das magazin für fahrgäste

2,- Euro

(57. Ausgabe)

August - Oktober 2020

Nr. 2/2020

fahrgast kärnten

INKLUSIVE Fahrgast Graz · Steiermark

20 Jahre

Österreichische Post AG, Info.Mail Entgelt bezahlt

UMDENKEN ...

Klimafreundliche Mobilität von morgen, schon heute mitgestalten.

fahrgast kärnten

20 Jahre Engagement

für die Fahrgäste von Bahn & Bus

Durch konstruktive Kritik bei Gesprächen mit Medien, Politikern und Verkehrsunternehmen, vor allem aber durch das Einbringen von möglichen Alternativen möchten wir Problemstellungen im öffentlichen Verkehr thematisieren und so Verbesserungen für die Fahrgäste bewirken.
Unser Engagement ist seit 20 Jahren ehrenamtlich & unabhängig.

Tel: 0699 1169 6044

Internet: www.fahrgast-kaernten.at

E-Mail: info@fahrgast-kaernten.at

Adresse / Impressum:

fahrgast kärnten
Lastenstraße 1
9020 Klagenfurt am W.

Inhaltsverzeichnis:

Vorwort / Impressum 2
fahrgast kärnten: Wer steht dahinter? 3

zum Jubiläum:
20 Jahre **fahrgast kärnten** 4, 5

Mölltal-Radsprinter 6
Erste Schnellbus-Linie 7
„1-2-3 Klimaticket“ 8
Fahrgast Graz/Steiermark **I - VIII**
Klapprad in Öffis 9
Wanderbusse 10, 11
Klagenfurt: Neues im Westen 12, 13
Klagenfurt: Kein Stadtzuschlag mehr 14
Villach: Citybus und langes Warten 15
Jahreshauptversammlung: Einladung 15

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Richard Hunacek, Eduard Kaltenbacher, David Lackner BSc., Dr. Markus Lampersberger, Mag. Christopher Smerietschnig und Christof Trötzmüller

Wir bitten unsere Mitglieder höflichst um die Einzahlung des Mitgliedsbeitrages für das Jahr 2020 - Herzlichen Dank!

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

Geschätzte Leserinnen und Leser!

Vor 20 Jahren gründeten wir den Verein **fahrgast kärnten**. Da es damals schon in fast allen Bundesländern Fahrgastvereinigungen gab und der öffentliche Verkehr in Kärnten österreichweit nicht gerade an der Spitze zu finden war, dachten sich einige Unentwegte, hier muss sich etwas ändern. Seit 2001 geben wir ein eigenes **fahrgast-Magazin** heraus.
Unsere Magazine kann man von unserer Homepage herunterladen, sie liegen in allen AK-Stellen in Kärnten auf, zu kaufen gibt es sie in Villach bei der Trafik Lesjak in der Bahnhofstraße.
Bei etlichen Gesprächen mit Verkehrsunternehmen, Gemeinde-, Landes- und Bundespolitikern sowie Medien haben wir in diesen 20 Jahren doch einiges erreicht, es waren etliche Mosaiksteine zum Gesamtbild eines guten ÖV. In die S-Bahn wurde in den letzten Jahren ja viel investiert, sie wird in Kärnten sehr gut angenommen. Aber auf dem Bussektor ist noch ein großer Nachholbedarf, es wird hier notwendig sein, rascher in neue Fahrpläne und Alternativmodelle zu investieren, damit wir auch auf diesem Gebiet weiter nach vorne kommen.

Ihr Richard Hunacek (Finanzreferent)

Weitere fahrgast-Treffen:

Donnerstag: **27.08.2020** in Villach
Donnerstag: **24.09.2020** in Klagenfurt
Donnerstag: **29.10.2020** in Villach
Donnerstag: **26.11.2020** in Klagenfurt
(= Jahreshauptversammlung)

Klagenfurt: GH. „Pirker“, Adlergasse 16
Villach: GH. „Hofwirt“, Hauptplatz 10
Beginn jeweils um 17:00 Uhr

ZVR-Nr.: 884873975

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

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

fahrgast kärnten 20 Jahre

Wer steht dahinter?

Das Vereinsjubiläum soll Anlass sein, die Vorstandsmitglieder zu Wort kommen zu lassen.

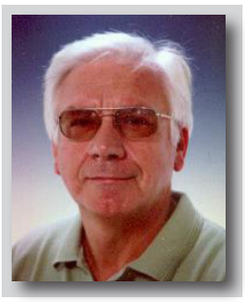
GMR Fotografen GmbH

Ich bin verheiratet und habe zwei Kinder im Alter von 16 und 19 Jahren.
Nach dem Studium der „Elektrotechnik“ in Graz leitete ich bei der „Jenbacher Transportsysteme AG“ (Tirol) Testfahrten für einen Nahverkehrszug in Kuala Lumpur (Malaysia). Meine Dissertation verfasste ich an der Montanuniversität Leoben. Seit dem Jahre 1999 unterrichte ich an der HTL1-Lastenstraße.
Im Sommer 2000 gründete ich den Verein **fahrgast kärnten**, mit dem Ziel, dass der öffentliche Verkehr zukünftig aus umwelt- und verkehrspolitischen Gründen eine höhere Akzeptanz erhalten soll.

Dr. Markus Lampersberger (Obmann), HTL-Lehrer

Seit meiner Kindheit interessiere ich mich für alles was mit öffentlichem Verkehr zu tun hat. Ich bin verheiratet, habe zwei erwachsene Töchter, drei Enkelkinder und einen Hund. Beruflich bin ich seit meiner Matura und Zivildienst beim „Österreichischen Roten Kreuz“, Landesverband Kärnten beschäftigt. Das Hauptaugenmerk meiner Tätigkeit bei **fahrgast kärnten** richtet sich auf alle Aufgaben, welche im Zusammenhang mit Fahrplanangelegenheiten stehen. Erfreulich sehe ich die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Kärnten in den letzten Jahren, sowie den Stellenwert von **fahrgast kärnten**, welcher sich auch in vielen positiven Gesprächen mit den Ansprechpartnern der Verkehrsunternehmen zeigt.

Eduard Kaltenbacher (stv. Obmann), Angestellter des „Roten Kreuzes“



In Wien geboren und aufgewachsen begann ich nach einer Maschinenschlosserlehre bei den ÖBB beim Oberbau. Die Eisenbahn interessiert mich schon sehr lange. So bin ich in meiner Jugend viel in Österreich und Europa mit der Bahn unterwegs gewesen. 1975 übersiedelte ich nach Kärnten. Ich bin verheiratet und habe eine Tochter. Bei **fahrgast kärnten** arbeite ich seit der Gründung mit. Dabei ist es uns gelungen, wenn auch manchmal kleine, aber bestimmt etliche Bausteine für den öffentlichen Verkehr insgesamt zu bewegen. Für die Zukunft hoffe ich, dass sich der öffentliche Verkehr auf vielen Ebenen weiter verbessert, ob für Pendler, im Tourismus oder auf der kulturellen Ebene.

Richard Hunacek (Finanzreferent), Pensionist

I have a dream: Nach „Corona“ kommt es zu einem Paradigmenwechsel in Gesellschaft und Politik. Der in großen Schritten nahenden Klimakatastrophe begegnen wir mit ebenso großen Schritten zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Mit der politischen Einsicht, dass die großzügige Förderung der Autoindustrie mit dem 1:1 Umstieg vom Verbrenner- auf Elektromotor nicht die Lösung sein kann, sondern dass auch - und vor allem - strukturelle Änderungen in der Raumplanung nötig sind, die eine Reduzierung des Individualverkehrs ermöglichen, wird der Traum von einer umweltfreundlichen Mobilität wahr. *Zurück zur Realität:* Seit Gründung von **fahrgast kärnten** hat sich einiges in Kärnten zum Positiven geändert. Verglichen mit anderen Bundesländern gibt es aber durchaus noch Aufholbedarf.

Christof Trötzmüller (Schriftführer), Raumplaner

Auch ich interessierte mich schon früh für das Thema öffentlicher Verkehr und Eisenbahnwesen. Nach Absolvierung der HTL1-Lastenstraße in der Fachrichtung Elektrotechnik und anschließendem Zivildienst übersiedelte ich in die Bundeshauptstadt. Neben meinem Studium der Energie- und Automatisierungstechnik an der „Technischen Universität Wien“ arbeite ich als Trainer im Bereich technische Aus- und Weiterbildung für Berufstätige.Trotz der Entfernung zu Kärnten verfolge ich die Geschehnisse im Bereich des öffentlichen Verkehrs sehr genau und setze mich seit 2010 gerne mit meinen Kollegen im Verein **fahrgast kärnten** zum Wohle der Fahrgäste für bessere Bahn- und Busverbindungen ein.

David Lackner, BSc. (kooptiertes Vorstandsmitglied) Student

Zu unserem Jubiläum **20 Jahre fahrgast kärnten**

Zwei Jahrzehnte **fahrgast kärnten** sind Anlass, an dieser Stelle einen kurzen Rückblick auf die Entstehung des Vereins zu machen.

Start bei Fahrgast Graz-Steiermark

Die Anfänge des Vereins **fahrgast kärnten** reichen in das Jahr 1998 zurück. Zu dieser Zeit lebte und arbeitete der Autor dieser Zeilen in Leoben und nahm an den wöchentlichen Treffen des Vereins „Fahrgast Graz-Steiermark“ in Graz teil.

Als gebürtiger Kärntner entstand bald das Ansinnen, auch für Kärnten eine Interessenvertretung für Fahrgäste aufzubauen. Dies erfolgte zwei Jahre lang als sogenannter „Regionalbereich Kärnten“ im Rahmen des oben genannten Vereins, wofür an dieser Stelle einmal herzlich gedankt sei.

fahrgast kärnten - gegründet im Jahr 2000

Zurück in Klagenfurt wurde mit einer Handvoll Gleichgesinnter im Juni 2000 der eigenständige Verein **fahrgast kärnten** gegründet.

Eine Besonderheit ist sicherlich die mittlerweile zwei Jahrzehnte währende, persönliche Freundschaft im Vorstands- und Mitarbeiterkreis.

Ein weiteres Charakteristikum unseres gemeinnützigen Vereins ist auch die jahrelange Beharrlichkeit, mit welcher Ziele zur Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) stets verfolgt werden.

fahrgast kärnten **Sprachrohr der Fahrgäste - seit 20 Jahren**

Anfangs noch wenig Akzeptanz für Klimaschutz und Verkehr

Ein Verein, fünf Landesräte

Während die zuständigen Verkehrspolitiker auf allen Ebenen (Bund, Land und Gemeinden) des öfteren wechselten, blieben die Ansprechpersonen von **fahrgast kärnten** seit 20 Jahren dieselben. So gab es beispielsweise als Ansprechpartner beim Land Kärnten bereits fünf Landesräte, die für den ÖV zuständig waren: Ing. Mathias Reichhold, Gerhard Dörfler, Rolf Holub, Mag. Ulrich Zafoschnig und Mag. Sebastian Schuschnig.

Jahrelange Beharrlichkeit

Die Zeit war noch nicht reif

In den Anfangsjahren von **fahrgast kärnten** hatten die Themen Klimaschutz & Verkehr wenig Akzeptanz, so dass die Vereinsmitarbeiter durchaus als Vorkämpfer für so manche Verbesserungen bei Bahn und Bus angesehen werden können.

„Frustrationstoleranz“

Dem damaligen Stellenwert des ÖV entsprechend musste oft konsequente Überzeugungsarbeit geleistet werden.

An dieser Stelle sei folgende Reaktion eines Politikers erwähnt: „*Wie groß ist eigentlich Ihre Frustrationstoleranz, dass Sie sich die Arbeit antun, sich in einem Autoland wie Kärnten für den ÖV einzusetzen?*“
Ein weiterer Kommentar lautete: „*Sie werden doch nicht so blauäugig sein, zu glauben, dass die Leute mit dem Bus fahren?*“

Aufwind für Bahn & Bus

Im Lauf der Jahre entstand in der öffentlichen und politischen Diskussion ein allmähliches Umdenken hin zum öffentlichen Verkehr, das sich beispielsweise in einem S-Bahn-System mit festen Taktzeiten, modernen Zügen und der Eröffnung neuer bzw. Modernisierung zahlreicher Bahnhaltestellen manifestierte. Erfreulich auch Investitionen in moderne Regionalbusse sowie barrierefreie Busse im Klagenfurter und Villacher Stadtverkehr. In diesem Zusammenhang stimmt es hoffnungsvoll, dass die Kärntner Landesregierung im Juli 2020 eine „Forcierung des öffentlichen Verkehrs mit einer stärkeren Taktung in den Regionen und einen Ausbauplan für moderne Mobilitätsknoten“ ankündigte.

„Corona“ zum Trotz

Die aktuelle, von der Corona-Pandemie geprägte Situation mit Mund-Nasen-Schutz im ÖV und dem Gefühl von Unsicherheit führte zu einer (hoffentlich nur vorübergehenden) Abnahme der Fahrgastzahlen. Und unter diesem Aspekt ist es überaus positiv, dass Politiker aller Ebenen verstärkt in den öffentlichen Verkehr investieren, und so ein starkes Zeichen für Bahn & Bus setzen.

Bund, Land, Gemeinden

Investitionen gibt es auf Bundesebene mit der Ankündigung des „1-2-3-Klimatickets“, oder auf Landesebene durch Tarif-Verbesserungen (Streichung des Stadzuschlags), neue Radzüge oder Schnellbus-Linien. Auch auf Gemeinde-Ebene sind Verbesserungen im Gang, z. B. Linien mit 10-Minuten-Takt in Klagenfurt oder die beabsichtigte Einführung eines Bus-Taktverkehrs in Villach.

Bahn & Bus sind anerkannt

Alles in allem ist es für die jahrelange Arbeit von **fahrgast kärnten** der größte Lohn, dass Busse und Bahnen „salonfähig“ geworden sind und als wesentlich für die Verbesserung der verkehrsbedingten Umweltproblematik betrachtet werden.

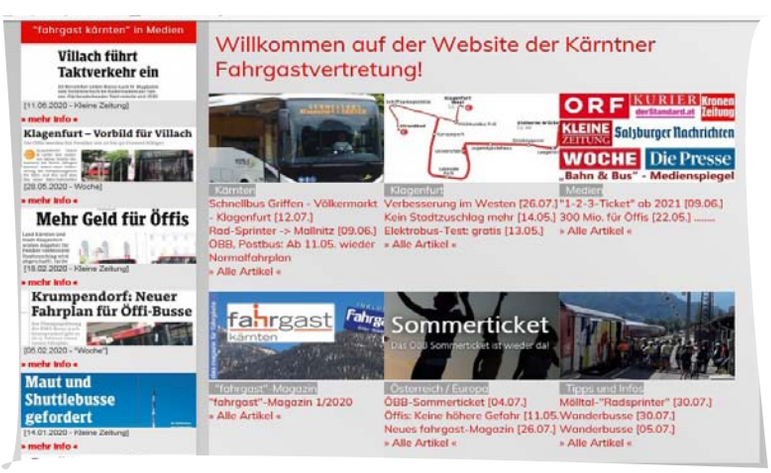
Zahlreiche Vorträge

Die Anerkennung unseres Vereins spiegeln auch zahlreiche Vorträge wider, die **fahrgast kärnten** bei öffentlichen Veranstaltungen von Landes- und Stadtpolitik, Medien und Umweltorganisationen hält.

Herbstmesse - zwei Jubiläen

Im Zuge der 20-Jahres-Feier der **Kärntner Linien** im Rahmen der Kärntner Herbstmesse wird auch **fahrgast kärnten** anlässlich des 20-jährigen Vereinsjubiläums mit einem Informationsstand vertreten sein. Die Herbstmesse findet vom 16. - 20. September 2020 in Klagenfurt statt. Besuchen Sie uns auf unserem Messestand und kommen Sie mit uns ins Gespräch!

Es sei an dieser Stelle auch einmal erwähnt, dass alle Aktivitäten von den **fahrgast**-Mitarbeitern ehrenamtlich in der Freizeit erfolgen, sei es nun das **fahrgast**-Magazin, unsere Homepage, Gespräche mit Verkehrsunternehmen und Politikern oder die Öffentlichkeitsarbeit in Medien.



Ein **herzlicher Dank** sei an die Vorstandskollegen im Verein für die jahrelange konstruktive Zusammenarbeit ausgesprochen. Es ist etwas Besonderes, wenn trotz manch unterschiedlicher Meinungen eine gemeinsame Linie gefunden und eine jahrelange Freundschaft gelebt wird.

fahrgast kärnten will weiterhin eine starke Stimme für die Fahrgäste von Bahnen und Bussen sein und hoffentlich noch das eine oder andere Jubiläum feiern können.

- Markus Lampersberger -

Bahn & Bus sind „salonfähig“ geworden

Stets aktuell informiert: www.fahrgast-kaernten.at

Mölltal-Radsprinter Villach - Mallnitz

In Zusammenarbeit zwischen *ÖBB Personenverkehr Kärnten* und dem Land Kärnten verkehrt noch **bis 13.09.2020** täglich der „Radsprinter Mölltal“ ab Villach Hbf. um 09.07 Uhr und 13.10 Uhr und erreicht Mallnitz-Obervellach um 10.09 Uhr sowie um 14.09 Uhr

Dieser Zug dient nicht nur dem Radtourismus, sondern natürlich auch Wanderbegeisterten.

In der Gegenrichtung verlässt der „Radsprinter“ den Bahnhof Mallnitz-Obervellach um 10.25 Uhr und 14.25 Uhr und trifft in Villach Hbf. um 11.25 Uhr sowie um 15.25 Uhr ein.

Alternative zu Tarvisio und Jesenice

Damit wird speziell für den Radtourismus eine sehr gute Alternative zu den heuer wegen der Coronapandemie nicht verkehrenden Radzügen nach Tarvisio und Jesenice angeboten. Erfreulich ist die gute Auslastung speziell des Vormittagszuges nicht nur an den Wochenenden, sondern auch unter der Woche.

In Zeiten wie diesen kann man über eine Weiterführung im Jahr 2021 nur spekulieren. Aus Sicht von **fahrgast kärnten** wäre es wünschenswert, wenn man einige Kleinigkeiten adaptieren könnte. So sollte der Zug zwischen

Ankunft des „Radsprinters“ im Bahnhof Mallnitz-Obervellach. Foto: -EK-

Villach Hbf. und Spittal-Millstättersee an allen Verkehrsstationen halten, zumindest jedoch in Paternion-Feistritz. Eine Späterlegung der Nachmittagsverbindung ab Mallnitz-O. um zwei bis drei Stunden würde den Wanderern die Möglichkeit eines längeren Aufenthaltes in der Nationalparkgemeinde ermöglichen.

fahrgast kärnten hofft auf eine zukünftige Weiterführung dieses Angebotes, welches auch für die Tourismusgemeinde Mallnitz von nicht unwesentlicher Bedeutung ist.

- Eduard Kaltenbacher -

Positiv: Wieder ein Bahnhofsbuffet in Mallnitz

Seit 12.07.2020 haben Reisende am Bahnhof Mallnitz-Obervellach wieder die Möglichkeit zur Einkehr im Bahnhofsbuffet. Nach langen, wie gewohnt stets zähen Verhandlungen mit dem Geschäftsbereich *ÖBB- Immobilien* wurde diese Einrichtung wieder eröffnet.

fahrgast kärnten wünscht den Betreibern Vanessa und Denis viel Erfolg und würde sich über eine Revitalisierung der Einkehrmöglichkeiten auch an anderen Bahnhöfen, deren Restaurationen schon seit Jahren im Dornröschenschlaf liegen, freuen. ***- EK -***

Negativ: Schließung der Zeitschriftenhandlung in Villach Hbf

Die ÖBB, nach eigenen Angaben „Österreichs größter Mobilitätsanbieter“, sollte sehr daran interessiert sein, dass speziell in großen Knotenbahnhöfen eine Grundausstattung an Infrastruktur vorhanden ist. Aber leider geht die Entwicklung in die entgegengesetzte Richtung, angesichts der österreichweit großen Anzahl an mittlerweile geschlossenen Bahnhofsrestaurants und -buffets, z. B. Spittal-Millstättersee, Lienz, Bad Gastein, Bad Hofgastein, Zell am See, Stainach-Irdning.

Seit einigen Wochen gibt es im Villacher Hauptbahnhof, dem größten Verkehrsknotenpunkt in Kärnten kein Geschäft mit Zeitungen und Zeitschriften mehr.

Es müsste eigentlich das Ziel der ÖBB-Immobilien sein, dass Fahrgäste an Bahnhöfen alles rund um die Reise erhalten, was sie benötigen. **fahrgast kärnten** würde sich in diesem Sinne eine bessere Ausstattung der Bahnhöfe wünschen.

- RHC -

Sehr günstige Tageskarte für ganz Kärnten

„Freizeitticket Kärnten“ - sehr gutes Wochenend-Angebot

Das „Freizeitticket“ der Kärntner Linien ist eine Wochenend-Tageskarte und kostet nur € 11,- für Erwachsene bzw. € 6,- für Kinder.

Das Ticket gilt kärntenweit in allen Nahverkehrszügen (also **nicht** in Railjet-, IC- und EC-Zügen) sowie in allen Linienbussen (Regional- und Stadtbussen in Klagenfurt, Villach).

Es gilt einen Tag lang (bis 03.00 Uhr des Folgetages) und ist für Samstage, Sonntage und Feiertage erhältlich.

Zu kaufen ist es direkt bei den Lenkern der Stadt- und Regionalbusse, an ÖBB-Ticketschaltern sowie an den ÖBB-Ticketautomaten und im Internet. ***- ML -***

„S-Bus“: Neue Schnellbus-Linien in Kärnten

Der Schnellbus bindet auch das Klinikum-Klagenfurt an; schnell über die Autobahn in nur 26 Minuten bis Völkermarkt Busbahnhof bzw. 35 Minuten bis Griffen. Foto: -ML-

Am 9. Juli 2020 kündigte der zuständige Landesrat Mag. Sebastian Schuschnig mehr Investitionen in den öffentlichen Verkehr (ÖV) an, um einen leichteren Umstieg vom Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel zu ermöglichen.

Um Regionen abseits von Bahnlinien rasch mit Ballungszentren zu verbinden, sind neue Schnellbus-Linien, sogenannte **„S-Busse“** mit weniger Haltestellen geplant.

Griffen/Völkermarkt - Klagenfurt

Seit 13.07.2020 verkehrt nun die „S-Buslinie“ von Griffen über Völkermarkt nach Klagenfurt. Die beschleunigte Führung über die Autobahn erfolgt sieben Mal täglich pro Richtung (Montag - Freitag). Grund dafür ist die Sanierung der Draubrücke zwischen Völkermarkt und Kühnsdorf, während der kein Busanschluss an die S-Bahn S3 möglich ist.

Klinikum auch angebunden

Die S-Busse bedienen neben Griffen in Völkermarkt die Haltestellen „Busbahnhof“, „St. Ruprecht“ und „Industrie West (P+R)“.

In Klagenfurt fahren sie über die Haltestellen „Klinikum-Morogasse“ und „Landesregierung“ zum Hauptbahnhof.

fahrgast kärnten begrüßt die neuen Angebote und hofft auf weitere Investitionen, um den ÖV konkurrenzfähiger zu machen.

- David Lackner -

Schnell über die Autobahn

(Entgeltliche Einschaltung)

LAND KÄRNTEN
Referat für Wirtschaft und Mobilität

ÖBB
oebb.at/kaernten

www.kaerntner-linien.at

„1-2-3 Klimaticket“: Variante für ganz Österreich fixiert

Im **fahrgast**-Magazin Nr. 1/2020 wurde über das via „probahn Österreich“ an die Bundesregierung übergebene Positionspapier berichtet. Die Einführung des sogenannten „1-2-3-Klimatickets“ für eine wesentliche Verbesserung der Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs wird sehr begrüßt.

Dieses Ticket soll ein Jahresticket für alle öffentlichen Verkehrsmittel (Bahnen und Busse) in drei Varianten sein:

ein Bundesland:	€ 365,-	(**1 €** pro Tag)
zwei Bundesländer:	€ 730,-	(**2 €** pro Tag)
ganz Österreich:	€ 1.095,-	(**3 €** pro Tag)

Ganz Österreich um € 3,- pro Tag

Das „große Ticket“, also € 3,- pro Tag (entspricht € 1095,- jährlich) für alle öffentlichen Verkehrsmittel in ganz Österreich kommt bereits im Jahr 2021.

Dieser große Eckstein wurde nun von der zuständigen Klimaschutzministerin Leonore Gewessler in einem ersten Schritt zugesichert.

Billiger für Jugendliche und Senioren

Für Jugendliche (bis 25,99 Jahre) sowie Senioren (ab 65 Jahre) wird dieses Ticket nur € 820,- kosten, also um 25 % ermäßigt sein.

Mitnahme von Kindern

Des Weiteren sollen „Zusatzfahrscheine“ um 10 % des Normalpreises (= € 109,50) angeboten werden, welche die Mitnahme von bis zu vier Kindern (unter 15 Jahre) gestatten.

Bundesland-Variante muss folgen

Für **fahrgast kärnten** ist die Umsetzung (nach Jahren der Ankündigungen) ein epochaler, erster Schritt in die richtige Richtung.

Die Umsetzung des „1er“-Klimatickets (€ 1,- pro Tag für ein Bundesland) sollte nicht lange auf sich warten lassen. Dies würde eine preisattraktive Jahreskarte für alle öffentlichen Verkehrsmittel in Kärnten um € 365,- bedeuten und zum Status quo eine enorme Verbesserung darstellen.

- David Lackner -

(Entgeltliche Einschaltung)

Fahrgast Graz Steiermark
Die Interessensvertretung der Fahrgäste

wöchentliche Treffen:
2. und 4. Montag online
1. und 3. Montag im Gasthaus
19.30–20.30 Uhr
Infos per Mail, Telefon

8 Seiten Fahrgast-Zeitung
Sommer Spezial

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

Ausgabe Fahrgast 2/2020

Dschungelexpress R.I.P.?

Die Bahnstrecke nach Bad Gleichenberg verliert im Dezember 2020 ihren Regelverkehr und wird eine reine Touristikbahn.

Idyllisch schlängelt sie sich durch das oststeirische Hügelland: Die Bahnlinie von Feldbach nach Bad Gleichenberg. Schon bisher stellten Wanderer, Ausflügler und Urlaubsgäste neben Schülern den größten Fahrgastanteil. Das Land Steiermark möchte daher den Betrieb auf einen reinen Touristikverkehr reduzieren. Doch es bleiben Fragen: Wie ernst ist die Absicht, die Bahnlinie langfristig zu erhalten?

In vielerlei Hinsicht ist die von der Steiermarkbahn betriebene Bahnstrecke von Feldbach nach Bad Gleichenberg eine Besonderheit. Ihr Bau und die Eröffnung im Jahre 1931 fielen in eine Zeit, in der der Boom des Baus von Nebenbahnen längst zu Ende war. Da es kaum Bahnhofsbauten aus dieser Zeit gibt, steht das (heute in Privatbesitz befindliche) Bahnhofsgebäude in Bad Gleichenberg unter Denkmalschutz. Bis zum Bau der Koralmbahn war die Gleichenbergerbahn die jüngste Bahnstrecke der Steiermark. Die Streckenführung selbst ist das Ergebnis eines Kompromisses, denn auch Vertreter der Gemeinde Gnas wollten unbedingt einen Anschluss an das Eisenbahnnetz. Gleichzeitig sollten die Baukosten durch den Verzicht auf Tunnelabschnitte möglichst gering gehalten werden. So entstand die bestehende Linienführung, die sich von Feldbach aus kurvenreich erst auf den Prädiberg windet, dann über Höhenrücken Richtung Gnas folgt, ehe sie sich wieder in zahlreichen Gefälleabschnitten Richtung Bad Gleichenberg wendet. Bis zu 42 Promille betragen die Steigungen, womit es sich – obwohl mitten im sanften oststeirischen Hügelland gelegen – um eine richtige Gebirgsbahn handelt. Die Strecke war von Anfang an elektrifiziert (ursprünglich mit 1500 Volt Gleichstrom, später umgestellt auf 1800 Volt) und bis heute besorgen zwei (mittlerweile modernisierte) Triebwagen aus der Eröffnungszeit der Bahn den Personenverkehr. Der Streckenführung durch viele Mischwälder verdankt die Bahn ihren von der Bevölkerung liebvoll vergebenen Spitznamen: „Dschungelexpress“.

Achillesferse

Allerdings zeigte sich im Laufe der Zeit, dass die Umweg-Streckenführung über Gnas einen Schwachpunkt für die Gleichenbergerbahn darstellt. Mit Einführung einer direkten Buslinie von Feldbach nach Bad Gleichenberg im Jahre 1947 begannen die Fahrgastzahlen auf

Durch idyllische Wälder und Wiesen fährt der Dschungelexpress nach Bad Gleichenberg.

Neue Verbindung Graz–Berlin

Seit 16. Juni verbindet täglich ein Railjet die Steiermark mit der deutschen Hauptstadt. Der tschechische Railjet verlässt Graz um 10.26 Uhr und verkehrt über Wien, Brno, Praha und Dresden und erreicht Berlin rund elfeinhalb Stunden später um 21.54 Uhr. In die Gegenrichtung verlässt der RJ Berlin bereits um 06.17 Uhr und erreicht Graz um 17.33 Uhr.

Finaler Durchschlag im Koralmtunnel

Meilenstein auf der Neuen Südbahn von Wien nach Klagenfurt: Am 17. Juni erfolgte der letzte Durchschlag des 33 km langen Koralmtunnels. Nun beginnt der Innenausbau. Ab 2025 verringert sich die Fahrzeit Graz–Klagenfurt von zwei Stunden auf 45 Minuten, elf Minuten davon dauert die Tunneldurchfahrt mit dem Railjet.

Inhalt

Dschungelexpress R.I.P.?
Die Gleichenbergbahn am Abstellgleis I

Buskonzept Südoststt
Ein Fahrgast-Buskonzept IV

Baustelle Reininghaus VI

Baustelle Koralmbahn
Fahrgast war vor Ort VIII

Adresse: Fahrgast c/o Österreichische HochschülerInnenschaft, Rechbauerstraße 12, 8010 Graz **Mail:** office@fahrgast-steiermark.at **Mobil:** +43 681 20 41 90 23
Bank: AT33 4300 0100 0000 6326 Treffen: Montags, 19.30–20.30 Uhr, abwechselnd online oder im Gasthaus, um Voranmeldung wird gebeten

ZVR-Zahl: 186923810

der Bahnverbindung zu sinken – die Straßenverbindung ist nur 11 km lang und damit 10 km kürzer als die Bahnverbindung, was sich auch in der Fahrzeit entsprechend niederschlägt: 20 bis 23 Minuten benötigt heute ein Bus in dieser Relation, 38 bis 39 Minuten zeigt der Bahnfahrplan an. In Gnas wiederrum, das von seinen Einwohnerzahlen her Bad Gleichenberg ebenbürtig ist, liegt der Bahnhof im Ortsteil Burgfried oberhalb des Zentrums. Gut 20 Minuten muss einplanen, wer hier vom Ortskern zufuß zum Bahnhof geht. Dadurch hält sich auch die Zahl der Fahrgäste aus bzw. nach Gnas in Grenzen.

Niedergang...

Direktzüge aus Wien nach Bad Gleichenberg verkehrten von 1962 bis 1970, bis Mitte der 1980er Jahre gab es noch eine Kurswagenverbindung. Seither ist Bad Gleichenberg nur mehr mit (meist mehrmaligem) Umsteigen von Wien aus erreichbar, was sich auch auf die Zahl der mit der Bahn anreisenden Thermengäste negtiv ausgewirkt haben dürfte.

Auf die sinkenden Fahrgastzahlen reagierten die Steiermärkischen Landesbahnen (Vorgänger der heutigen Steiermarkbahn) mit äußerst sparsamer Betriebsführung: Gerade zwei bis drei Züge am Tag verkehrten Mitte der 1980er-Jahre auf der Gleichenbergerbahn, die damals mit etwa 30.000 Fahrgästen pro Jahr ihren Tiefpunkt erlebte.

1988 sollte daher die Bahnlinie stillgelegt werden, zeitgleich übrigens mit der Strecke Peggau – Übelbach, die heute als Linie S11 zum S-Bahn-Netz gehört. Wie auch auf der Übelbacherbahn entschied man sich damals letzlich doch zu einer umfassenden Verdichtung des Verkehrsangebotes, um wieder höhere Fahrgastzahlen zu erreichen. Der Fahrplan wurde verdichtet und der Betrieb von 5 Uhr früh bis 19.30 Uhr ausgedehnt, es wurden drei neue Haltestellen eingerichtet und als Fahrpreisermäßigung eine neue Nahverkehrs-Rückfahrkarte eingeführt – den Verkehrsverbund gab es damals ja noch nicht, er folgte erst 1994.

Leider zeigte sich in der Folge, dass die Nutzung der Züge (wohl aufgrund der oben geschilderten Streckenführung und der geringen Besiedelungsdichte in der Region) kaum zunahm. Die Steiermärkischen Landesbahnen reduzierten daher das Angebot in den folgenen Jahren wieder schrittweise, bis 1991 ein Fahrplan mit vier Zugpaaren übrig blieb. Auch ein zeitweise verkehrender Schnellzug an Sonntagabenden für Internatsschüler der Hotelfachschulen in Bad Gleichenberg konnte sich leider nicht dauerhaft halten: Der ursprünglich gut frequentierten Direktverbindung aus der Obersteiermark zogen später private Busunternehmer die Fahrgäste ab.

Von Frühling bis Herbst sind entlang der Bahnstrecke schöne Spaziergänge und Wanderungen möglich. Wandervorschläge gibt es auch von der Verbundlinie.

...und Aufstieg

Dass es ab den 2000er-Jahren doch wieder aufwärts ging mit den Fahrgastzahlen, lag an der nun erfolgten Orientierung an den Stärken der Strecke, also der reizvollen Landschaft und der idyllischen Streckenführung, und deren konsequenter Bewerbung. So wurde ein Wanderweg entlang der Bahn markiert und in Wanderfoldern vorgestellt, später folgten weitere Prospekte mit Wander- und Radtourvorschlägen sowie die Markierung weiterer Wanderwege, etwa des „Kaskögerlwegs“ in Gnas und des „Saurierwegs“ in Trautmannsdorf zum bekannten Ausflugsziel „Styrassic Park“. Von Bad Gleichenberg aus werden heute geführte Wanderungen mit Bahnanreise und -rückreise angeboten. Unter dem Motto „Steirische Landpartie“ können Bahnfahrten und Verkostungen regionaler Spezialitäten gebucht werden. Zeitweise gab es auch in Zusammenarbeit mit Aktivgruppen vor Ort ein Theaterzug-Projekt, bei dem die Bahn gleichzeitig Bühne und Austragsort war, sowie ein Projekt mit Ornithologen, bei dem Vogelstimmen im Zug abgespielt wurden und so dem Fahrgast die Natur während der Fahrt nicht nur optisch, sondern auch akustisch näherbrachten.

Eine zusätzliches Spätnachmittags-Kurspaar an Wochenenden bereichert den Fahrplan seit 2007 und eine bessere Abstimmung zwischen Bus- und Bahnfahrplan vermeidet weitgehend Prallelfahrten der beiden Verkehrsträger. So gelang in den letzten Jahren eine Erhöhung der Fahrgastzahlen auf ca. 55.000 im Jahr 2018.

S 32

Darüber hinaus gab es in den 2010er-Jahren noch weit ambitioniertere Pläne für die Gleichenbergerbahn: Im Jahr 2012 erläuterte der damalige Landesbahn-Chef Helmut Wittmann gegenüber Fahrgast seine Zukunftspläne für die Geichenbergerbahn: Bei Testfahrten im Jahr 2010 mit den damals neuen Stadler-Gelenktriebwagen hatte man festgestellt, dass trotz der zahlreichen Kurven die Strecke durchaus schneller befahren werden könne als derzeit, nämlich auch mit 60 – 70 km/h. Der aktuell geschwindigkeitslimitierende Faktor ist neben den alten Triebwagen aus dem Jahr 1931, die nicht schneller als 40 km/h verkehren, vor allem die hohe Anzahl an nichttechnisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen, die nur langsam befahren werden dürfen. Als langfristiges Ziel sah Witt-

Fahrgast-Forderungen

- Wochenendverkehr zumindest im Zweistundentakt von Mai bis Oktober
- Letzte Abfahrt in Bad Gleichenberg Richtung Feldbach nicht vor 19.00 Uhr
- Weiterhin Anerkennung des Verbundtarifs, damit auch des beliebten Freizeit-Tickets.
- Klares Bekenntnis der Region zur touristischen Nutzung „ihrer“ Bahnlinie

mann die Reduktion der Fahrzeit von Feldbach nach Bad Gleichenberg von damals 35 Minuten auf unter 30 Minuten durch Modernisierungen an der Strecke und am Wagenmaterial. Damit wäre die Fahrzeit auf der Bahnstrecke jener der Busse annähernd ebenbürtig.

Zeitlich angeboten hätte sich dafür als Zeithorizont die Elektrifizierung der steirischen Ostbahn, die für 2026 vorgesehen ist. Zu diesem Anlass hätte auch die Stromversorgung der Gleichenbergerbahn von Gleichstrom auf das bei den ÖBB übliche 15kV-Wechselstromsystem erfolgen können und damit der Einsatz moderner Triebwagen, eventuell auch als Direktzüge bis Graz. Die Gleichenbergerbahn sollte zur S-Bahn-Linie S32 werden.

Erste Investitionen in diese Richtung wurden bereits getätigt: So sind heute alle Eisenbahnkreuzungen im Raum Feldbach technisch gesichert, ebenso je eine in Bad Gleichenberg, in Trautmannsdorf und in Prädiberg und nahezu die gesamte Oberleitung ist bereits anlässlich der letzten erfolgten Sanierungsmaßnamen auf das 15kv-Wechselstromsystem ausgelegt.

Touristikbahn statt Regelverkehr

Um diese Pläne ist es mittlerweile still geworden; spätestens seit dem (nicht ganz freiwilligen) Abgang von Wittmann aus dem steirischen Bahnunternehmen.

(Nicht nur) Kinder werfen gerne einen Blick durch die Glasscheibe nach vorne.

Letzlich waren dem Land Steiermark die Investitionskosten für dieses Projekt in der doch relativ dünn besiedelten Region wohl zu hoch. Im 2019 von der Steiermärkischen Landesregierung beschlossenen Regionalen Mobilitätsplan wird der Gleichenbergerbahn zwar eine touristische, jedoch kaum eine verkehrliche Bedeutung zugemessen. Als Schlussfolgerung soll daher nach dem Auslaufen des bestehenden Verkehrsdienstevertrages im Dezember 2020 kein Regelverkehr mehr stattfinden, sondern lediglich der Ausflugsverkehr fortgeführt werden.

Im Jahr 2010 gab es Testfahrten mit einem modernen Stadler-GTW auf der Strecke nach Bad Gleichenberg. Foto: Alexander Fellner-Stiasny

Fragen

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Überlegungen zur Reduktion auf einen Touristikbetrieb durchaus nachvollziehbar sind. Laut Steiermarkbahn-Geschäftsführer Gerhard Harer sind bereits jetzt die fahrgaststärksten Tage Schönwetter-Wochenenden in der Wandersaison. Dennoch bleiben einige Fragen offen:

So liegt derzeit für die Gleichenbergerbahn keinerlei Verkehrsbestellung für 2021 vor, etwa im Gegensatz zur vergleichbaren Gesäusebahn, auf der ebenfalls ausschließlich an Wochenenden Personenzüge unterwegs sind. Dies lässt vermuten, dass für den Touristikverkehr neue Finanzierungsmodelle bzw. -töpfe gefunden werden müssen, da keine Mittel aus dem „normalen“ ÖV-Verkehrshaushalt des Landes vorgesehen sind – mit Sicherheit kein leichtes Unterfangen!

Darüber hinaus droht durch die Einstellung des Planverkehrs auch der Verlust von Bundesmitteln aus dem MIP (Mittelfristiges Investitionsprogramm für Privatbahnen) und damit zur Substanzerhaltung der Strecke. Da die Streckenenerhaltung aber bei Bahnstrecken üblicherweise den größten Anteil aller Kosten ausmacht, müsste man sich die Frage stellen, ob nicht dem Land Steiermark als Eigentümer der Bahnstrecke die Fortführung eines Minimal-Schülerverkehrs auch außerhalb der Wochenenden (und damit der Erhalt der Bundesmittel) billiger käme als der reine Touristikverkehr ohne Bundesförderungen.

Auch tarifliche Fragen für den Fahrgast sind noch völlig offen, etwa ob weiterhin der Verbundtarif (und damit das beliebte Freizeitticket an Wochenenden) anerkannt wird, oder ob ein eigener (teuerer) Museumsbahn-Tarif zur Anwendung kommt. In letzterem Fall besteht natürlich die Gefahr, dass die Frequenz des in den letzten Jahren so erfolgreichen Freizeitverkehrs wieder zurück geht. Schließlich ist es (noch) auffallend still um die Konzeption des künftigen Busverkehrs: Mit nur einigen wenigen zusätzlichen Schülerbussen (die Haltestellen der Bahnlinie liegen an vier verschiedenen Buslinien) würde nur der Schülerverkehr von der elektrifizierten Bahnstrecke auf Dieselbusse verlagert – ökologisch ein absolut sinnloses Unterfangen. Vielmehr muss ein zukünftiger Busverkehr in der Region so attraktiv sein, dass auch „normale“ Fahrgäste vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen – nur dann werden neben Verbesserungen für Fahrgäste auch ökologische Ziele erreicht! Dass ein besserer Busverkehr in der gesamten Region von Feldbach über Bad Gleichenberg bis nach Bad Radkersburg schon lange ein Gebot der Stunde wäre, steht freilich auf einem anderen Blatt. Überlegungen diesbezüglich hat Fahrgast ausgearbeitet (siehe Artikel Seite IV).

Zuletzt bleibt noch die Frage, was nach der Elektrifizierung der steirischen Ostbahn 2026 passieren soll: Denn spätestens dann muss die Gleichstrom-Oberleitung im Bahnhof Feldbach einer 15kV-Wechselstrom-Oberleitung weichen und die derzeit verwendeten Triebwagen werden nicht mehr in den Bahnhof Feldbach einfahren können – teure Zweisystem-Lösungen oder doch noch die Umsetzung des vorbereiteten Umbaus der gesamten Strecke auf das ÖBB-Stromsystem stehen dann zur Umsetzung an. Es wird der Offenbarungseid, ob es das Land Steiermark ernst meint mit der Zukunft dieser beliebten Touristikbahn.

Marcus Pirker

Gut getaktet

Regionalbuslinien als systematische Ergänzung der S-Bahn sind gefragt

Auf Basis der „Regionalen Verkehrs Konzepten - RVK“ soll in den Steirischen Regionen das Angebot im Öffentlichen Verkehr verbessert werden. Wie eine solche Lösung im „Steirischen Vulkanland“ aussehen könnte, skizzieren wir hier:

In der Südoststeiermark verkehren eine Reihe von Buslinien, die derzeit vielfach dadurch gekennzeichnet sind, dass der Verkehr nicht systematisch auf S-Bahn-Anschlüsse abgestimmt ist, es kaum echte Umsteigemöglichkeiten zwischen den einzelnen Linien gibt und viele Kurse lediglich an Schultagen verkehren. Zudem gibt es in den Städten keinerlei Ortsverkehre. Diese Mankos müssten unbedingt beseitigt werden, um neben Schülern auch weiteren Nutzergruppen ein einigermaßen attraktives Öffentliches Verkehrsangebot als Alternative bzw. Ergänzung zum Individualverkehr zur Verfügung zu stellen. Fahrgast liegt dazu ein Konzept vor, welches wir im Folgenden gerne vorstellen möchten:

8 Linien – 8 Busse

Das Konzept beruht mit wenigen Ausnahmen auf der Systematisierung bereits bestehender Buslinien des Verkehrsverbunds (siehe Grafik). Zentraler Aus- bzw. Durchgangspunkt ist der Bahnhof der Bezirkshauptstadt Feldbach. Hier verkehren jeweils zur vollen bzw. halben Stunde die Busse auf den unterschiedlichen Buslinien. Dadurch ist insbesondere am Nachmittag für Pendler aus Richtung Graz der rasche Anschluss weiter in die Region gegeben.

½ - 1 - 2h -Taktung

Je nach Größe und Bedeutung der ans Busnetz angebundenen Orte gibt es unterschiedliche Taktfrequenzen. Als Mindestfrequenz ist ein Zweistundentakt für jeden Ort festgelegt.

Die Busse verkehren auf jeder Linie grundsätzlich alle zwei Stunden an Werktagen (Mo – Fr, auch in den Ferien) von 6 – 20 Uhr. Im Frühverkehr, am späten Nachmittag oder bedarfsweise für den Schülerverkehr können einzelne Zusatzkurse zum Einsatz kommen. Durch die Überlagerung einzelner Linien bzw. die Kombination mit dem Bahnverkehr (z.B. mit der S3 auf der Strecke Feldbach–Fehring–Fürstenfeld) ergeben sich daraus vielfach sogar stündliche Verbindungen. Im Hauptkorridor Feldbach–Leitersdorf–Fehring entsteht durch die Überlagerung sogar ein Halbstundentakt.

Ortsverkehre

Bereits jetzt verkehren die einbezogenen Linien durch das Feldbacher Stadtgebiet, allerdings mit dem Nachteil, dass oft lange Zeit kein Bus verkehrt und dann gleich mehrere im Konvoi abfahren. Durch die systematischen Abfahrten im Halbstundentakt entsteht in der Kernstadt Feldbach sowie in den Stadtteilen Mühldorf und Leitersdorf ein attraktiver Ortsverkehr.

In Fehring wird der Bahnhof, welcher etwa 2 km vom Stadtzentrum entfernt ist, systematisch an die S-Bahn angebunden. Dabei wird auch auf die Verbindungen auf der Thermenbahn Richtung Wien Rücksicht genommen.

Nach Bad Gleichenberg verkehren zwei Linien, abwechselnd wie bisher über Mühldorf Ort und Leitersdorf bzw. Gossendorf. Damit wird auch dieser Ortsteil von Feldbach regelmäßig mit dem Zentrum und der S-Bahn verbunden. Da der Kurort nun stündlich durchfahren wird und zudem hier die Linie über St. Anna nach Bad Radkersburg ihren Ausgang nimmt, wird auch hier ein Ortsverkehr etabliert, der auch den Ortsteil Bairisch Kölldorf regelmäßig bedient.

In Radkersburg besteht ebenfalls die Möglichkeit, die beiden Linien vom Endpunkt Therme durchs Stadtgebiet zum Bahnhof zu führen und so dort für einen stündlichen Stadtverkehr zu sorgen.

Der Bahnhof Feldbach ist zentraler Dreh- und Angelpunkt des Buskonzeptes. Gute Anschlüsse zwischen Bus und Bahn ermöglichen eine schnelle Verbindung bis nach Graz.

Neue Verbindungen

Die leicht modifizierten Linienführungen der Linien 416 (über Klöch) bzw. 409 (Bad Gleichenberg – St. Anna – Bad Radkersburg) sorgen dafür, dass bisher unmögliche Querverbindungen mit dem Kurort Bad Gleichenberg entstehen. Auch die Städte Feldbach und Mureck sind nun im Zweistundentakt miteinander verbunden – damit wird auch ein wichtiger Kritikpunkt der Bezirkszusammenlegung – die fehlende öffentliche Verkehrsverbindung – beseitigt. Die Verknüpfung mit der Radkersburger Bahn könnte via Gosdorf zur Minute “30 erfolgen. So könnte Straden zusätzliche, fallweise auch schnellere Verbindungen mit Graz bekommen und Deutsch Goritz regelmäßig an die S-Bahn angebunden werden. Dafür erforderlich wären jedoch einheitliche Takttrassen und geringfügige Beschleunigungen auf dieser Strecke.

Neue Nutzergruppen

Aufgrund des momentanen Angebotes werden die Busse derzeit überwiegend von Schülern genutzt. Regelmäßige Anschlüsse zu Bahnhöfen, rasche Anschlüsse von den REXen in die etwas von der Bahn entfernten Orte und die Sicherheit, dass Busse auch in den Ferien verkehren, machen das Angebot auch für Pendler wesentlich attraktiver. Im Freizeitverkehr von Jugendlichen kann so manches „Elterntaxi“ unterbleiben und auch Gelegenheitsfahrer werden sich leicht an das neue, systematische Angebot gewöhnen und es gerne nutzen können. Zudem werden die Thermenorte Bad Radkersburg und Bad Gleichenberg einfach erreichbar mit Wein-

und Ausflugsorten wie Klöch, Tieschen, St. Anna auf der einen und über die Bezirkshauptmannschaft Feldbach hinaus mit der Schokoladenmanufaktur Zotter und der Riegersburg verbunden. Damit wird dieses Bussystem einerseits für Touristen interessant und zudem begünstigt das deutlich bessere Mobilitätsangebot vor Ort die Entscheidung, überhaupt mit der Bahn ins südoststeirische Thermenland anzureisen. Nicht zuletzt wird die wahrscheinlich gewordene Einführung des 1-2-3 Klimatickets die Nachfrage nach derartigen Leistungen deutlich ansteigen lassen.

Wirtschaftlichkeit

Durch das Prinzip „1 Linie/1 Bus“ mit gleichförmigen Umläufen alle 2 h, die Umwandlung von Steh- in Fahrzeiten, die Generierung von besser über den Tag verteilten Leistungen statt „Konvoifahrten“ werden wesentlich wirtschaftlichere Einsatzmöglichkeiten von Fahrzeugen und Personal gewährleistet. Unumgänglich notwendige Zusatzleistungen im Frühverkehr, einzelne Ergänzungsleistungen im Schüler- Spätnachmittagsverkehr können von regionalen Busanbietern zugekauft werden. Dadurch sollen die Gesamtkosten für die unten dargestellten Verkehre bei qualitativ deutlich besserem Angebot nicht wesentlich über den bestehenden Aufwendungen auf diesen Linien liegen.

Thomas Schilcher

Regionale Verkehrskonezpte der steirischen Bezirke: verkehr.steiermark.at/cms/beitrag/10126191/11156914/

07

Regionaler Taktverkehr Südoststeiermark

Schematisch 08.00–20.00 Uhr
Verdichtung im Frühverkehr, fallweise nachmittags

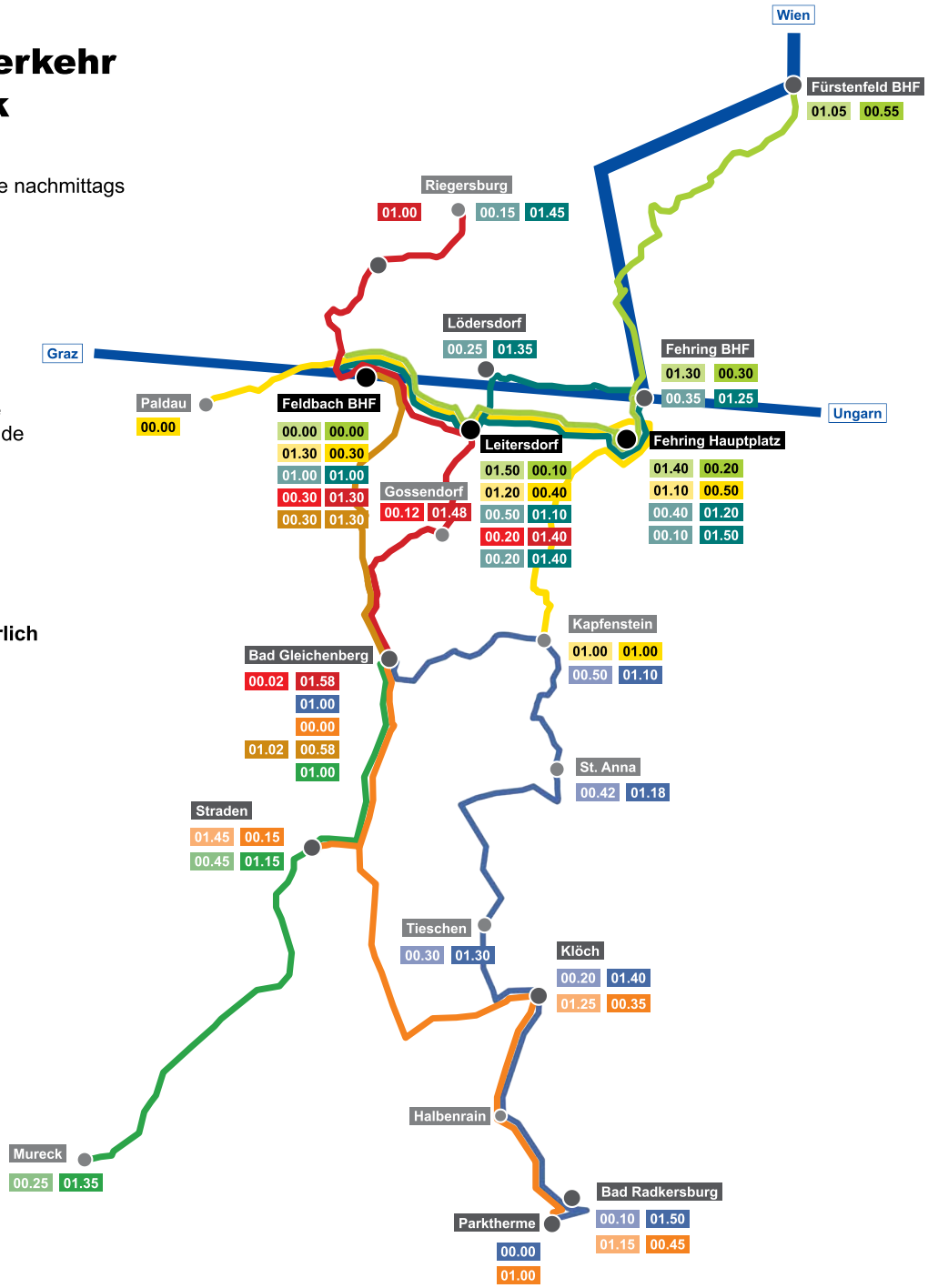
Halb-Stunden-Takt

Stunden-Takt

Zwei-Stunden-Takt

00.20 Abfahrtsminute gerade Stunde
01:20 Abfahrtsminute ungerade Stunde

8 Busse im Grundschema erforderlich



Neue ÖV-Standards in der Südoststeiermark. Acht Busse auf acht Linien sichern eine Grundversorgung im 2-Stunden-Takt für die Ortschaften. Wo sich die Linien überlagern fahren die Busse öfter: Stündliche oder sogar halbstündliche Verbindungen attraktivieren den Öffentlichen Verkehr, gute Anschlüsse zur S-Bahn runden das Konzept ab.

Grafik: Brigitte Roberts | backroberts.com

Die Reininghaustram

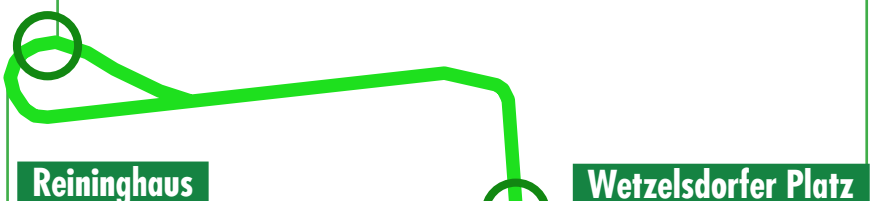
FAHRGAST hat die Baustelle der neuen Tram vor Ort angeleitet und den Baufortschritt dokumentiert. Inbetriebnahme der neuen Linie ist im November 2021

Seit mehr als einem Jahr wird an der Straßenbahn durch den neuen Grazer Stadtteil gebaut. Mittlerweile sind die ersten Gleise verlegt und die Strecke nimmt langsam Gestalt an. Zeit also für FAHRGAST der größten Straßenbahnverlängerung der letzten 10 Jahre einen Besuch abzustatten.

Entlang der UNESCO-Esplanade erschließt die Tram
Menschen werden im Einzugsbereich der neuen Stre

Ein Überholgleis an der neuen Umkehrschleife ermöglicht einen flexiblen Betriebsablauf bei Störungen. Vorerst endet jedoch nur die Linie 4 aus Liebenau kommend hier.

Die Bauarbeiten laufen, alles ist beschriftet. Aufgrund des Projektumfangs
Streckenneubau in sechs Baufelder unterteilt.



Obwohl das Neubauviertel Reininghaus auf der sprichwörtlichen „Grün
richtet wird, ist ein Rasengleis für die Straßenbahn nicht vorgesehen.

Endhaltestelle „Reininghaus". Leider ist die Verknüpfung zu anderen Buslinien schlecht: Die Haltestelle des 31ers ist nur mit einem 300 m-Fußmarsch zu erreichen.

das neue Viertel. Über 10.000
cke leben und arbeiten.

Auf der Höhe der Alten Poststraße unterquert die neue Strecke die Graz-Köflacher-Bahn. Die Neigung der Unterführung musste für die Tram angepasst werden.

ist der

Reininghaustram

1,8 Kilometer Streckenlänge
4 neue Haltestellen
Fertigstellung November 2021
Neue Verbindung mit der Linie 4
Gute ÖV-Anbindung für 10.000 Menschen im Stadtteil

Eggenberger Allee

Fachhochschule Joanneum

Alte Poststraße

Reininghausstraße

Waagner-Biro-Straße

en Wiese" er-

Nicht nur Neubau entlang der Strecke: Alte Industriebauten und Gewerbehallen vermitteln einen Eindruck der früheren Nutzung des Reininghausareals.

Grafik: Jakob Holzer

Koralmbahn aktuell

Fahrgast-Radausflug zur Baustelle auf der steierischen Seite der Koralmbahn.

Die Zukunft steht vor der Tür: Ab 2025 wird die Weststeiermark mit Deutschlandsberg erstmals an das internationale Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden. Was der Stand der aktuellen Bauarbeiten ist, hat sich Fahrgast mit dem Fahrrad angesehen.

Am Samstag den 27.06.2020 hat Fahrgast einen Fahrrad-Ausflug entlang der in Bau befindlichen Koralmbahn von Graz nach Deutschlandsberg gemacht. Geplant war um 9 Uhr mit der S6 zur Station Hengsberg zu fahren und dort die Fahrradtour zu starten. Leider wurde einem Teil unserer Gruppe jedoch der Zustieg in Graz Don Bosco von der Zugbegleiterin untersagt, weil bereits zu viele Fahrräder im Zug waren.

Nach kurzer Überlegung und Abstimmung zwischen den beiden Gruppen – eine saß in der S6, die andere stand am Bahnsteig in Don Bosco – entschlossen wir uns statt in Hengsberg in Werndorf zu starten, da die zweite Gruppe so mit der ein paar Minuten später verkehrenden S5 nachkommen konnte.

Nach der Gruppenzusammenführung radelten wir also über den Hengsberg – statt wie ursprünglich geplant unter ihm durchzufahren – zu unserem eigentlichen Startpunkt.

Es ging dann in weiterer Folge entlang des ausgeschilderten Info-Fahrradpfades, der soweit möglich entlang der Trasse der neuen Koralmbahn führt, nach Wettmannstätten, zum Bahnhof Weststeiermark und über Frauental nach Deutschlandsberg. Nach einer Stärkung fuhren wir dann mit der S61 – diesmal fanden zum Glück alle unsere Fahrräder im Zug Platz – zurück nach Graz.

Öffis und Klapprad - das klappt!

Moderne Klappräder können in Kombination mit der Bahn, dem PKW oder auch Bussen eine äußerst flexible Mobilitätslösung für die erste und die letzte Meile sein.

Ein Gastbeitrag von Dipl.-Ing. Daniel Wuttej, MSc.

Zusammengeklappt gilt ein Klapprad bei den ÖBB als Gepäckstück und wird kostenlos befördert. Fotos: -DW-

Das Faltrad ist zurück

Wer mit offenen Augen in Klagenfurt oder Villach unterwegs ist, hat sie vielleicht schon bemerkt. Es handelt sich um auffallend kleine Fahrräder, die mit wenigen Handgriffen zusammengeklappt werden können. Neu ist das Prinzip keineswegs, denn bereits in den 1970er und 1980er Jahren gab es vielerorts Klappräder. Die Hersteller haben den klassischen Klappmechanismus mittlerweile verbessert oder auch völlig neue Faltmöglichkeiten erfunden. Klappräder, auch Falträder genannt, gibt es heutzutage in allen Varianten und Größen, meist mit 20- oder 16-Zoll-Reifen, mit oder ohne Gangschaltung, sportlich oder mit Gepäckträger und Lichtanlage und freilich auch schon mit E-Antrieb. Markenräder gibt es ab 500 €, No-Name-Produkte kann man auch schon um 300 € erwerben.

Bahn und Rad – perfekte Kombination

Viele Menschen nutzen die Klappräder in Kombination mit der Bahn. Mit dem Rad zum Abfahrtsbahnhof, im Zug zusammengeklappt, am Zielbahnhof in wenigen Sekunden wieder entfaltet und per Rad die letzten Kilometer zum eigentlichen Ziel der Fahrt. Der große Vorteil: Die ÖBB akzeptieren ein kleines, zusammengeklapptes Faltrad als Gepäckstück, wodurch der Fahrradtransport kostenlos ist. Für den Transport eines normalen Fahrrades sind hingegen bei der Einzelfahrt mindestens 2 € pro Richtung zu berappen. Ein weiterer Vorteil: Man kann ein kleines, zusammengefaltetes Klapprad auch im Fernverkehr ohne Reservierung mitnehmen. Das kann insbesondere im Sommer, wenn die (leider immer noch sehr wenigen) Fahrradabstellplätze im Fernverkehr oft ausgebucht sind, sehr praktisch sein und eine Fahrradmitnahme überhaupt erst ermöglichen. Die ÖBB haben die Mitnahme von Falträdern im Dezember 2019 eingeschränkt (maximale Abmessung von Gepäckstücken 90 x 60 x 40 cm), da viele der gängigen 20-Zoll-Falträder diese Maße zusammengeklappt knapp überschreiten. Die praktische Erfahrung zeigt jedoch, dass geringfügige Überschreitungen seitens der ÖBB toleriert werden, insbesondere dann, wenn Züge nicht total überfüllt sind. In Linienbussen ist die Mitnahme von zusammengeklappten Fahrrädern vom Willen des jeweiligen Chauffeurs abhängig. Es gibt aber auch eigene Taschen, in denen Klappräder verstaut und als Koffer „getarnt“ werden können, was die Mitnahme (z.B. im Kofferraum) erleichtert.

Flexible Ergänzung zu den Öffis

Der Autor dieser Zeilen nutzt sein Klapprad, um in Kombination mit der S-Bahn-Linie S3 vom Klopeiner See zur Arbeit in den Westen von Klagenfurt zu gelangen. Ohne Fahrrad wäre das Pendeln auf wenige Züge mit Busanschlüssen beschränkt und würde zudem länger dauern. Mit dem Klapprad im Gepäck ist man jedoch zeitlich und räumlich wesentlich flexibler und kann z.B. auch eine PKW-Mitfahrgelegenheit für eine Richtung des Arbeitsweges nutzen, denn zusammengeklappt passt es in so ziemlich jeden Kofferraum.

Fazit

In Kombination mit der Bahn, dem PKW und zum Teil auch Bussen ist das Klapprad eine äußerst flexible Mobilitätslösung für die erste und die letzte Meile.

Das Klapprad als perfekte Lösung für die erste und die letzte Meile.

Klapprad als flexible Mobilitäts-lösung

Mit wenigen Handgriffen zusammen-geklappt

Wanderbusse

Im Jahr 2020 wird die Wandersaison vielleicht etwas anders verlaufen als sonst, da coronabedingt viele Österreicher im Land bleiben und vermehrt Ausflüge in unserer schönen Landschaft machen. Nachfolgend finden Sie eine Auswahl für Ausflüge mit Wanderbussen.

Teilweise mit Anmeldung am Vortag

Osttirol [1]

In Osttirol mit einer Vielzahl an Wandermöglichkeiten fahren Wanderbusse in Matrei und Lienz zu verschiedenen Zielen.

Zum Beispiel in Lienz täglich außer Samstag bis zum 30. August zur Hochsteinhütte (Wanderung über den Pustertaler Almenweg, Dolomitenhütte, Debanttal).
Kosten (hin und retour): € 18,-.
Info: Tel. 050-212 212, Lienz@osttirol.com

Von Matrei täglich außer Samstag bis zum 11. Oktober zur Zunigalm, (Zunigsee, Wodenalm, Europa-Panoramaweg).
Kosten (hin und retour): € 10,- Anmeldung bis 12 Uhr des Vortages nötig.
Info: Tel. 050-212 500, Matrei@osttirol.com

Rad- & Wanderbus Glocknerradweg [2]

Dieser Bus verkehrt täglich außer Samstag bis zum 20. September 2020 ab Bahnhof Spittal-Millstättersee um 08.35 Uhr über Kolbnitz, Obervellach, Flattach, Winklern und Mörtschach nach Heiligenblut.

Ab Heiligenblut geht es außerdem täglich bis zum 20. September 2020 mehrmals zur Franz-Josefs-Höhe auf dem Großglockner.

Info: www.postbus.at
Tel. 04762-5214 (Postbus Spittal/Drau)

Nationalpark Hohe Tauern (Mallnitz) [3]

Die Wanderbusse verkehren heuer wie folgt: Es gibt einen täglichen Linienbusverkehr von Mallnitz zur Ankogelbahn und zur Jamnigalm, sowie ein Wander-Ruftaxi, das für Urlaubsgäste in Mallnitz sogar kostenlos ist. Eine entspannende Wanderung entlang des Stappitzersees zur Schwussnerhütte ist genauso möglich wie eine alpine Wanderung von der Jamnigalm zur Hagener Hütte auf 2.446 m mit einem herrlichen Ausblick auf die Hohen Tauern, oder eine Fahrt mit der Gondelbahn auf den Ankogel.

Wander-Ruftaxi zum Bahnhof

Die Alternative zu den schlechten Anschlüssen für die Retourfahrten mit dem Linienbus am Nachmittag zum Bahnhof Mallnitz-Obervellach ist das „Wander-Ruftaxi“. Die Fahrtkosten zum Bahnhof für bis zu vier Personen betragen von der Ankogelbahn € 11,- , sowie von der Jamnigalm € 20,-.

Info: Tel. 0664-1278579,
www.hpv-moelltal.at
mobilität@hpv-moelltal.at

Watschiger Alm am Nassfeld
Foto: -RHC-

Wandern im oberen Drautal [4]

Von Oberdrauburg zur Hochstadelalm:
Anmeldung bis 17 Uhr des Vortages.
Info: Tel. 04710-3036, 04710-2778

Von Irschen zur Griebitsch Alm, Leppner Alm und Weneberger Alm:
Anmeldung bis 17 Uhr des Vortages.
Info: Tel. 04710-2356, 0676-6760067

Von Greifenburg zur Emberger Alm:
Info: 0650-3363631,
www.autoreisen-edelweiss.at

Maltatal [5]

Zur Kölnbreinsperre verkehren Rufbusse ab Gmünd jeden Dienstag und Donnerstag um 09.04 Uhr und jeden Samstag um 08.04 Uhr, Retour ab Kölnbreinsperre um 17 Uhr (Di., Do.) bzw. 16 Uhr (Sa.).

Zum Maltaberg mit einer Wanderung auf das Stubeck oder zur Frido-Kordon-Hütte fährt ein Rufbus jeden Mittwoch ab Gmünd um 09.04 Uhr.

Beide Wanderbusse fahren nur auf telefonische Voranmeldung bis 18 Uhr des Vortages.

Info: Tel. 04732 37 175 (Kärnten-Bus)
www.kaernten-bus.at

Nassfeld, Hermagor, Weissensee [6]

Für die Region Nassfeld/Hermagor/Weissensee gibt es einen hervorragenden Mobilitätsfolder mit allen Fahrplänen sowie Wander-, Rad- und Ausflugsvorschlägen sogar bis nach Friaul. Heuer neu ist ein Alm-Shuttle zur Straniger-, Egger- und Rattendorfer Alm.

Info: Rufbus-Almshuttle: Tel. 0664 88611685
www.nassfeld.at/mobilitaet, Tel. 04285 824

Plöckenpass [7]

Rund um Kötschach-Mauthen und den Plöckenpass gibt es viele Möglichkeiten, z. B. zum Wolayer See oder auf die Hohe Warte. Der Wanderbus verkehrt von Montag bis Freitag, bis zum 09.09.2020 ab Kötschach Bahnhof um 09.37 Uhr zum Plöckenpass mit Halt auf der Valentinsalm, sowie Samstag, Sonntag und Feiertag um 10.48 Uhr.

Dobratsch (Villacher Alpe) [8]

Der Postbus fährt bis 08.09.2020 jeden Mittwoch, Samstag und Sonntag, danach bis 11.10.2020 jeden Mittwoch und Samstag ab Villach Busbahnhof um 09.25 Uhr und 11.20 Uhr über Warmbad und Alpengarten. Retour ab Rosstratte um 16.40 Uhr.

Info: ÖBB-Postbus,
Tel. 04242-44410-1555

Interessant für Familien:
Programme mit einem Naturpark-Ranger.

Info: 04242-2056018 (Naturpark)
naturpark.ranger@villach.at
www.naturparkdobratsch.at

Mit dem „Wanderbus Mittelkärnten“ auf die Saualpe (Großer Sauofen, 1.895 m).

Foto: Tourismusregion Mittelkärnten/Christoph Elleberger

Naturpark-Ranger am Dobratsch

Nockalmwandern [9]

Der „Sommerbus Nockberge“ wartet auf Wanderer. Es wurde ein sehr informativer Folder mit vielen Hinweisen und Tipps erstellt.

Info: www.biosphaerenparknockberge.at
www.kaernten-bus.at/regionen/liesertal

Überdies gibt es ein flexibles Mobilitätsangebot mit dem „Nockmobil“.

Info: Nockmobil-Zentrale:
Tel. 0123 500 444 24

Turracher Höhe [10]

Bis zum 13. September 2020 verkehren die Busse von den Busbahnhöfen Klagenfurt und Villach täglich außer Samstag, jeweils um 08.00 Uhr über Feldkirchen.

Info: www.postbus.at
Tel. 0463-54430 (Postbus Klagenfurt)
kundenbuero.klagenfurt@postbus.at
Tel. 04242-44410 (Kundenbüro Villach)
kundenbuero.villach@postbus.at

Flattnitz [11], Saualpe [12]

Um 09.00 Uhr ab Bahnhof St. Veit/Glan bis September fährt der „Wanderbus Mittelkärnten“ jeden Mittwoch auf die Flattnitz und jeden Freitag auf die Saualpe (Steiner Hütte).

Anmeldungen bis 16 Uhr des Vortages.

Kosten: € 7,- pro Person und Fahrt

Info, Voranmeldung: Tel. 04212-45608 (Tourismusbüro St. Veit/Glan),
office.tourismus@kaernten-mitte.at

Tscheppaschlucht [13]

Nachmittags fährt der „Kärnten-Bus“ jede Stunde von 12.45 Uhr bis 17.45 Uhr täglich bis 13.09.2020 vom Bodental über Windisch Bleiberg zur Tscheppaschlucht (Parkplatz).

Info: www.kaernten-bus.at
Mobilitätsbüro Rosental: Tel. 04227-20366
Tourismusbüro Ferlach: Tel. 04227-4920

- Richard Hunacek -

Auch heuer bieten sich wieder zahlreiche Ausflugsziele für eine Anreise mit Bus & Bahn an.

Kartengrundlage: www.oebb.at

Weitreichende Änderungen im Stadtverkehr Klagenfurt

Im Dezember 2020 ergeben sich zahlreiche Änderungen im Stadtbus-Verkehr mit Verbesserungen unter anderem in den Bereichen Universität, Lakeside Park, Strandbad und Viktring.

Hauptlinie im 10-Min.-Takt zur Universität

Linie C: Hauptlinie im 10-Min.-Takt

Nach dem großen Erfolg der Linie B („**fahrgast kärnten**“ berichtete) kommt im Dezember 2020 eine zweite Linie im 10-Minuten-Takt.

Diese **„Linie C“** hat ihren Ausgangspunkt am Hauptbahnhof (Hbf) und verkehrt (analog zur bisherigen Linie 81) über Heiligengeistplatz (HGP), Villacher Straße, Ginzkeygasse und Universitätsstraße zur Universität und von dort über eine neue Strecke durch den „Lakeside Park“ zur Haltestelle „Europapark“.

Die Linie 81 wird durch die Linie C im 10-Min.-Takt ersetzt. Foto: -DL-

Ab der Haltestelle „Europapark“ kommt es zu einer Liniengabelung. Abwechselnd (also alle 20 Minuten) bedient ein Kurs die Bahnhaltestelle „Klagenfurt West“, während der folgende Kurs zum Strandbad fährt.

Von Montag bis Freitag wird tagsüber ein 10-Min.-Intervall geboten, sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ein 20-Min.-Intervall.

*Verlauf der neuen Hauptlinie C (die Grafik steht auf der **fahrgast**-Homepage in höherer Auflösung zur Verfügung).* Grafik: -Christopher Smerietschnig-

Nebenlinie bringt Verbesserung für Viktring

Viktring: Nebenlinie im 20-Min.-Takt

Wie bereits berichtet, kündigte die Stadtpolitik neben **fünf „Hauptlinien“ im 10-Min.-Takt** auch **„Nebenlinien“ mit 20-Min.-Intervall** an. Zeitgleich mit der neuen Hauptlinie C startet eine neue Nebenlinie über Viktring.

Ausgehend vom HGP führt die Linie über die Rosentaler Straße und Viktring bis Krottendorf (analog zur derzeitigen Linie 80). Von dort aus geht es weiter über den „Lakeside Park“ bis zur Universität als Endstelle.

Auf dieser Linie wird Montag bis Samstag ein 20-Minuten-Intervall geboten, sowie an Sonn- und Feiertagen ein 40-Minuten-Takt.

Da die neue Linie C und die beschriebene „Nebenlinie“ nach Viktring alle Gebiete der bisherigen Linien 80 und 81 abdecken, kommt es zur Auflassung ebendieser.

Feschnig: Nebenlinie im 20-Min.-Takt

Die Linien B und C ergeben zwischen HGP und Hbf einen 5-Minuten-Takt. Durch diesen dichten Takt verkehrt die **Linie 41** nicht mehr bis zum Hbf, sondern als zweite „Nebenlinie“ im 20-Min.-Takt wie folgt: Annabichl - Ehrenthal - Feschnig - Klinikum - HGP. Dies ermöglicht von Montag bis Samstag ein 20-Min.-Intervall (40-Min.-Takt an Sonn- und Feiertagen).

Durch den konsequenten 20-Min.-Takt der Linie 41 verkehrt die **Linie 31** nicht mehr bis Feschnig, sondern wird auf den Laufweg Fischl - HGP beschränkt.

Weitere Änderungen

Da die Linie C die Bahnstation „Klagenfurt West“ ohnedies alle 20 Min. bedient, fährt die Linie 60 generell nur noch bis zur Universität.

Recht überraschend kommt leider die Intervalldehnung auf der Linie 15 (Stauderplatz - Klagenfurt Lend - Klagenfurt West) von 15 auf 30 Minuten.

Resümee

Es ist sehr erfreulich, dass die Politik ihr Versprechen einer zweiten Hauptlinie mit 10-Minuten-Takt trotz Corona-Krise eingehalten hat.

Dies führt zu einer enormen Angebotsverbesserung zur Universität am Laufweg der bisherigen Linie 81 (sechs statt bisher zwei Busse pro Stunde) und außerdem die seit langer Zeit angekündigte Anbindung des „Lakeside Parks“. Zudem bekommt dieser und auch die Universität eine bessere Anbindung an die S-Bahn-Haltestelle „Klagenfurt West“. Auch für Viktring ergibt sich eine Verbesserung vom 30-Minuten- auf einen 20-Minuten-Takt.

Für Feschnig gilt eine differenzierte Betrachtung: Einerseits wird die Strecke über Ehrenthal im 20-Min.-Intervall bedient (statt des bisherigen 30-Min.-Taktes), andererseits geht die direkte Verbindung zum Hbf verloren. Dieser Nachteil kann aber durch das dichte Angebot zwischen HGP und Hbf teilweise kompensiert werden.

Durch die Rücknahme des nördlichen Teils der Linie 31 entfällt leider (wieder) die Anbindung der Haltestelle „Spitalbergweg“. Deren Einbindung in die Linien 40/42 wäre unbedingt zu prüfen.

Linien 10, 15, 20: Bündelung wäre sinnvoll

Den äußerst positiven Entwicklungen steht die Taktreduktion auf der Linie 15 gegenüber. In relativ geringer Entfernung verkehren nun drei Linien (10, 15, 20) mit 30-Min.-Intervall:

- Villacher Straße: Linie 10 (Strandbad)
- Koschatstraße: Linie 15 (Klagenfurt West)
- Sterneckstraße: Linie 20 (Krumpendorf)

Hier hätte aus der Sicht von **fahrgast kärnten** eine Bündelung von zumindest zwei Linien (Linien 10 und 15) auf einen 15-Minuten-Takt sicherlich eine größere Wirkung.

Hauptbahnhof: Vorschlag zur Entflechtung

Durch die nun schon recht starke Kursanzahl in der Relation Heiligengeistplatz – Landesregierung – Hauptbahnhof empfiehlt **fahrgast kärnten** eine Aufteilung der Laufwege, um „Konvoifahrten“ zu verhindern: z. B. Führung der Linien B, C und 85 über die Bahnhofstraße sowie der Linien 40 und 42 über die St. Ruprechter Straße zum Hauptbahnhof.

Vorschlag zur Nummerierung

Durch die Kennzeichnung der Hauptlinien mit Buchstaben ist das dichte Intervall für den Fahrgast leicht erkennbar. Die neuen „Nebenlinien“ stellen mit ihrem 20-Min.-Intervall auch eine Verbesserung des ansonsten gültigen 30-Min.-Taktes dar. Hier würden sich zur Differenzierung einstellige Nummern anbieten.

Positiver Weg

fahrgast kärnten hofft, dass die Politik diesen positiven Weg zeitnah weiterverfolgt und im nächsten Magazin über weitere Angebotsverbesserungen berichtet werden kann.

- David Lackner -

Weitere Schritte müssen zeitnah folgen

„Linie 50/60“ im 20-Minuten-Takt?

Eine Überlegung von **fahrgast kärnten** zu den Planungen für Haupt- und Nebenlinien:

Da die Linie 20 in kurzem räumlichen und zeitlichen Abstand zur Linie 50 beim Kreuzbergl vorbeifährt, könnte die Schleife der Linie 50 entfallen und die Linie 20 in beiden Richtungen über „Kreuzbergl“ fahren.

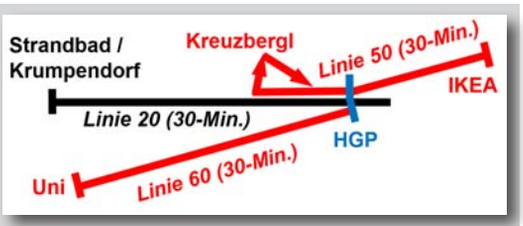
Überdies verkehrt, wie oben beschrieben, ab Dez. 2020 der West-Ast der Linie 60 nur noch bis zur Universität (ohne „Klagenfurt West“).

Die (verkürzte) Linie 50 könnte mit dem West-Ast der Linie 60 zu einer Durchmesser-Linie „50/60“ kombiniert werden - umsteigefrei über den HGP. Bei fahrplanmäßiger Machbarkeit würden diese beiden Linien so zu zwei weiteren „Nebenlinien“ mit 20-Min.-Takt werden.

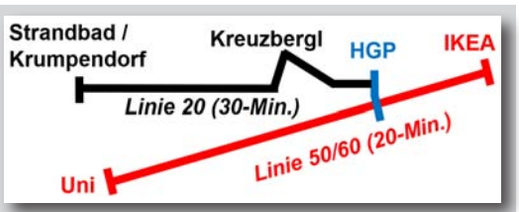
Im Gebiet der Kreuzbergl-Schleife der Linie 50 wäre stadtauswärts die Errichtung von (Fahrbahn-)Haltestellen „Sterneckstraße“, „Westschule“ und „Kreuzbergl“ notwendig.

- ML -

Wäre das machbar?



Derzeitige Situation:
30-Minuten-Takt der Linien 20, 50 und 60 (West-Ast).



Mögliches Szenario:
Durchmesser-Linie 50/60 im 20-Min.-Takt bei Fahrt der Linie 20 über „Kreuzbergl“.

„Haustarif“ in Klagenfurt wurde nicht erhöht

Seit einigen Jahren werden die Tarife der Kärntner Linien bei allen Kärntner Verkehrsunternehmen jeweils am 1. Juli mit geringfügigen Erhöhungen angepasst.

Bei der heurigen Tarifanpassung erfolgte auf Initiative der Stadt Klagenfurt erstmals keine zeitgleiche Erhöhung des sogenannten Haustarifs der „Klagenfurt Mobil GmbH“.

Besitzer von Stadtwerke-Kundenkarten zahlen somit weiterhin nur die bisher gültigen Fahrpreise.

Die Kosten für den Tarifausgleich trägt die Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee als Signal für den durch die Corona-Krise stark betroffenen öffentlichen Verkehr. ***-ML -***

Streichung des Stadtzuschlags für Klagenfurt

Tarif-Dschungel

Seit mehreren Jahren schon thematisiert **fahrgast kärnten** neben einer Verbesserung des Fahrplanangebots bei Bahn & Bus und dem Bau neuer Bahn-Haltestellen in Kärnten auch eine Vereinfachung des Tarifsystems (vgl. **fahrgast**-Magazine Nr. 1/2019, 2/2019)

Diese Kritik fand ihre Bestätigung darin, als der Rechnungshof die schwer nachvollziehbare Fahrpreisgestaltung in Österreich als „Tarif-Dschungel“ bezeichnete und eine Tarifvereinfachung empfahl.

Erster Schritt gegen Tarif-Dschungel

Die vom Landesrat für den öffentlichen Verkehr, Mag. Sebastian Schuschnig initiierte Streichung des Stadtzuschlags für die Weiterfahrt im Stadtgebiet von Klagenfurt für alle Zeitkarten (Tages-, Wochen-, Monats- und Jahreskarten) ist sehr positiv zu werten.

Verbilligung bis zu 40 %

Der nun gestrichene Stadtzuschlag betrug

... bei Tageskarten € 3,70

... bei Monatskarten € 29,-

... bei Jahreskarten € 290,-

Wenn man also per Bahn oder Regionalbus nach Klagenfurt und mit den Stadtbussen weiterfährt, ergeben sich durchaus Einsparungen im Bereich von 20 % bis 40 %.

Naturgemäß ist die prozentuelle Einsparung umso größer, je kürzer die außerhalb von Klagenfurt zurückgelegte Entfernung ist.

So zahlt man beispielsweise für die Monatskarte mit Stadtbus-Weiterfahrt für die Strecke Maria Rain - Klagenfurt knapp 40 % weniger (€ 46,- statt € 75,-) oder Villach - Klagenfurt um ca. 20 % weniger (€ 105,50 statt bisher 134,50). *(Tarifstand: Juni 2020)*

Positiver Schritt

Aus Sicht von **fahrgast kärnten** ist primär eine Ausweitung der Verkehsangebote von Bahn und Bus notwendig, wie sie sowohl vom Land Kärnten als auch von der Landeshauptstadt Klagenfurt vorgesehen sind (vgl. Seiten 12, 13).

In einem zweiten Schritt ist eine wesentliche Vereinfachung des Tarifsystems unerlässlich, was erfreulicherweise auch von der Landespolitik bei einer Verkehrsenquete im Jahr 2019 angekündigt wurde.

Die Streichung des Stadtzuschlages für Klagenfurt ist ein erster wichtiger Schritt in diese Richtung, dem unbedingt weitere folgen sollten.

- Markus Lampersberger -

Eine Auswahl der in den Tarifbestimmungen verwendeten Begriffe zeigt die Notwendigkeit zur Vereinfachung des Tarifsystems. *Grafik: -ML-*

Villach: Citybus und langes Warten auf Taktverkehr

Elektrischer Citybus als positiver Schritt zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in Villach. Foto: -ML-

Elektro-Citybus

Villach stellte wieder einmal ein neues Konzept für den öffentlichen Verkehr (ÖV) vor. Diesmal aber gleich mit einer sehr positiven Neuerung, dem elektrischen Citybus.

Der Bus fährt gratis und abgasfrei rund um das Zentrum von Villach im 30-Minuten-Takt von Montag bis Samstag von 08.30 Uhr bis 18.30 Uhr. Auch der Wochenmarkt und der „Bio-Markt“ werden angefahren. Damit ist der Stadt Villach eine wirkliche Verbesserung gelungen. Außerdem wurde bekannt gegeben, dass im Spätherbst die Linien 7 und 8 auf einen 30-Minuten-Takt umgestellt werden.

Konzept aus 2002 wartet auf Realisierung

Wenn man dies so hört, möchte man meinen, alles wäre im grünen Bereich. Aber leider ist es nicht so. Im Jahr 2002 wurde im **fahrgast**-Magazin ein völlig neues Verkehrskonzept von der Stadt Villach vorgestellt. Alle Linien sollten Villach durchkreuzen, mit teilweise neuen Linienführungen, Anschlüssen an den Knotenpunkten, 30-Minuten-Takt von 06.00 Uhr bis 19.00 Uhr, und danach bis 23 Uhr ein Stundentakt. In der Innenstadt sollte es teilweise sogar einen 10-Minuten-Takt geben. Weiters wurden Echtzeitmonitore an Haltestellen angekündigt. Überdies wäre ein einfach lesbares Fahrplanheft (das derzeitige stammt aus dem Jahr 2017) sowie mehr Werbung für den ÖV notwendig.

Und jetzt, fast 18 Jahre später?

Vor ein paar Wochen wurde erklärt, dass es zwar in einigen Monaten zwei Linien mit 30-Minuten-Takt geben soll, aber bis alle anderen Linien auch so einen Takt haben, sollen noch 10 Jahre vergehen. Wofür wurden denn die schon im Jahr 2002 von der Stadt bereitgestellten finanziellen Mittel verwendet?

In fast jeder anderen Stadt in Österreich fahren die Busse seit Jahren im Takt. Die Antwort auf unsere vielen Anfragen an die Stadt war stets, dies sei in Villach nicht möglich. Jetzt soll es möglich sein, aber erst in 10 Jahren?

fahrgast kärnten hofft, dass bald Verhandlungen mit dem Land aufgenommen und noch rascher mehr eigene finanzielle Mittel in die Hand genommen werden.

- Richard Hunacek -

30-Minuten-Takt in zehn Jahren?

... viel zu lange

Wolfsberg: Erster Elektrobus

Seit 15.06.2020 verkehrt in Wolfsberg ein Elektrobus im Linienverkehr.

Das Fahrzeug hat eine Reichweite von bis zu 200 km und eine Gesamtkapazität von 27 Personen.

Eingesetzt wird das Fahrzeug auf der Stadtverkehrslinie 5460 (Bahnhof Wolfsberg – St. Marein – Kleinedling – Zentrum – Bahnhof Wolfsberg) sowie auf der Linie 5466 vom Bahnhof Wolfsberg bis St. Stefan.

- DL -

Foto: © Stadtpresse Wolfsberg

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2020

20. Jahreshauptversammlung

(Tagesordnung nebenstehend)

Donnerstag, **26.11.2020**

Beginn: 17.00 Uhr

Ort: Gasthaus Pirker, Klagenfurt, Adlergasse 16

1. Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Bericht des Vorstandes
3. Bericht der Rechnungsprüfer
4. Entlastung des Vorstandes
5. Entlastung der Rechnungsprüfer
6. Sonstige Anträge
7. Allfälliges

Klagenfurt mobil

BLEIBEN SIE IN BEWEGUNG

JETZT AKTUELL

Mit der

JAHRESKARTE PLUS

für Klagenfurterinnen und Klagenfurter!

Einmal kaufen und
365 Tage sorgenfrei
Bus, S-Bahn in Klagenfurt
und nextbike fahren:
um nur € 1 pro Tag!*

© Milica Stankovic, istock.com

* Preis der Jahreskarte PLUS € 365. Die Bezahlung ist auch ganz bequem mittels monatlichem Abbuchungsauftrag möglich.
Pro Fahrt mit nextbike ist die erste ½ Stunde gratis, jede weitere ½ Stunde € 1.
Personalisierte STW-Kundenkarte und Hauptwohnsitz in Klagenfurt erforderlich.

www.k-m-g.at

nextbike

KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE

(Entgeltliche Einschaltung)