb Kärntens:	VERBUND-Familientarif (= 1 Erwachsenen- und 1 Kindertarif)

Vorteilscard-Classic, Vorteilscard-Jugend:

		Gültigkeit:
• Bahn über Kärnten hinaus:	- 50 % vom (angezeigten) ÖBB-Vollpreis	*... zwei Tage*
• Bahn in Kärnten:	- 50 % vom (**nicht angezeigten**) ÖBB-Vollpreis	*... zwei Tage*
• Bus in Kärnten:	**keine** Ermäßigung	*... nur bestimmter Bus*

Teure Busfahrten:

Busfahrten kommen mit VC-Classic (österreichweit) und VC-Jugend (in Kärnten) aufgrund der fehlenden Ermäßigungen **ca. doppelt so teuer wie Bahnfahrten**; z.B. Feldkirchen – St. Veit/Glan, Wolfsberg – St. Paul oder Hermagor – Kötschach (nach Umstellung auf Busse) ==> s. Tabelle rechts.

Beispiele für **Bahn**fahrten in Kärnten:

	Klagenfurt – St. Veit/Glan	Klagenfurt – Villach	Klagenfurt – Spittal/Drau	Bleiburg – Spittal/Drau
	18 km	40 km	75 km	130 km
Angezeigter Vollpreis	€ 6,10	€ 8,10	€ 13,40	€ 17,80
VC-Senior	€ 3,80**	€ 4,80	€ 7,90	€ 11,10
Ermäßigung	**38 %**	**40 %**	**41 %**	**38 %**
VC-Classic, VC-Jugend	€ 2,20*	€ 3,80	€ 7,80	€ 12,10
Ermäßigung*	**64 %**	**53 %**	**42 %**	**32 %**

*** Mit der VC-Senior ist die Fahrt von Klagenfurt nach St. Veit/Glan sogar **um 70% teurer** als mit der VC-Classic. (€ 3,80 gegenüber € 2,20). Grund dafür ist der hohe Verbund-Vollpreis für die kurze Strecke (€ 6,10).*

** Die Ermäßigungen sind **nicht nachvollziehbar**. Sie betragen 50 % des nicht angezeigten ÖBB-Vollpreises.*

Beispiele für **Bus**fahrten in Kärnten, mit VC-Family:

	Feldkirchen – St. Veit/Glan	Klagenfurt – Maria Rain	Wolfsberg – St. Paul/Lav.
	25 km	11 km	17 km
Bahn / Bus	€ 2,80 / € 9,50	€ 1,20 / € 3,70	€ 2,- / € 7,80
Bus teurer um	**240 %**	**208 %**	**290 %**

*Die Kärntner Familienermäßigung führt bei Busfahrten zu Preisen, die sogar knapp das **Vierfache** der Bahnfahrt betragen können.*
(Beispiel: 1 Erw. und ein Kind)

Verbundgrenze:Stückelung kann billiger sein

Wenn mit der Bahn nur eine kurze Strecke über Kärnten hinausgefahren wird, kann eine Ticket-Stückelung mit einem fahrplanmäßigen Haltebahnhof billiger sein. So kostet der Verbund-Vollpreis Klagenfurt – Bad Gastein € 26,10, bei einer Stückelung jedoch nur € 21,- (Verbundticket: € 17,30 für Klagenfurt – Mallnitz; ÖBB-Ticket: € 3,70 für Mallnitz – Bad Gastein). Einschränkung: Es können nur ein Verbundticket und ein ÖBB-Ticket kombiniert werden, aber nicht zwei Verbundtickets.

Postbus nach Graz: Dritter Tarif

Bei der Postbus-Linie 5370 (Klagenfurt – Völkermarkt – Griffen – Wolfsberg – Graz; nicht IC-Bus) gilt über Kärnten hinaus der „Kraftfahrlinientarif“, mit dem Nachteil, dass die VC-Classic und VC-Jugend nicht gelten.

BUND: Einheitliche Verkehrsverbünde nötig

Als erster Schritt wäre eine Vereinheitlichung der unterschiedlichen Ermäßigungs-Regelungen der Verkehrsverbünde dringend notwendig, mit dem Ziel eines österreichweiten Verkehrsverbundes in einem zweiten Schritt.

BUND: VC-Classic soll auch für Busse gelten

Österreichweit gibt es in Bussen gravierende Tarif-Nachteile gegenüber der Bahn für Reisende mit VC-Classic, die nur in Zügen gilt. Ein langjähriger Wunsch von **fahrgast kärnten** und der bundesweiten Fahrgastvertretung **„Probahn Österreich“** ist die Anerkennung der VC-Classic auch für Busfahrten.

KÄRNTEN: Teurer Familientarif

Bei Bahnfahrten gilt die ÖBB-Familienermäßigung. Der Erwachsene zahlt nur die Hälfte des ÖBB-Vollpreises und kann bis zu vier

*BIS ZU 50% SPAREN**

.. im Kleingedruckten steht, dass „bei Fahrten innerhalb eines Verkehrsverbundes die Ermäßigung geringer oder höher ausfallen kann.“

Kinder (bis 15 Jahre) gratis mitnehmen, die nicht zur selben Familie gehören müssen.

Bei Busfahrten (sowohl im Regional- als auch im Stadtverkehr) gilt die wesentlich schlechtere Kärntner Verbund-Familienermäßigung.

Bei dieser ist stets ca. der 1,5-fache Verbund-Vollpreis zu bezahlen (Verkehrsverbund-Tariftabelle). So erhält z.B. ein Erwachsener mit einem Kind überhaupt keine Ermäßigung.

fahrgast kärnten wünscht sich die gute ÖBB-Familienermäßigung auch für Busfahrten, ähnlich wie in anderen Bundesländern.

KÄRNTEN: Jugendermäßigung fehlt

Da der *Verkehrsverbund Kärnten* keine Jugendermäßigung anbietet, ist in Regional- und Stadtbussen bereits ab 15 Jahren der Vollpreis zu zahlen. Zwar gibt es das attraktive „Jugend-Mobil-Ticket“ als Jahresticket um den Aufpreis von € 85,40 zur Schülerfreifahrt, es fehlt jedoch eine generelle Ermäßigung für Jugendliche, für die sich dieses Jahres-Ticket nicht auszahlt, bzw. die nicht in Kärnten wohnen - wie in anderen Bundesländern.

***fahrgast kärnten* hofft weiterhin auf Tarif-Verbesserungen bei Bund & Land und eine längere Gültigkeit von Verbundtickets.**

- Markus Lampersberger -

Wie hoch ist die Ermäßigung ?

Familien: Teure Busfahrten

Graz Ermäßigung: IC-Bus - ja Postbus - nein

Bund und Land sind gefordert

Leserbrief: „Online-Verbundtickets in Kärnten“

Im Allgemeinen finde ich es sehr praktisch, dass Tickets online (im Internet) gekauft werden können, da ich diese unabhängig von Öffnungszeiten und stressfrei kaufen kann.

Was ich jedoch verwirrend finde, ist die Umsetzung von Online-Verbundtickets und deren Kaufprozess. Ich als Kunde muss eine bestimmte Verbindung auswählen und bekomme ein genau auf diese Verbindung lautendes Ticket mit der Abfahrtszeit. Die Frage ist nun, **was ist, wenn ich einen früheren oder späteren Bus nehmen möchte?**

Diese zeitliche Einschränkung gilt im Falle eines reinen Verbundtickets, bei dem keine ÖBB-Vorteilscard relevant ist. Habe ich jedoch die Vorteilscard-Classic und sind sowohl Bus als auch Bahn involviert, sieht die Sache noch seltsamer aus: denn dann wird gestückelt.

eine Fahrt = zwei Tickets

Jener Teil der Fahrt, der mit dem **Bus** zurückgelegt wird, wird nach Verbundtarif abgerechnet und ist augenscheinlich an eine bestimmte Fahrt gebunden.

Der Teil mit dem **Zug** wird nach dem Bahntarif unter Berücksichtigung der Vorteilscard-Classic behandelt und gilt zwei Tage lang.

Hier denke ich, dass man die Systeme harmonisieren sollte und die Gültigkeit für Online-Tickets besser bestimmen sollte. Immerhin kaufe ich auch für den Stadtverkehr Guthaben im Voraus, das ich nach und nach verbrauchen kann, ohne an bestimmte Verbindungen geknüpft zu sein.

Online-Tickets könnten also beispielsweise mindestens zwei Stunden gültig sein. Damit würde die Flexibilität erhöht werden und ich muss mir als Kunde weniger Gedanken machen, wenn ich mal einen Bus verpasse.

Mag. Christopher Smerietschnig, 9020 Klagenfurt

Das Ticket Klagenfurt - Ferlach besteht aus zwei Teiltickets. Jenes für die Strecke Klagenfurt - Weizelsdorf mit der S-Bahn gilt zwei Tage, jenes für die Busstrecke Weizelsdorf - Ferlach nur für eine ganz bestimmte Abfahrtszeit.

Bahn: neuer Verkehrsdienste-Vertrag für Kärnten

Im Dezember 2018 wurde ein neuer Verkehrsdienstevertrag zwischen dem Land Kärnten, dem Verkehrsministerium und den ÖBB unterzeichnet, welcher die Ausgestaltung und Finanzierung des Schienen-Nah- und Regionalverkehrs für zehn Jahre (bis 2028) regelt.

Ab Dez. 2023 verkehren im Kärntner Nahverkehr durchwegs moderne Elektrotriebwagen. Foto: -ML-

Dieser beinhaltet unter anderem:

- Neue Züge, so dass im Nahverkehr ab Dezember 2023 ausschließlich moderne „Talent“- und „Cityjet“-Triebwagen verkehren.
- Vollständige Elektrifizierung des Schienen-Nahverkehrs in Kärnten ab Dezember 2023, wodurch der CO_2-Ausstoß um ca. 3.900 Tonnen reduziert wird (1,5 Mio. Liter Diesel). Die Elektrifizierung des Gailtals (Arnoldstein - Hermagor) wird im Dezember 2019 abgeschlossen sein.
- Erhöhung der Angebotskilometer von 4,9 auf 5,4 Millionen, vor allem im Zuge der geplanten Gesamt-Eröffnung der Koralmbahn im Dezember 2025 (vgl. Seite 12).

- ML -

fahrgast-Kalender 2019

Von Werner Berg gibt es zahlreiche Bilder mit Motiven zum öffentlichen Verkehr. Für den Kalender 2019 wählten wir das Bild mit dem Titel **„Autobushaltestelle“** aus dem Jahre 1974.

Mehr zur künstlerischen Tätigkeit von Werner Berg und zum Museum in Bleiburg finden Sie im Internet unter: *www.wernerberg.museum*

Das Museum ist per Bahn von Wolfsberg und Klagenfurt gut erreichbar. Es ist jedoch durch den Bau der Koralmbahn auch Schienenersatzverkehr mit Bussen möglich. ***- CT -***

Copyright:
Künstlerischer Nachlass Werner Berg, Griffnerstraße 4, 9100 Völkermarkt

Verkaufsstellen für Bahntickets

In den letzten Wochen wurden mehrere Mobilitätsbüros eröffnet, die auch Zugtickets verkaufen. Nachfolgend bietet **fahrgast kärnten** die Liste der Verkaufsstellen in Kärnten. Über Öffnungszeiten und Adressen informiert auch die ÖBB-Hotline (Tel. 05-1717).

Bahnhöfe:

- Klagenfurt Hbf
- Villach Hbf
- Lienz
- Wolfsberg
- Oberdrauburg
- Sillian
- Bleiburg
- Völkermarkt-Kühnsdorf
- Spittal-Millstättersee
- Greifenburg-Weissensee
- Möllbrücke-Sachsenburg
- St. Paul im Lavanttal

Mobilitätsbüros:

- Mallnitz
- Völkermarkt
- Feldkirchen (am Bf)
- St. Veit/Glan
- Hermagor

Am Bahnhof von Feldkirchen ist es nach 15 Jahren erstmals wieder möglich, persönlich Bahntickets zu kaufen. *Foto: -ML-*

Villach: Ticket-Aktion im Winter

Es gibt auch heuer wieder die Tarif-Aktion der Stadt Villach für die Monate Dezember, Jänner und Februar.

Fahrgäste erhalten eine 50%-Rückvergütung der Monatskarten und eine anteilsmäßige Rückerstattung bei Jahreskarten. ***- RHC -***

St. Veit MOBILITÄTSBÜRO Glantal

Kärnten Bus
...die Linie die weiter geht

NEU!
ÖBB
Tickets erhältlich

Neuer Fahrplan
Linie 5373/75
St.Veit/Glan - Längsee - Launsdorf
ab 09.12.2018

Fahrplan-Informationen und Fahrplan-Downloads:
www.kaernten-bus.at
www.kaernten-bus.at/regionen/glantal-st-veit

Persönliche Auskünfte und Fahrpläne:
Mobilitätsbüro Glantal
Bahnhofstraße 34, 9300 St.Veit
Tel: 04212 33 100
mobil-glantal@hofstaetter.biz

HOFSTÄTTER REISEN
www.hofstaetter.biz

(Entgeltliche Einschaltung)

Neue ÖBB-Züge für den Fernverkehr

Bei einer, von den ÖBB 2016 gestarteten Ausschreibung für eine Neubeschaffung von Fernverkehrswagen sowohl für den Tag- als auch für den Nachtverkehr im In- und Ausland, ging der Zuschlag für den Auftrag im Juni 2018 an die Firma Siemens.

Aus einem Rahmenvertrag von bis zu 700 Waggons wurden in einem ersten Abruf 21 Zuggarnituren aus verschiedenen Wagentypen bestellt. Die Produktion der neuen Garnituren soll bereits im April 2019 starten.

Es handelt sich um Wagen für den Tagverkehr (acht neunteilige Garnituren) mit 1. und 2. Wagenklasse - als **Novum im Fernverkehr** teilweise auch in niederfluriger Ausführung.

Novum: Niederflur-Bereiche

Sitzabteile kommen wieder

Als weitere Neuheit (oder Wiedereinführung) versucht man sich an einer Art von Abteilen. Diese nun als **„Pod-Areas“** bezeichneten Abteile unterscheiden sich von den altbekannten Sitzabteilen einerseits durch eine transparente Ausführung der Wände und andererseits durch eine U-förmige Bestuhlung um einen Tisch. Damit sollen insbesondere Familien und Geschäftsreisende angesprochen werden.

Bessere Ausstattung

Bei der ersten Lieferserie der Railjet-Garnituren wurde von **fahrgast kärnten** das Fehlen von Fußrasten und von verstellbaren Sitzen bemängelt. Dies soll bei den neuen Wagen ebenso Standard sein, wie versenkbare Armlehnen und Steckdosen mit USB-Lademöglichkeit (für jeden Sitzplatz!).

Bequemere Sitze

Fensterstreben stören

Die Fotomontagen wirken freundlich und modern. Ein „Dorn im Auge“ ist **fahrgast kärnten** die Positionierung der vis-a-vis-Sitzgruppen, bei denen sich scheinbar immer eine Fensterstrebe befindet, welche die Aussicht aus dem Wagen sinnlos beeinträchtigt. Eine Ausrichtung auf diese Streben wäre noch eine Verbesserung für das Wohlbefinden des Fahrgastes.

Design-Entwurf für die Schlafabteile

Foto: ÖBB, Design: PriestmannGoode

Railjet für den Nachtverkehr

Bei den 13 siebenteiligen Wagengarnituren für den Nachtverkehr, bestehend aus Sitz-, Liege- und Schlafwagen, kommt ebenfalls ein neues, modernes Design zum Einsatz. Neben der bisherigen Ausstattung werden dann auch speziell für Alleinreisende „Schlafkojen“ angeboten.

Wünsche für Sitzplatz-Gestaltung

fahrgast kärnten begrüßt die Neubeschaffung von Fernverkehrswagen für den Tag- und Nachtverkehr und hofft, dass diese auch in absehbarer Zeit auf den Fernverkehrszügen, welche durch Kärnten fahren, eingesetzt werden. Zum Thema der Sitzplatzpositionierung in Bezug auf die Fensteraufteilung, wäre ein Umdenken seitens der ÖBB wünschenswert.

Weiters wäre es im Sinne von kleiner gewachsenen Fahrgästen gut, wenn die Rückenlehnen, im Vergleich zu den Railjet-Sitzen, etwas niedriger wären, damit man freie Sicht auf die Informations-Monitore bekommt. Kleinere Sitzlehnen würden sich auch sehr positiv auf das Raumgefühl bei der Reihenbestuhlung auswirken.

Entwurf der 2. Klasse (mit störenden Fensterstreben)

Foto: ÖBB, Design: PriestmannGoode

Links zu Design-Entwürfen

https://www.oebb.at/de/neuigkeiten/neue-fernverkehrszuege.html

http://www.priestmangoode.com/project/new-intercity-and-nightjet/

- David Lackner -

Fahrgast

@fahrgast_stmk /fahrgast.steiermark www.fahrgast-steiermark.at

Südwestlinie verhindert

Was tut sich rund um die Südwestlinie? Eine Übersicht

Bis die Südwestlinie gebaut wird und die Straßenbahn nach Straßgang fährt, wird noch einige Zeit vergehen. Fahrgast setzt sich weiter für den Straßenbahnausbau ein.

Der Bau der Südwestlinie ist im Stadtentwicklungskonzept und in Gemeinderatsbeschlüssen festgelegt worden, doch aktuelle Bauvorhaben wie in der Josef-Huber-Gasse könnten die Umsetzung der neuen Straßenbahn verhindern.

Die Stadt Graz hat sich für ein Straßenbahn-Projekt vom Jakominiplatz über den Nahverkehrsknoten Don Bosco in den Grazer Südwesten bekannt und dieses in Ihrem aktuellen Stadtentwicklungskonzept 4.01 Stand 2014 festgeschrieben (siehe auch: Deckblatt 3 S. 53 STEK 4.0). Dieses wurde auch vom Gemeinderat abgesegnet. Es ist zu befürchten, dass durch den Bau der Unterführung Josef-Huber-Gasse, die geplante Trasse (Brückenkopfgasse–Rösselmühlgasse–Lazarettgasse–Kärntner Straße) aufgrund erhöhter KFZ-Belastung untauglich wird. Gerade die Anbindung des Nahverkehrsknotens Don Bosco an das Grazer Straßenbahnnetz ist jedoch dringend erforderlich, um einerseits die Straßenbahnlinien über den Hauptbahnhof zu entlasten (Einpendler von Süden) und anderseits die Situation auch für Bewohner entlang dieser Strecke und südlich davon zu verbessern.

Entwicklung Graz Umgebung

Die Stadt Graz will ihre verkehrspolitischen Zielsetzungen sowie ihre Planungsmaßnahmen mit den übergeordneten Planungsträgern (Land Steiermark, Bund, ÖBB, EU etc.) abstimmen. Die Stadt Graz bekennt sich, um zukunftsfähige räumliche Entwicklungen und stadtgrenzüberschreitende Mobilität zu gewährleisten, zu einer gemeinsam mit den Umlandgemeinden über das Land Steiermark abgestimmte Verkehrspolitik. Das Regionale Verkehrskonzept Graz und Graz-Umgebung soll als Basis für zukünftige Verkehrsprojekte dienen und Umsetzung finden. (RVK G-GU. S. 33). Darin sind ca. 30 % Zuwachs an Arbeitsplätzen im Raum Graz-Südwest im Zeitraum von 2007 bis 2021 prognostieziert (RVK G-GU. S. 91).

Zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen Regional- und Stadtverkehr sowie zwischen den regionalen Verkehrsmitteln ist das Netz der Nahverkehrsknoten bzw. der ÖV-Knotenpunkte zügig auszubauen und zu verdichten, um ein zügiges und attraktives Umsteigen auf die innerstädtischen Verkehrsmittel und zwischen den Regionalverkehrsmitteln zu ermöglichen. Ebenfalls sind die Nahverkehrsknoten mit hochwertigem, innerstädtischen

Aktuell bleiben:
Auf unserer Internetseite finden sich zahlreiche Artikel, Informationen und News zur Südwestlinie und den Tramausbau:
www.fahrgast-steiermark.at

Stau in Graz. Nur die Straßenbahn fährt auf eigener Trasse flott an den Autos vorbei. Die Südwestlinie bringt eine spürbare Verbesserung für die Fahrgäste und die Luft.

Warum die Tram wichtig ist

– Eine Straßenbahn in den Grazer Südwesten kann die dringendsten Verkehrsprobleme schnell und kostengünstig lösen. Hier sind einige Vorteile der Straßenbahn zusammengefasst:
– Freie Fahrt für die Straßenbahn auf eigenen Trassen. Dadurch ist die Tram nicht nur schneller als der Bus sondern auch pünktlicher.
– Höhere Kapazität der Straßenbahn. Die langen Straßenbahnen können mehr Passagiere befördern.
– Strom statt Diesel. Die Straßenbahn fährt mit Strom aus der Oberleitung und produziert keinen Feinstaub.

Eine Straßenbahnlinie Richtung Südwesten könnte hier schnell Abhilfe verschaffen. Aktuelle Planungen der Stadtregierung laufen einer Straßenbahn derzeit zuwider.

ÖV-Angebot zu bedienen. Dabei müssen die Fahrpläne des regionalen und städtischen ÖV in den Knotenpunkten aufeinander abgestimmt werden, sodass diese einander ergänzen.

Für den öffentlichen Verkehr in Graz gilt es, die zusätzlichen Fahrten aus dem stadtgrenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr und jene ÖV-Fahrten im Binnenverkehr, die durch die erforderliche Änderung des Modal Splits notwendig werden, abzudecken. Bei einem Umsteigeanteil von rund 50 % ergibt sich eine Kapazität von 245.000 bis 300.000 Fahrten mit einem öffentlichen, innerstädtischen Verkehrsmittel. Das entspricht einer Steigerung der erforderlichen Kapazität von bis zu einem Drittel.

Der Ausbau der ÖV-Knoten an S-Bahn-Linien ist mit besonderem Augenmerk auf kurze Umstiegswege und -zeiten zwischen Bahn und Bus durchzuführen. Das Straßenbahnnetz ist gemäß Gemeinderatsbeschluss 2003 weiter auszubauen (KF-UNI, Gösting, Wetzelsdorf/Reininghaus) und die Verknüpfung mit der S-Bahn ist durch den Ausbau bzw. den Neubau der Nahverkehrsknoten weiter zu verbessern. Es ist darauf zu achten, dass die erforderlichen Kapazitäten zum Weitertransport der Fahrgäste der S-Bahn und der regionalen Buslinien bereitgestellt werden (Straßenbahnausbaukonzept Graz: RVK-G-GU S. 133)

Prioritäten

- Um das große Umsteigepotenzial vom Auto auf Bahn und Bus, vor allem im Pendlerverkehr, zu aktivieren, ist die ÖV-Nutzung durch finanzielle Anreize zu fördern und die Subventionierung der PKW-Nutzung zu reduzieren.
- Umweltschonende Mobilitätsformen (ÖV, Fahrrad, Fuß, E-Mobilität) sind durch innovative Systeme zu fördern.
- Durch eine nachhaltige Raumordnungspolitik nach dem Prinzip der Innenentwicklung (Konzept der „kurzen Wege“) und Verdichtung entlang von ÖV-Achsen, ist der Zugang zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern. Sicherung der Erreichbarkeit bestehender Wirtschaftsstandorte sowie Entwicklung künftiger Wirtschaftsstandorte nur an bestehenden hochrangigen Erschließungsachsen (RVK G-GU. S. 100)
- Der Öffentliche Verkehr im Großraum Graz muss mit der Siedlungsentwicklung mithalten und ausgebaut werden.

Wer profitiert?

Von Don Bosco bis Jakominiplatz verkehren derzeit tagsüber vier Buslinien (31, 32, 33 und 35). Der Füllungsgrad dieser Buslinien ist hoch. Insbesondere in den Stoßzeiten gelangt das Transportvolumen bereits heute an seine Kapazitätsgrenzen. Pendler, die von der S-Bahn kommend in Don Bosco aussteigen und weiter in die Innenstadt wollen, haben das Problem, dass sie in gut gefüllte oder vielleicht überfüllte Busse versuchen müssen, einzusteigen. Vielleicht sogar einen Sitzplatz zu bekommen, erscheint von vornherein tendenziell hoffnungslos zu sein.

Profiteure einer Straßenbahnlinie in den Südwesten mit höheren Kapazitäten wären daher in erster Linie neben den Pendlern die Bewohner der Bezirke Gries und Straßgang. Gerade Straßgang ist einer der größten und am schnellsten wachsenden Grazer Stadtbezirke und hat bislang keinen Straßenbahnanschluss!

Staubelastung

Der Bereich um den Nahverkehrsknoten Don Bosco weist derzeit bereits eine hohe Verkehrsbelastung auf. Durchschnittlich passieren 33.500 KFZ in 24 Stunden diesen Bereich. Der Schwerverkehrsanteil liegt dabei bei etwa 7 % – ein Großteil des Verkehrs ist somit durch PKW verursacht. Die Feinstaubbelastung in diesem Bereich ist ebenfalls erhöht. Das ergibt sich aus einem Vergleich der Tagesmittelwerte aus dem Jahr 2017 der Messstation Don Bosco mit den Werten der Station am Lustbühel.

Außerdem ist zu beachten, dass sich die Stadt Graz seit Jahren bemüht, die EU-Feinstaubgrenzwerte einzuhalten, aber aufgrund der Verkehrsbelastung, die u.a. in Don Bosco gemessen wird, immer wieder daran scheitert.

Was passiert ohne Tram?

Aufgrund des starken Zuwachses an Wohnungen entlang der Peter-Rosegger-Straße und der Grottenhofstraße wird die schon heute vorhandene Überlastung der Buslinien noch prekärer. Die Intervalle der Buslinie müssten wegen der steigenden Fahrgastzahlen weiter verkürzt werden und – insbesondere in der Hauptverkehrszeit – mehr Fahrzeuge eingesetzt werden. Eventuell wird man auch an teure und unwirtschaftliche „exotische“ Maßnahmen wie Busse mit Passagieranhänger oder Mehrfachgelenkbusse denken müssen. Die Rösselmühlgasse wird – nicht zuletzt wegen des Mehrverkehrs aus der (geplanten) Unterführung der Südbahn im Bereich Josef-Huber-Gasse – zum Nadelöhr, in dem ÖV und Individualverkehr einander immer mehr in die Quere kommen.

Der bereits 2008 errichtete Nahverkehrsknoten Don Bosco war immer als zentrale Umsteigemöglichkeit von den S-Bahnlinien zum städtischen Nahverkehr gedacht und sollte für Einpendler eine Alternative zum Hauptbahnhof sein. Ohne eine leistungsfähige Straßenbahnanbindung kann er sein Potenzial niemals ganz ausschöpfen.Durch das Fehlen der Straßenbahn gibt es nicht nur wenige Alternativen zum Autoverkehr, der Öffentliche Verkehr wird durch die steigende Verkehrsbelastung ebenfalls Qualitätseinbussen hinnehmen müssen.

Thomas Schilcher

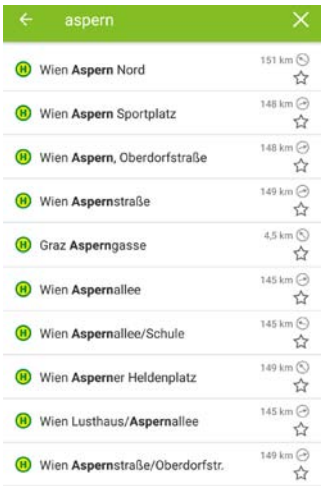
Weiterführende Dokumente:
Regionales Verkehrskonzept Graz und GU (2007),
Seite: verkehr.steiermark.at
Stadtentwicklungskonzept 4.0 der Stadt Graz (2013),
Seite: graz.at

Gut informiert?

Fahrgast hat verschiedene Fahrplan-Apps getestet

Seit dem Siegeszug der Smartphones sind mobile Fahrplan-Apps zum Standard geworden. Diese Apps stellen neben der klassischen Fahrplanauskunft auch aktuelle Informationen zur Verfügung. Die Qualität der Apps ist sehr unterschiedlich. Fahrgast hat – am Beispiel des Grazer Stadtverkehrs – nachgesehen.

Wer in Graz Straßenbahn oder Buslinien nutzt, kann neben den klassischen Fahrplanaushängen und dynamischen Abfahrtsanzeigern an den Haltestellen auch die Apps „qando Graz“ (kurz „qando“) von den Graz Linien und „BusBahnBim“ vom Steirischen Verkehrsverbund verwenden. Erste ist rein für den Gebrauch in Graz und einigen Umlandgemeinden (Gemeinden, die von Grazer Stadtbuslinien bedient werden) gedacht. Zweitere bietet Auskünfte für die gesamte Steiermark und sogar auch für ganz Österreich, da dieser die Fahrplandaten der Verkehrsauskunft Österreich (VAO) zu Grunde liegen. Die VAO hat sich unter anderem zum Ziel gesetzt, dem Kunden eine auf einer einheitlichen Datenbasis und Methodik bestehenden Fahrplanauskunft zur Verfügung zu stellen – ein Ansatz der von Fahrgast sehr begrüßt wird. Beide Apps bieten auch Echtzeit- und Störungsinformationen in unterschiedlicher Ausprägung an.

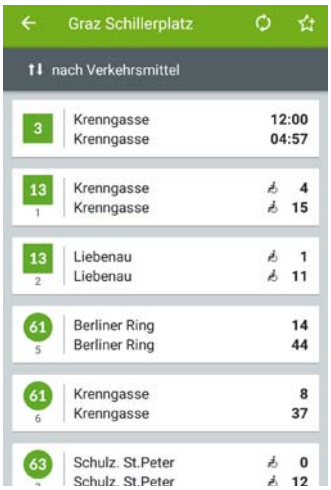


Wer bei „BusBahnBim“ nach der Asperngasse sucht, aus Komfortgründen jedoch „Graz“ und „Gasse“ weglässt, erhält auch Ergebnisse außerhalb von Graz.

Benutzerfreundlichkeit

Beide Apps sind in puncto Benutzerfreundlichkeit durchaus ausgereift. Es besteht die Möglichkeit, sich Favoriten für häufig verwendete Haltestellen zu setzen und bekommt diese dann bevorzugt angezeigt. Bei „qando“ muss allerdings leider immer wieder damit gerechnet werden, dass bei Fahrplanwechseln diese neu gesetzt werden müssen und zudem nicht alle Linien angezeigt werden – insbesondere bei Streckenästen, die tagsüber von anderen Linien bedient werden als in der Nacht. Die Suche nach einer Haltestelle kann bei „BusBahnBim“ jedoch mühevoller sein, da nun mal Suchergebnisse aus ganz Österreich angezeigt werden und diese auch nicht sortiert werden – ausgenommen selbst gesetzte Favoriten.

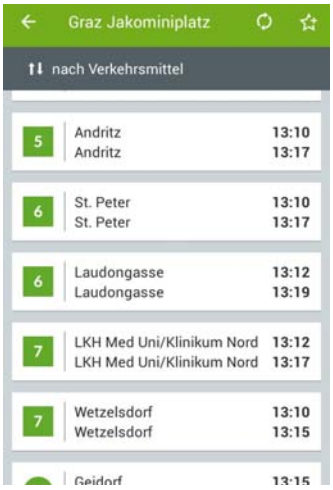
Für eine angenehmere und leichte Verwendung wäre hier die Einstellmöglichkeit einer Sortierung nach Entfernung sinnvoll. Gerade am Smartphone ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass nach einem Ort in der Nähe gesucht wird.



Fehlerhafter Abfahrtsmonitor von der Haltestelle Schillerplatz einige Tage nach Fahrplanwechsel im April 2017. Die Linie 3 erscheint, obwohl sie gar nicht fährt.

Probleme nach Fahrplanwechseln

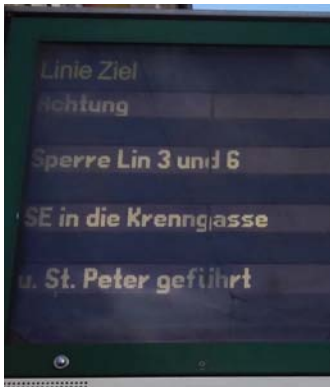
„qando“ hat nach Fahrplanwechseln – insbesondere wenn baustellenbedingt andere Linien verkehren – im Abfahrtsmonitor regelmäßig das Problem, dass für einige Tage (teilweise auch Wochen) keine Echtzeitdaten zur Verfügung stehen. Für Fahrgast ist unverständlich, dass dieses Problem praktisch bei jedem Fahrplanwechsel wieder auftritt.



Abfahrtsmonitor von der Haltestelle Jakominiplatz am Tag nach dem Fahrplanwechsel im Oktober 2018. Hier fehlt die Echtzeitinformation komplett.

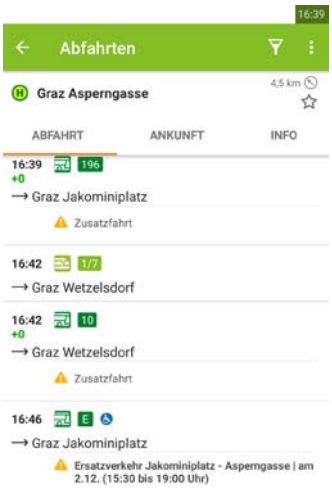
Störungsinformationen

Gerade mobile Anwendungen eignen sich auch hervorragend dazu, den Fahrgast im kurzfristigen Störungsfall einigermaßen umfassend vor Ort zu informieren. Dies wird bei „qando“ zwar gemacht, allerdings in einer nur sehr minimalistischen Form. Für Fahrgast ist das komplett unverständlich, denn gerade die App würde die Möglichkeit bieten, dem Fahr-

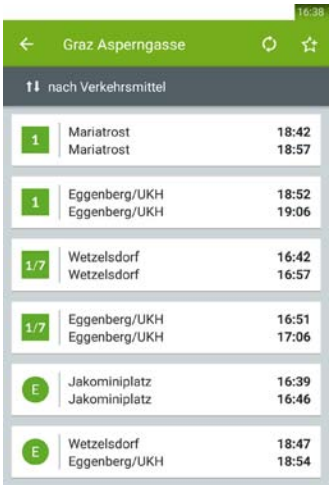


Genau gleiche Texte zur Störungsinformation in „qando“ und auf der Stele. Bei beiden ist der Sinn der Meldung weitestgehend unklar.

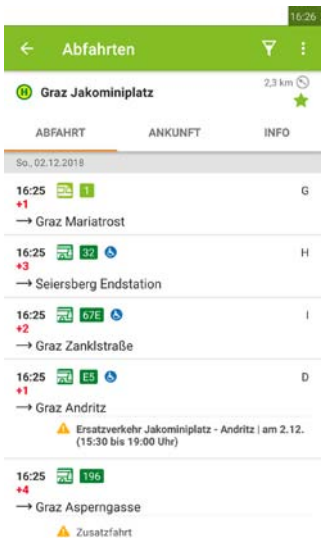
Der Hinweis zum dichteren Fahrplan am Marienfeiertag ist als Störung markiert

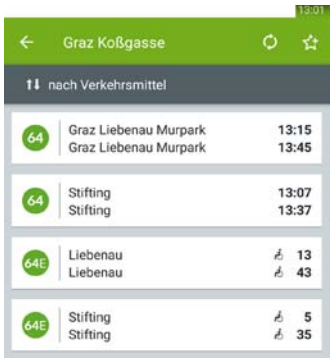


Bei „BusBahnBim" unterscheiden sich die Liniennummern von denen in „qando" und sind manchmal sogar falsch (Linien 196 und 10).



Warum gibt es bei „geplanten Störungen" (hier Krampuslauf am 2.12.) keine Echtzeitinformationen?

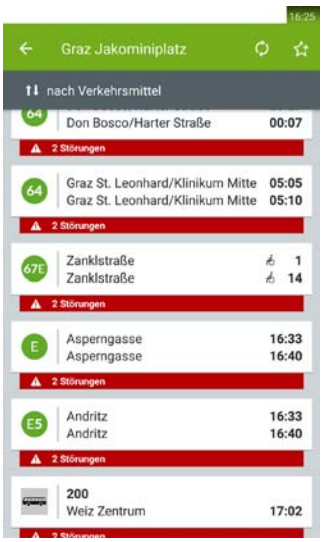




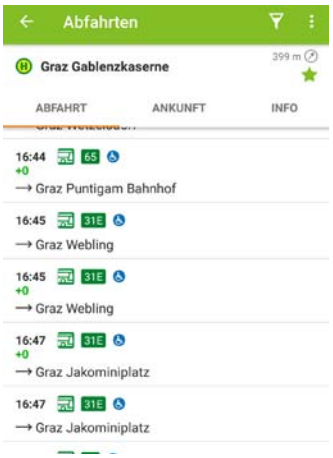
Beispiel einer Doppelversorgung in „qando"

gast eine etwas konkretere Information zu bieten als auf den Stelen an den Haltestellen – auf diesen ist der mögliche Text nämlich auf vier kurze Zeilen beschränkt. Generell fragen wir uns, warum das ICTS-System dem Disponenten keine Möglichkeit bietet, für Hauptlinien und deren wichtigste Störungsarten einen vordefinierten Text auszuwählen, eventuell anzupassen und zu schalten – bei den Wiener Linien ist das seit Jahren Standard.

Die Beschränkung auf wenige Zeichen und Zeilen und der Umstand, dass es keine Trennung zwischen reinen Hinweistexten und Störungstexten gibt, führt in weiterer Folge auch zu anderen kuriosen Hinweisen.



Wie kann es in der „BusBahnBim"-App Echtzeitangaben geben, wenn in der „qando"-App keine zur Verfügung stehen? Generell sind die Echtzeitangaben auch im Regelverkehr zwischen den beiden Apps oftmals gleich um mehrere Minuten unterschiedlich.



Beispiel einer Doppelversorgung in „BusBahnBim"

Geplante Störungen und Änderungen

Eigentlich sollte gerade bei „geplanten" Störungen/Änderungen im Liniennetz davon ausgegangen werden können, dass diese vollständig, korrekt und auch einheitlich beauskunftet werden. Die Erfahrung von Fahrgast zeigt jedoch leider ein anderes Bild. Es kommt regelmäßig dazu, dass es einerseits keine Echtzeitdaten gibt und sich anderseits die angegebenen Liniennummer bei den Apps unterscheiden. Das führt dazu, dass die Fahrgäste zusätzlich zur bereits ungewohnten Situation noch weiter verwirrt werden.

Darüber hinaus gibt es sowohl in „qando" als auch in „BusBahnBim" Linien, bei

Welche Haltestelle ist hier aufgelassen?

denen Kurse doppelt und in manchen Fällen auch falsch versorgt sind.

Fazit

Die für den Grazer Stadtverkehr verfügbaren Apps („qando"- und „BusBahnBim"-App) sind in Bezug auf die Bedienerfreundlichkeit von Kleinigkeiten abgesehen durchwegs akzeptabel. Beide Apps – aber insbesondere „qando" – weisen jedoch in Bezug auf die Datenqualität teilweise erhebliche Mängel auf. Diese führen dazu, dass der Nutzer verwirrt wird und in weiterer Folge das Vertrauen in die jeweilige App verlieren kann.

Aus Sicht von Fahrgast ist es dringend erforderlich, die Datenqualität der einzelnen Apps aber auch die Datenunterschiede zwischen den beiden Apps zu verbessern. Nur so bleiben die Fahrgäste in allen Fällen gut informiert.

Herbert Baum

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
Treffen:	Montags, 19.00–20.30 Uhr, Alte Technik, TU Graz, Rechbauerstr. 12, ÖH-Räume, EG rechts

Elektromobilität im Bus-Sektor

Die Weiterentwicklung von Elektrofahrzeugen führt auch im öffentlichen Verkehr zu Überlegungen in Richtung von „Batteriebussen“.

Elektromobilität im Bussektor

In den vergangenen Jahren gelangen in der Entwicklung von Elektrofahrzeugen große Sprünge. Für den öffentlichen Verkehr werden „Batteriebusse“ in den kommenden Jahren eine ernsthafte Alternative gegenüber den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor.

Die Verknappung fossiler Brennstoffe durch deren begrenzte Verfügbarkeit sowie deren Auswirkungen auf die Umwelt ist schon seit Jahrzehnten bekannt. Dennoch wurde die Weiterentwicklung der Elektrofahrzeuge eher stiefmütterlich behandelt. So gab es batteriebetriebene Fahrzeuge schon 1888, diese verschwanden aber bis ca. 1910 wieder. In den 1940er Jahren war der Bau von Elektrobussen wieder im Trend, in dieser Zeit jedoch leitungsgebunden als Oberleitungsbus („Obus“). Klagenfurt besaß zwei „Obus“-Linien, die letzte Linie wurde 1963 zugunsten dieselbetriebener Busse eingestellt.

In den letzten fünf bis zehn Jahren widmete sich die Industrie wieder verstärkt der Entwicklung batteriebetriebener Konzepte. Aufgrund der begrenzten Reichweite bzw. Größe und Gewicht der Akkumulatoren gab es anfangs nur kleinere Stadtbusse (Midi-Busse).

In Österreich wagte die Stadt Wien 2012 den ersten Schritt zu batteriebetriebenen Bussen, welche seit ihrer Einführung auf zwei innerstädtischen Buslinien eingesetzt werden. Für das Jahr 2019 kündigten die Wiener Linien den Einsatz von Solobussen (12m Länge) mit Batterieantrieb an.

Die Nachfrage nach „großen“ Elektrobussen ist steigend – einige Fahrzeughersteller haben mittlerweile auch Elektrobusse im Angebot.

Start in Klagenfurt

In Kärnten begann der Einstieg zu den Elektrobussen in Klagenfurt. Im Jahr 2013 wurde ein Midibus an die *Stadtwerke Klagenfurt* geliefert. Aufgrund des begrenzten Fassungsvermögens wird dieser fast ausschließlich auf der Linie 43 (Heiligengeistplatz – Hauptbahnhof – Südpark – FH Kärnten) eingesetzt.

Elektrischer Midi-Bus seit 2013 in Klagenfurt.

Foto: -DL-

Elektrobus „eCitaro“ in Wien zu Testfahrten auf der Linie 57A.

Foto: Wiener Linien/Manfred Helmer

Elektro-Postbus in Südkärnten

Im Frühjahr 2018 nahm ein elektrischer Überlandbus der ÖBB-Postbus GmbH in Südkärnten den Betrieb auf. Dieser wird auf der Postbus-Linie von Eberndorf über Globasnitz (Firma Mahle) bis zur Bahnstation St. Michael ob Bleiburg eingesetzt. Im Dezember 2018 wurde in Wolfsberg auf zwei Stadtbuslinien für einige Tage ein Probebetrieb mit einem Elektrobus durchgeführt.

Autonomer Elektrobus

Ein völlig neues Konzept wurde in den Sommermonaten in Pörtschach am Wörthersee umgesetzt. Es handelte sich dabei um einen autonom verkehrenden Elektrobus. Dieser fahrerlose Kleinbus pendelte zwischen dem Bahnhof Pörtschach und dem Gemeindezentrum. Im Rahmen der Festveranstaltung „70 Jahre Busverkehr in Klagenfurt“ wurde dieses Fahrzeug auch in Klagenfurt getestet. Der Bus pendelte entlang des Alten Platzes zwischen Landhaushof und Bahnhofstraße. Diese Entwicklung ist derzeit noch in den Kinderschuhen und auf Kleinstbusse beschränkt, die kommenden Jahre werden zeigen, inwiefern dieses Betriebskonzept weiterverfolgt wird.

Die Entwicklung batteriebetriebener Busse schreitet zügig voran. Durch die mittlerweile erreichte Serienreife von Solobussen, scheint ein Umstieg sinnvoll geworden zu sein. **fahrgast kärnten** würde eine Ausdehnung dieser Betriebsform in Hinblick auf eine umweltfreundliche öffentliche Mobilität sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum begrüßen.

- David Lackner -

Seit 2012: E-Busse in Wien

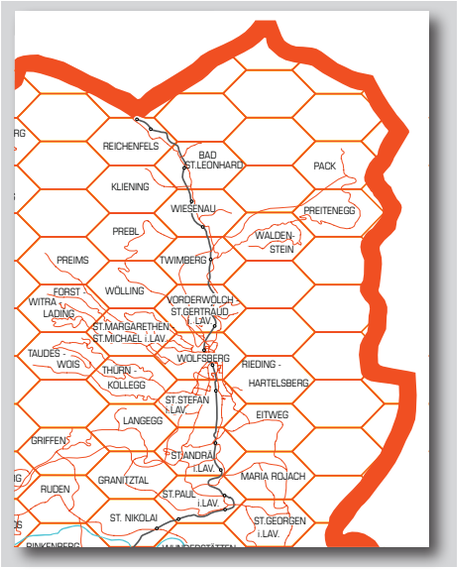
Entwicklung der E-Busse schreitet voran

Lavanttal: „ISTmobil“ - flexible Mobilität

„Mikro-ÖV“

In den vier Lavanttaler Gemeinden Wolfsberg, St. Andrä, Frantschach-St.Gertraud und St. Paul verkehrt seit April 2018 das sogenannte **„ISTmobil“** („Interface for smart transport“).

ISTmobil ist ein bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot als Erweiterung zum bestehenden öffentlichen Verkehr (sogenannter „Mikro-ÖV“). Dabei werden lokale Verkehrsunternehmen (z. B. Taxis, Mietwagenunternehmen) eingebunden und vernetzt.



Zonentarif + Komfortzuschlag

Der Fahrpreis beruht auf dem Tarifsystem des Verkehrsverbundes Kärnten.

Der Kunde zahlt je nach der Anzahl der befahrenen Tarifzonen (laut Zonenplan des Verkehrsverbundes Kärnten) den Linientarif und zusätzlich einen „Komfortzuschlag“ in der Höhe von € 3,-.

Ermäßigung mit Zeitkarten

Besitzer von Zeitkarten (Wochen-, Monats- und Jahreskarten) zahlen pro Fahrt lediglich den Komfortzuschlag. Voraussetzung dafür ist der Besitz der kostenlos erhältlichen „mobilCard“. Dazu muss eine Kopie der Zeitkarte eingesendet werden, und danach erfolgt die Registrierung für den ermäßigten Tarif.

Ermäßigter Gruppentarif

Seit 01.12.2018 wird bei gemeinsamer Buchung ab zwei Personen der Komfortzuschlag von € 3,- auf die Fahrgäste aufgeteilt. So kostet eine Fahrt von Prebl zum LKH Wolfsberg € 6,40 pro Person, wenn zwei Personen reisen.

Verkehrstage

Das **IST**mobil ist an Werktagen verfügbar.
Montag bis Freitag: 06.00 bis 19.00 Uhr
Samstag: 06.00 Uhr bis 14.00 Uhr

Weitere Informationen

Tel.: 0123-5004499, Internet: www.istmobil.at
servicezentrale@ISTmobil.at *- ML -*

Tarifsystem LAVanttal ISTmobil

Distanz	VKG-Tarif	Komfortzuschlag	Preis inkl. Komfortzuschlag	Beispielfahrten
1 Zone	1,80 €	3,00 €	4,80 €	St. Marein Schule **nach** St. Stefan Bahnhof
2 Zonen	2,20 €	3,00 €	5,20 €	Goding **nach** Zentrum St. Andrä
3 Zonen	3,70 €	3,00 €	6,70 €	St. Paul Lobisserplatz **nach** St. Andrä Postamt
4 Zonen	4,90 €	3,00 €	7,90 €	Prebl **nach** Wolfsberg - Hoher Platz
5 Zonen	5,90 €	3,00 €	8,90 €	Rüsthaus St. Margarethen **nach** Wolfsberg
6 Zonen	6,90 €	3,00 €	9,90 €	Lanegg **nach** Fraß
7 Zonen	7,80 €	3,00 €	10,80 €	St. Martin **nach** Waldenstein
8 Zonen	8,70 €	3,00 €	11,70 €	Hintertheißenegg **nach** Legerbuch

Leserbrief: „Anruf-Bus für das Görtschitztal; Frühzug nach München“

Ich benutze täglich den öffentlichen Verkehr, um vom Görtschitztal in die Landeshauptstadt zu kommen und schätze die Zuverlässigkeit und tolle Qualität der Stadtwerke- und der Postbusse.

Insbesondere im Winter bin ich jedes Jahr auf’s Neue froh, dass ich selbst kein Auto besitze und mich nicht mit Eiskratzen und Parkplatzsuche beschäftigen muss.

Es ist mir bewusst, dass das Budget für den öffentlichen Verkehr beschränkt ist, dennoch wäre es meiner Ansicht nach notwendig, wenn auch am Wochenende z. B. mittels **“Anruf-Bus” in das Görtschitztal** die Mobilität gewährleistet wäre - wie von Treibach-Althofen aus in das Gurktal.

Zudem bin ich beruflich mit Dienstreisen konfrontiert und finde es unverständlich, dass es **keine Bahn-Frühverbindung von Klagenfurt nach Salzburg/München** gibt.

Bei dem derzeitigen Fahrplan bleibt mir keine Alternative, als mit dem Dienstauto die weite Strecke nach München zu bewältigen. Danke im Voraus, wenn beim nächsten Fahrplanwechsel darauf Rücksicht genommen wird!

MMag. Brigitte Bader,
9372 Eberstein, St. Oswald

Gespräch mit Umwelt-Landesrätin

Im vergangenen Sommer war **fahrgast kärnten** als Mitglied des *Bündnis Alpenkonvention Kärnten (BÜAK)* Teilnehmer bei einer Besprechung mit **Umweltlandesrätin Mag.ª Sara Schaar**, gemeinsam mit anderen Organisationen, wie **Naturfreunde Kärnten**, **Alpenverein**, **Klimabündnis Kärnten** und der **ARGE Naturschutz**. Der Mobilitätsmasterplan des Landes Kärnten (MOMAK) soll weiter konkretisiert und auch umgesetzt werden, Es soll eine Plattform im Nachhaltigkeitsbereich geschaffen werden, in der alle Aktivitäten und Angebote jederzeit abrufbar sind. Dies soll auch das Bewusstsein für die Bedeutung der Nachhaltigkeit in der Bevölkerung schärfen.

fahrgast kärnten betonte auch bei diesem Gespräch, wie bei vergangenen Gesprächen mit Vertretern des Bundes, des Landes Kärnten und der Gemeinden, dass nicht nur Verkehsunternehmen für den umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr zuständig sind, sondern auch Tourismus- und Umweltschutz-Vertreter.

Zur Erarbeitung der Strategie für die Nachhaltigkeitsziele der **UNO** ist ein großer Prozess geplant, der auch das BÜAK einschließen wird.

Bei diesem Treffen wurden auch einige Vorschläge unterbreitet, wie z. B.:

- Kärntner Nachhaltigkeitsdialog mit Politik und Verwaltung fortsetzen
- turnusmäßige Gespräche mit der Umweltlandesrätin, z. B. viermal pro Jahr
- Umwelt-Jourfix (auf hoher Beamtenebene), z. B. zweimal jährlich
- Beteiligung an den regelmäßigen Gesprächen der Landesregierung mit den Sozialpartnern.

Für ein erstes Gespräch ist dieses aus der Sicht von **fahrgast kärnten** sehr gut verlaufen, da auch alle Organisationen ihre Ziele und Anliegen präsentieren konnten. Die Landesrätin hat sich diesen Anliegen gegenüber sehr offen gezeigt, und es war ein ernsthaftes Bemühen erkennbar, Nachhaltigkeit sowie Umwelt und Naturschutz in Kärnten voranzubringen.

Allerdings wird sich erst im Laufe der nächsten Jahre zeigen, wie sich alles entwickeln wird. **fahrgast kärnten** ist erst einmal froh, dass turnusmäßige Gespräche zustande kommen und hier alle Organisationen nicht nur bei einem Termin, sondern immer wieder ihre Anliegen vorbringen können. Dies ist ein positiver Beginn.

- Richard Hunacek -

Plattform für Nachhaltigkeit

(Entgeltliche Einschaltung)

ÖBB
Immer in Bewegung

kaernten.oebb.at | ÖBB Kundenservice 05-1717

IC-Bus Klagenfurt - Graz: Fahrplan optimieren

Seit 2007 ergänzen Intercity-Busse der ÖBB den Fernverkehr zwischen den Landeshauptstädten Klagenfurt und Graz. Da die Inbetriebnahme der Koralmbahn wieder weiter nach hinten gerückt ist (s.u.) wird diese wichtige Direktverbindung noch länger bestehen.

Anschluss-Optimierung in Klagenfurt. Foto: -ML-

Kundenkreis erweitern durch Fahrplan-optimierung

Bestehendes Angebot

Die IC-Busse verkehren täglich siebenmal pro Richtung, also ca. alle zwei Stunden und verfügen über zwei Klassen. Eine einfache Fahrt kostet € 30,60 (2. Klasse) bzw. € 53,60 (1. Klasse), sowie mit der ÖBB-Vorteilscard am Automaten € 15,30 (2. Klasse) bzw. € 26,80 (1. Klasse). Bei frühzeitiger Buchung gibt es auch „Sparschiene"-Angebote um € 9,-.

Eine Sitzplatz-Reservierung ist besonders für die von Studenten stark genutzten Kurse Nr. 959 an Freitagen ab Graz um 14.05 Uhr und Nr. 960 an Sonntagen ab Klagenfurt um 17.45 Uhr empfehlenswert, auch wenn diese meist mit zwei Stockbussen geführt werden.

Kein konsequenter Zwei-Stunden-Takt

Es ist leider kein leicht zu merkender Zweistundentakt vorhanden. Wochentags gibt es mit den Zug-Anschlüssen auf Grund des guten Bahn-Angebotes sowohl in Graz wie auch in Klagenfurt keine Probleme.

Fahrplan an Sonn- & Feiertagen optimieren

An Sonn- & Feiertagen ist es in Klagenfurt deutlich schlechter, weil die Fernverkehrszüge und die S-Bahnen nur im Zwei-Stunden-Intervall verkehren (s. Seite 3) - im Gegensatz zum Stundentakt in der Steiermark. Die IC-Busse sind nicht einmal zur Gänze auf den Fernverkehr abgestimmt, geschweige denn auf die S-Bahnen aus Richtung Villach, St. Veit/Glan und Bleiburg. Manchmal versäumt man den Anschluss nur um wenige Minuten.

Im Interesse der Kunden wäre es sehr attraktiv, wenn die IC-Busse an Sonn- und Feiertagen an das Bahn-Angebot in Kärnten (Fernverkehr, S-Bahn), angepasst würden. Somit könnte diese „Insellösung" für einen größeren Fahrgastkreis zugänglich gemacht werden.

-Christof Trötzmüller-

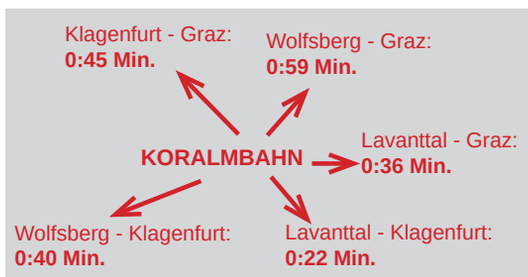
Koralmbahn-Inbetriebnahme, aber wann?

Im Editorial des **fahrgast**-Magazins 2/2018 wurde bereits die Frage in den Raum gestellt, ob die weitere Bauverzögerung eine rein geologische oder vielleicht doch mehr eine ideologische Ursache haben könnte?

Inbetriebnahme erst 2025 ?

Laut Zeitungsberichten wird die Inbetriebnahme der Koralmbahn nun erst für 2025 angepeilt. Was hat das zu bedeuten?

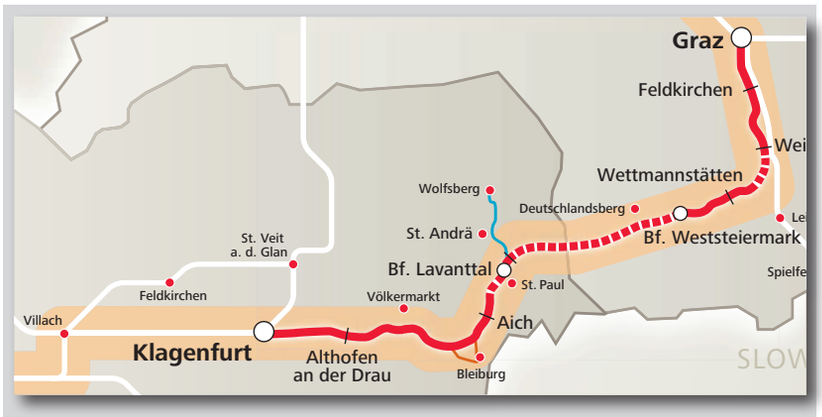
Überlegt man eventuell, den Semmeringtunnel und die Koralmbahn gemeinsam in Betrieb zu nehmen, damit man den Fahrplan auf der Südbahn, mit Auswirkungen auf ganz Österreich, nur einmal überarbeiten muss?



Aus betrieblicher Sicht wäre dies durchaus nachvollziehbar, doch widerspricht dies den Wünschen der Fahrgäste im Süden Österreichs. Sollte diese Überlegung der Grund für die verspätete Inbetriebnahme sein, so wäre es überlegenswert, als Zwischenlösung ab 2023 statt der IC-Busse schnelle Züge nur zwischen Klagenfurt und Graz einzurichten. Dies hätte keinen Einfluss auf Fahrpläne in Restösterreich und könnte bis zur Eröffnung des Semmeringtunnels z.B. unter dem neuen Namen INTRAJET verkehren.

Zwischenlösung: Intrajet statt IC-Bus

- Christof Trötzmüller -



Die Koralmbahn wird die Fahrzeiten zwischen der Steiermark und Kärnten massiv reduzieren. Grafik: ÖBB

Bahnhof Pörtschach barrierefrei

Im „Kärnten-Paket“ wurde vor zwei Jahren beschlossen, die Wörthersee-Bahnhöfe zu modernisieren. Nach Velden wurde Ende 2018 in Pörtschach in Anwesenheit von Landeshauptmann P. Kaiser, Bürgermeisterin S. Häusl-Benz und Vorstandsdirektor F. Bauer die Fertigstellung des Umbaus gefeiert. Finanziert wurde der 4,6 Mio. € teure Umbau durch das Land Kärnten, die Gemeinde und die ÖBB.

Der Bahnhof ist nun zu **100% barrierefrei** mit einem **taktilen Leitsystem** samt **Lift**. Der abends gut ausgeleuchtete Bahnsteig verfügt über einen elektronischen Fahrplan- und Wagenstandsanzeiger und einen verglasten Warteraum. Am Bahnhofvorplatz befinden sich verschließbare Fahrradboxen, ein großer überdachter Fahrradabstellplatz sowie eine Bus-Haltestelle mit Umkehrschleife. Vielleicht gelingt es noch, das historische Bahnhofsgebäude sinnvoll nachzunutzen, z. B. durch ein Fahrradgeschäft mit Service und Radverleih oder einen gastronomischen Betrieb. ***- CT -***

Moderne elektronische Anzeigen. Foto: - CT-

Bahnhofvorplatz mit Bushaltestelle, verschließbaren Fahrradboxen und überdachtem Fahrrad-Abstellplatz. Foto: - CT-

Lifte sorgen für einen barrierefreien Zugang zu den Zügen. Foto: Kamerawerk Evelyn Hronek

„Klagenfurt-Lend“: Teilumbau

Kaum wahrgenommen erfolgten im Herbst 2018 Umbaumaßnahmen an der Bahnhaltestelle Klagenfurt-Lend. Leider war dies nicht Teil des „Kärnten-Pakets“, wodurch der Umbau weit bescheidener ausfiel.

Das nicht mehr genutzte Haltestellengebäude am Bahnsteig 1 und das wenig ansehnliche Wartehaus am Bahnsteig 2 wurden durch zwei schöne moderne Wartehäuser ersetzt.

Leider wurde die Haltestelle nicht barrierefrei und auch kein Abgang vom Bahnsteig 2 zur Tarviserstraße geschaffen, der Fahrgästen aus dieser Richtung einen großen Umweg erspart hätte. Elektronische Fahrplananzeigen wurden leider auch nicht angebracht. Jedoch ist der Vorplatz nun gut ausgeleuchtet und erhielt einen überdachten Fahrradabstellplatz.

- Christof Trötzmüller-

Bahnsteige mit taktilem Leitsystem für sehbeeinträchtigte Fahrgäste. Foto: - CT-

Rückbau des Karawanken-Eisenbahntunnels

Mitte September konnte man folgende Meldung in einer großen Tageszeitung lesen:

Welch ein Freudentag, es erfolgte der Tunnelanschlag für die zweite Röhre des Karawankentunnels der Autobahn nach Slowenien. Keine Staus mehr, höhere Sicherheit und Aufwertung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Nur wenige hundert Meter entfernt wird mit dem Argument der Sicherheit der zweigleisige Eisenbahntunnel nach Slowenien auf ein Gleis zurückgebaut.

Mit dieser Maßnahme wird die Leistungsfähigkeit der Bahn zwischen Österreich und Slowenien mehr als halbiert. Alle Perspektiven für eine Attraktivierung der Schiene im Personen- wie Güterverkehr werden hiermit zunichte gemacht. Geringere Kapazität und Abwertung des *Transeuropäischen Eisenbahnnetzes*, ist das die Zukunft zur Förderung des umweltfreundlichen Bahnverkehrs?

Widerspricht diese Vorgangsweise nicht den Zielen, die man sich zuletzt in Katowice 2018 bei der Klimakonferenz gesetzt hat? ***- CT -***

Sinnvolle Nachnutzung mit günstigen Mieten

Umbau leider nur eine halbe Sache

Katowice lässt grüßen

Busse sollen beschleunigt werden

Busspuren sind für Busse gedacht

Das Ziel einer umweltorientierten Verkehrspolitik, kann aus der Sicht von **fahrgast kärnten** nur eine Förderung des öffentlichen Verkehrs sein. Diesem Ziel widersprechen die Überlegungen der Bundesregierung, Busspuren auch für Elektroautos zu öffnen.

Für Busse sind eine Beschleunigung mit Ampel-Bevorrangungen und Busspuren wesentlich für rasche und pünktliche Verbindungen.

Wenn die Befahrung der Busspuren durch zusätzliche (Elektro-)Fahrzeuge erlaubt wird, muss sich der Bus künftig hinter wartende Fahrzeuge einreihen. Die eigentlich angestrebte Bevorrangung gegenüber dem Individualverkehr, und dazu zählen auch Elektroautos, sowie der Zeitvorteil gehen damit zusehends verloren.

Die Folge dieser Behinderungen für den Busverkehr wäre ein Rückschritt in Richtung zunehmender Unpünktlichkeit und verlorener Umsteige-Anschlüsse, wie beispielsweise in Klagenfurt am Heiligengeistplatz.

fahrgast kärnten hofft, dass die Regierung im Sinne einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik von der angedachten Öffnung der Busspuren für Elektroautos Abstand nimmt. ***- ML -***

Erneuerung der Gelenkbus-Flotte

Mit der Lieferung der zweiten Tranche im Sommer 2018 ist die Erneuerung der Gelenkbusflotte mit 21 Stück beendet. Damit verfügt Klagenfurt über eine sehr moderne Busflotte mit Einhaltung der neuesten Abgasnormen.

USB-Anschlüsse für mobile Geräte. Foto: -DL-

Zusätzlich zur Ausstattung der ersten Tranche (Busse Nr. 1 - 6) u.a. mit einem zweiten Kinderwagen-Abstellbereich im hinteren Busteil bietet die zweite Tranche (Nr. 7 - 20 und 61) auch zehn USB-Anschlüsse für Handys. ***- ML -***

Mit einer Karte entspannt und flexibel durch Klagenfurt

Unsere Partner:
nextbike
FAMILY OF POWER
LEBENSLAND KÄRNTEN
Interreg Alpine Space
E-MOTICON

www.k-m-g.at

Klagenfurt mobil

(Entgeltliche Einschaltung)

Neue S-Bahn-Station „Durchlaßstraße“

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.

(**fahrgast**-Magazin Nr. 2/2018)

Der im letzten **fahrgast**-Magazin beschriebene Vorschlag, **in Klagenfurt im Bereich der Durchlaßstraße eine neue Haltestelle der S-Bahn zu installieren**, fand sehr positive Resonanzen.

Neue Station für S-Bahn gefordert

„Fahrgast Kärnten“ regt S-Bahn-Station in Durchlaßstraße an. ÖBB prüfen!

*aus **„Woche“ Nr. 32** vom 08.08.2018*

„ ... Seitens der ÖBB wolle man der Anregung des Vereins „fahrgast kärnten“ genau nachgehen, sagt ÖBB-Pressesprecher Christoph Posch: „Der Bereich ÖBB-Infrastruktur prüft das nun. Denn natürlich ist der Bereich Durchlaßstraße ein Entwicklungsgebiet und die Kliniknähe vorhanden.“ Allerdings benötige es auch eine fahrplantechnische Prüfung, ob der Bau einer zusätzlichen Station Sinn mache. „Wir müssen Kritierien wie Frequenz, Fahrplan und Kapazität berücksichtigen“, so Posch. Weiters gelte es, Interesse und Bedarf mit der Stadt und dem Land abzustimmen.

fahrgast kärnten hofft, dass von den ÖBB die Machbarkeit tatsächlich geprüft wird und weitere Schritte mit der Stadt Klagenfurt und dem Land Kärnten überlegt werden. ***- ML -***

Hoffen auf konkrete Prüfung

Leserbrief: „Bahn-Haltestelle für Industriezone Ost bei Ebenthal“

Mit großem Interesse verfolge ich laufend Ihre Berichte, so auch jenen aktuellen Artikel über zusätzliche S-Bahn-Haltestellen in und um Klagenfurt.

In diesem Zusammenhang würde ich aus eigenen Erfahrungen und Gesprächen mit Freunden und Bekannten neben den von Ihnen präferierten weiteren Standorten Durchlaßstraße und Lambichl noch **eine zusätzliche S-Bahn-Stadion** inklusive P&R-Anlage auf der S3-Srecke **bei der neuen Industriezone Ost an der Stadtgrenze zu Ebenthal** als sehr zweckmäßig erachten.

Dies hätte aus meiner Sicht mehrere Vorteile:

1. Anbindung an die Industriezone Ost,

2. Pendler-Entlastung der Ebentaler Straße (v.a. in der Früh) - Ebental ist eine stark wachsende Gemeinde mit vielen Pendlern nach Klagenfurt.

3. Anbindung an die zukünftig geplante Verlängerung der Packer Bundesstraße Richtung Südring.

4. Anbindung an den Radweg Klagenfurt-Gradnitz-Ebental

In diesem Bereich könnte ein wichtiger interkommunaler P&R-Standort mit S-Bahn-/Koralmbahn-Anbindung geschaffen werden. Die bestehenden S-Bahn-Stationen Grafenstein und Klagenfurt-Fischl sind genügend weit entfernt und haben ein dementsprechend separates Einzugsgebiet (u.a. Fischl-Siedung).

Diesen Gedanken einer neuen S-Bahn-Station haben wir bereits auch bei uns in der Nachbarschaft erörtert und als sinnvoll erachtet. Vielleicht könnten Sie diese Idee auch in Ihre Überlegungen mit aufnehmen.

Dr. Mario Zolle,
9020 Klagenfurt am Wörthersee

KALENDER 2019

JÄNNER	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
		1	2	3	4	5	6
	7	8	9	10	11	12	13
	14	15	16	17	18	19	20
	21	22	23	24	25	26	27
	28	29	30	31			

FEBRUAR	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
					1	2	3
	4	5	6	7	8	9	10
	11	12	13	14	15	16	17
	18	19	20	21	22	23	24
	25	26	27	28			

MÄRZ	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
					1	2	3
	4	5	6	7	8	9	10
	11	12	13	14	15	16	17
	18	19	20	21	22	23	24
	25	26	27	28	29	30	31

APRIL	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
	1	2	3	4	5	6	7
	8	9	10	11	12	13	14
	15	16	17	18	19	20	21
	22	23	24	25	26	27	28
	29	30					

MAI	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
			1	2	3	4	5
	6	7	8	9	10	11	12
	13	14	15	16	17	18	19
	20	21	22	23	24	25	26
	27	28	29	30	31		

JUNI	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
						1	2
	3	4	5	6	7	8	9
	10	11	12	13	14	15	16
	17	18	19	20	21	22	23
	24	25	26	27	28	29	30

JULI	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
	1	2	3	4	5	6	7
	8	9	10	11	12	13	14
	15	16	17	18	19	20	21
	22	23	24	25	26	27	28
	29	30	31				

AUGUST	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
				1	2	3	4
	5	6	7	8	9	10	11
	12	13	14	15	16	17	18
	19	20	21	22	23	24	25
	26	27	28	29	30	31	

SEPTEMBER	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
							1
	2	3	4	5	6	7	8
	9	10	11	12	13	14	15
	16	17	18	19	20	21	22
	23	24	25	26	27	28	29
	30						

OKTOBER	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
	1	2	3	4	5	6	
	7	8	9	10	11	12	13
	14	15	16	17	18	19	20
	21	22	23	24	25	26	27
	28	29	30	31			

NOVEMBER	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
					1	2	3
	4	5	6	7	8	9	10
	11	12	13	14	15	16	17
	18	19	20	21	22	23	24
	25	26	27	28	29	30	

DEZEMBER	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
							1
	2	3	4	5	6	7	8
	9	10	11	12	13	14	15
	16	17	18	19	20	21	22
	23	24	25	26	27	28	29
	30	31					

TERMINE: FAHRGAST - INFORMATIONSTREFFEN ○ IN KLAGENFURT UND □ IN VILLACH (IM DEZEMBER FINDET KEIN TREFFEN STATT)

Bildtitel: „Autobushaltestelle“ von Werner Berg (1974) siehe Seite 6

fahrgast kärnten dankt allen Mitgliedern und Unterstützern und wünscht allzeit gute Fahrt mit Bahn & Bus im Jahr 2019

Österreichische Post AG, Info. Mail Entgelt bezahlt