das magazin für fahrgäste
2,- Euro
(58. Ausgabe)
Februar - Juni 2021
Nr. 1/2021

fahrgast kärnten

INKLUSIVE Fahrgast Graz · Steiermark

- **WAHL - EXTRA für Klagenfurt und Villach: 11 SpitzenkandidatInnen antworten**
- **Bahnstationen werden modernisiert**
- **Schnellbusse ergänzen die S-Bahn**
- **Gailtal: Bessere Bus-Fahrpläne**
- **ÖBB setzen auf „Nightjets“**
- **Neues vom Bahn-Fahrplan**

In Villach startete mit den neuen Linien 7 und 8 die schrittweise Einführung eines Taktsystems.

Foto: David Lackner

Editorial - Impressum - Mitarbeiter - Themen

Durch konstruktive, zielorientierte Kritik, vor allem durch das Einbringen von Alternativen möchten wir Probleme im Öffentlichen Verkehr thematisieren und so Verbesserungen für die Fahrgäste bewirken. Unser Engagement ist ehrenamtlich und unabhängig.

Richard Hunacek

Eduard Kaltenbacher

David Lackner, BSc.

Dr. Markus Lampersberger

Christof Trötzmüller

fahrgast kärnten 20 Jahre

0699 1169 6044
www.fahrgast-kaernten.at
info@fahrgast-kaernten.at
Anschrift: **fahrgast kärnten**
Lastenstraße 1, 9020 Klagenfurt am W.

ZVR-Nr.: 884873975

Themen dieser Ausgabe:

Schnellbus nach Feldkirchen	3
Bahn-Fahrplan 2021	4, 5
Gailtal: Bus-Verbesserungen	6
Moderne Bahnstationen	7, 8
Dobratsch-Bus	9
ÖBB-Nightjet	10
Fahrgast Graz/Steiermark	**I - VIII**
Klagenfurt: Hybrid-Busse	11
Klagenfurt-Wahl: Politiker antworten	12 - 15
Klagenfurt: Linie C - nur verschoben?	16
Villach: 30-Minuten-Takt	17
Villach-Wahl: Politiker antworten	18, 19

Der Mitgliedsbeitrag für 2021 beträgt 20 Euro. Danke!

Wir treffen uns, wenn es die Corona-Situation zulässt:

Donnerstag: **25.03.2021** in Klagenfurt
Donnerstag: **29.04.2021** in Villach
Donnerstag: **27.05.2021** in Klagenfurt
Donnerstag: **24.06.2021** in Villach
Donnerstag: **29.07.2021** in Krumpendorf mit Grillerei

Beginn jeweils um 17:00 Uhr

Villach: GH. „Hofwirt“, Hauptplatz 10
Klagenfurt: GH. „Pirker“, Adlergasse 16
Krumpendorf: Bahnhofsbuffet „Zur Dampflok“

Druckproduktion:
free agent dba johannes lackner
9020 Klagenfurt am Wörthersee

Geschätzte Leserinnen & Leser!

Das Jahr 2021 ist angebrochen und die wohl große Mehrheit steckt viele Hoffnungen in dieses neue Jahr. Diese richten sich natürlich in ein möglichst baldiges Ende der laufenden Corona-Pandemie, welche uns seit knapp einem Jahr in Atem hält. Durch die Pandemie brachen die Beförderungszahlen der Verkehrsunternehmen 2020 zeitweise dramatisch ein.

Es war daher umso erfreulicher, dass es in Kärnten im Bahn- und Regionalbusverkehr sowie im Villacher Stadtverkehr trotz der Krise mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 zu Angebotsverbesserungen kam!

Es ist zu hoffen, dass diese positiven Entwicklungen nicht stehen bleiben, oder es gar zu Spargedanken kommt, welche Intervallstreckungen mit sich bringen und letztlich in eine langfristige Abwanderung von Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) hin zum motorisierten Individualverkehr münden. Weitreichende Änderungen in Klagenfurt wurden leider kurz vor dem Starttermin zurückgezogen *(Seite 16)*.

Weitere Investitionen in den ÖV sind somit auch trotz der COVID-19-Situation unabdingbar - der Klimawandel macht aufgrund der Pandemie keine Pause. In diesem Sinne: Möge das Jahr 2021 ein Jahr des Aufbruchs werden!

Ihr David Lackner
(Vorstandsmitglied)

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

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

Klagenfurt - Feldkirchen: Busse im 30-Minuten-Takt

Damit auch Gebiete abseits der S-Bahnen mit öffentlichen Verkehrsmitteln besser angebunden werden, startete das Land Kärnten vor einem halben Jahr die schrittweise Einführung von Schnellbussen (SB) mit weniger Halten.

Die Schnellbusse bedienen in der Klagenfurter Innenstadt direkt den Heiligengeistplatz. *Foto: - DL -*

Vier Schnellbus-Linien

Mittlerweile gibt es in Kärnten vier Schnellbus-Linien (SB-Linien) in Ergänzung zu den vier S-Bahn-Linien.

- **SB 1**: Griffen - Völkermarkt - Klagenfurt-Klinikum - Klagenfurt Hbf
- **SB 2**: Ferlach - Feistritz/R. - St. Jakob/ R. - Villach-Infineon - Villach Hbf
- **SB 3**: Hermagor - Kötschach/Mauthen
- **SB 4**: Klagenfurt - Moosburg - Feldkirchen

Klagenfurt - Feldkirchen: 30-Min.-Takt

Auf der Postbus-Linie 5230 (Klagenfurt - Wölfnitz - Moosburg - Feldkirchen) wird das Angebot an Werktagen (Montag bis Freitag) verdichtet. Die neuen Schnellbusse und die bisherigen „regulären“ Busse verkehren jeweils stündlich und ergänzen sich somit zu einem äußerst attraktiven Halbstunden-Takt.

In Klagenfurt fahren die „regulären“ Kurse weiterhin via Völkermarkter Ring und Landesgericht. Die Schnellbusse verkehren über den Heiligengeistplatz und Heuplatz, sodass z. B. von den Stadtbuslinien aus Süden und Westen direkt umgestiegen werden kann.

Anschluss an ersten „Railjet“ nach Wien

Mit dem ersten Bus ab Feldkirchen um 05:00 Uhr erreicht man nun erstmals aus Richtung Feldkirchen und Moosburg mit einem öffentlichen Verkehrsmittel den ersten „Railjet“ nach Wien (Klagenfurt Hbf ab 05:49 Uhr).

Starkes Zeichen für öffentlichen Verkehr

Die aktuelle, von der Corona-Pandemie geprägte Situation führte zu einer (hoffentlich nur vorübergehenden) Abnahme der Fahrgastzahlen. Umso mehr begrüßt es **fahrgast kärnten**, dass das Land Kärnten verstärkt in den öffentlichen Verkehr investiert, und so ein starkes Zeichen für Bahn & Bus setzt.

fahrgast kärnten hofft, dass das stark verbesserte Angebot von der Bevölkerung genutzt wird. Dabei wird auch eine intensive Bewerbung wesentlich sein, beispielsweise in Gemeinde- und Gratiszeitungen der betroffenen Gemeinden.

- Markus Lampersberger -

Kärnten: Die vier S-Bahn-Linien (S1, S2, S3, S4) werden nun durch vier Schnellbus-Linien (SB 1, SB 2, SB 3, SB 4) ergänzt. *Grafik: Christopher Smerietschnig*

Attraktive Alternative zum Auto

fahrgast kärnten

Bahn-Fahrplan 2021

Der europäische Fahrplanwechsel fand am 13.12.2020 statt. **fahrgast kärnten** informiert in diesem Artikel über die für unser Bundesland relevanten Änderungen.

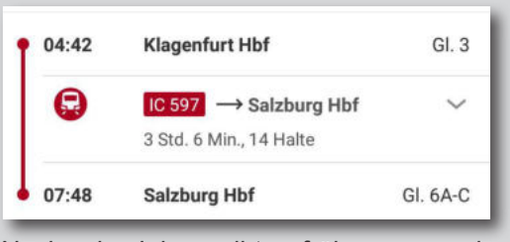
FERNVERKEHR

Auf der Tauernbahn wurde mit den IC-Zügen 597/794 die lang ersehnte Tagesrandverbindung zwischen Klagenfurt und Salzburg endlich realisiert.

Am Tagesrand wieder nach Salzburg

Der IC 597 verlässt frühmorgens Klagenfurt Hbf. um 04:42 Uhr und erreicht Salzburg Hbf. um 07:48 Uhr.

In der Gegenrichtung verlässt IC 794 Salzburg Hbf. um 21:12 Uhr und trifft um 00:13 Uhr in Klagenfurt Hbf. ein.



Nach zehn Jahren gibt es frühmorgens wieder eine Zugverbindung nach Salzburg, mit sehr guten Umsteigeverbindungen in Richtung Linz, Innsbruck und München. - ÖBB,Scotty -

NAH- UND REGIONALVERKEHR

Stundentakt an Sonn- & Feiertagen

Auf den folgenden S-Bahnlinien wurde an Samstagen, Sonn- und Feiertagen der bisherige Zwei-Stunden-Takt auf einen Stundentakt verbessert:

- **S1**: Lienz - Spittal-Millstättersee - Villach - Klagenfurt - Friesach
- **S2**: im Abschnitt Feldkirchen in Kärnten - Villach - Rosenbach
- **S4**: Villach - Arnoldstein - Hermagor

Neue Spätverbindungen ab Villach

Spätabends wurden in Villach Hbf. nach der Ankunft des von Wien kommenden RJ 633 um 22:46 Uhr mehrere Anschlussverbindungen geschaffen:

Neue „Sprinter" auch für Fahrräder

- nach Feldkirchen um 22:53 Uhr
- nach Rosenbach um 22:56 Uhr
- nach Hermagor um 23:18 Uhr

S2 (Villach - Feldkirchen - St. Veit/Glan)

Auf der S2 verkehren nun die S-Bahnzüge ab Villach Hbf. jeweils zur Minute .53, wodurch es in Villach zu einem wesentlich kürzeren Aufenthalt für Umsteigende vom Fernverkehr aus Richtung Salzburg kommt.

Der Anschluss im Nahverkehr mit der S1 aus Richtung Spittal-M. geht dadurch aber leider verloren. In der Gegenrichtung verkehrt die S2 ab St. Veit/Glan zur Minute .01 im Zweistundentakt und ab Feldkirchen stündlich zur Minute 31.

„Micotra"-Züge halten in Thörl-Maglern

Die bisher nur sporadisch in Thörl-Maglern anhaltenden **„Micotra"-Züge** (Villach - Udine) halten nun täglich bei allen Verbindungen.

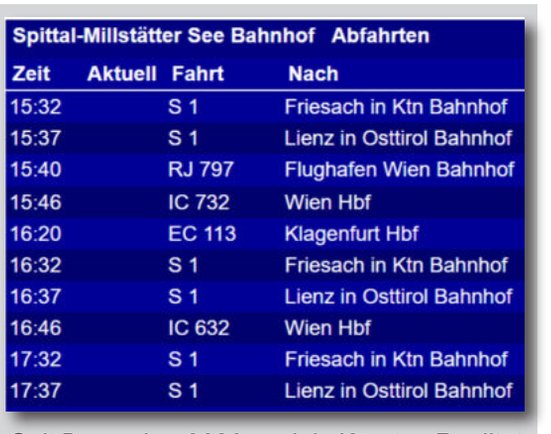
„Tauernsprinter", „Karawankensprinter"

Der für den Tourismus bedeutende **„Tauernsprinter"** zwischen Villach (ab 09:05 Uhr) und dem Bahnhof Mallnitz-Obervellach (an 10:08 Uhr) verkehrt auch in der kommenden Sommersaison.

Die Rückfahrt erfolgt ab Mallnitz-O. um 16:24 Uhr und erreicht Villach Hbf. um 17:22 Uhr. Das im Sommer 2020 angebotene, kaum genutzte Zwischenzugpaar entfällt.

Durch die spätere Abfahrt des Nachmittagszuges von Mallnitz-O. stellt der „Tauernsprinter" nun ein ideales Angebot auch für jene Fahrgäste dar, welche Freizeitaktivitäten in der Nationalparkgemeinde Mallnitz wahrnehmen wollen. Dieser Zug verkehrt an Samstagen, Sonn- und Feiertagen vom 05.06. bis 11.07.2021 sowie täglich vom 12.07. bis 12.09.2021.

Neu ist der **„Karawankensprinter"** ab Villach Hbf. um 08:35 Uhr mit der Ankunft in Jesenice (Slowenien) um 09:21 Uhr. Die Rückfahrt erfolgt ab Jesenice um 15:30 Uhr und erreicht Villach Hbf. um 16:14 Uhr. Diese Züge verkehren täglich vom 12.07. bis 12.09.2021 und halten in allen Bahnstationen. **-->**



Spittal-Millstätter See Bahnhof Abfahrten

Zeit	Aktuell	Fahrt	Nach
15:32		S 1	Friesach in Ktn Bahnhof
15:37		S 1	Lienz in Osttirol Bahnhof
15:40		RJ 797	Flughafen Wien Bahnhof
15:46		IC 732	Wien Hbf
16:20		EC 113	Klagenfurt Hbf
16:32		S 1	Friesach in Ktn Bahnhof
16:37		S 1	Lienz in Osttirol Bahnhof
16:46		IC 632	Wien Hbf
17:32		S 1	Friesach in Ktn Bahnhof
17:37		S 1	Lienz in Osttirol Bahnhof

Seit Dezember 2020 auch in Kärnten Realität: Abfahrtstafeln mit einem dichten Zugangebot an Sonn- und Feiertagen. - ÖBB,Scotty -

Bahnhofsumbauten

Der Umbau des Bahnhofs Krumpendorf wurde Mitte Dezember weitestgehend abgeschlossen (vgl. Bericht auf Seite 7). Der bereits angekündigte, barrierefreie Umbau des Bahnhofes Mallnitz-Obervellach wurde bedauerlicherweise nicht realisiert.

„Historischer Fahrplanwechsel“

Dieser Fahrplanwechsel ist aus Sicht von **fahrgast kärnten** ein „historischer“, wie auch vom ÖBB-Regionalmanager Reinhard Wallner bezeichnet.

Noch nie in der 20-jährigen Geschichte unseres Vereines ist es zu einer derartigen Ausweitung des Schienenverkehrs gekommen. Allen Verantwortlichen der ÖBB sowie der Politik, welche dies ermöglicht haben, möchten wir dazu gratulieren!

Gerade während einer Pandemie, in welcher die Fahrgastzahlen deutlich zurückgehen, sind solche Ausweitungen keine Selbstverständlichkeit.

Dass es nach fast zehn Jahren wieder eine Frühverbindung von Klagenfurt nach Salzburg gibt, entspricht einem langjährigen Wunsch von **fahrgast kärnten**.

Der Stundentakt auch an Sonn- und Feiertagen auf den S-Bahnlinien S1, S4 sowie auf der S2 im Abschnitt Feldkirchen - Villach - Rosenbach ist ein Meilenstein, der auch stets von uns gefordert wurde.

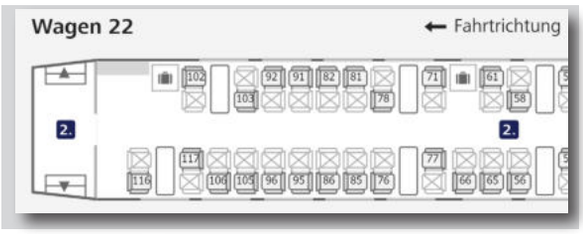
Wir hoffen, dass Sie, liebe Leserinnen und Leser, auch im Fahrplanjahr 2021 das für Sie richtige Fahrplanangebot finden. .

- Eduard Kaltenbacher -

Massive Verbesserung

“Railjet“: Grafische Sitzplatz-Reservierung

Seit Dezember 2020 gibt es bei der Online-Buchung von Fahrscheinen im Internet oder mittels Smartphone-App die Möglichkeit, in „Railjet“-Verbindungen bei der Sitzplatz-Reservierung grafisch seinen Wunsch-Sitzplatz auszuwählen. In „Nightjet“-Verbindungen ist es möglich, ein Privatabteil zu buchen. ***- ML -***



(Entgeltliche Einschaltung)

Neue Verkehrsangebote

für die Gemeinden
Ferlach, St.Margareten/Ros. und Zell-Pfarre
ab 13.12.2020

Kärnten Bus
...die Linie die weiter geht

NEU:
Anbindung Reßnig und Kappel a.d. Drau,
Kursverdichtungen nach St.Margareten/Ros,
Zell-Pfarre und ins Loibl- und Bodental,
Früh- und Spätabend-Verbindungen mit Rufbussen
von St.Margareten/Ros., Zell-Pfarre, Loibl- und Bodental

Fahrplan-Informationen und Fahrplan-Downloads unter: www.kaernten-bus.at

NEU ab 13.12.2020
RUFBUS Tel. +43 4227 20366
fährt nur nach telefonischer Vorbestellung
mind. 1 Std. vor Abfahrt bzw. bei
den Kursen vor 08:00 Uhr,
Vorbestellungen bis 18:00 Uhr am Vortag!

Für Fragen und Anregungen stehen wir gerne zur Verfügung

Mobilitätsbüro
Rosental | Ferlach
Freibacher Straße 2, 9170 Ferlach
Tel. 04227 20366
Öffnungszeiten:
Montag bis Freitag 8:00 - 16:00 Uhr

Gailtal: Verbesserungen des Busfahrplans

Mit Fahrplanwechsel im Dezember 2020 ergeben sich auch einige Änderungen beim Busverkehr von OGV (Obergailtaler Verkehrsbetriebs GmbH) und MVG (Mobilbüro Verkehrsmanagement GmbH) in den Regionen Gail-, Gitsch-, Lesach- und Drautal.

Linie 5058:
Kötschach – Hermagor – Kötschach

An Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen wurde ein Stundentakt eingeführt und von Montag bis Freitag werden fortan 6 Kurse als Schnellbusse (SB 3) geführt.

Linie 5052:
Kötschach – Oberdrauburg – Kötschach

An Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen wurde ein Stundentakt eingeführt, verbunden mit einer Rufbus-Anbindung an das Landeskrankenhaus in Laas.

Linie 5066:
Weißbriach – Hermagor – Weißbriach

Die Rufbusse wurden täglich abends um zwei Kurspaare ab Hermagor um 19:36 Uhr und 20:36 Uhr erweitert. An Wochenenden werden diese nun stündlich angeboten.

Besseres Angebot an Wochenenden

Winterstimmung in der modernisierten Haltestelle von Kirchbach.

Positive Entwicklung

fahrgast kärnten begrüßt die Angebotsausweitungen sehr.

Durch die Sanierung von Haltestellen und Modernisierung des Fuhrparks (mit Möglichkeit zum Radtransport), stellt dies eine erhebliche Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs in dieser Region dar.

- David Lackner -

Die ausgebaute, überdachte Bus-Haltestelle im Bahnhof Hermagor als wettergeschützter Übergangspunkt zur S-Bahnlinie S4 (Villach - Hermagor).

Fotos: Mobilbüro Hermagor

fahrgast-Kalender 2021

Von Werner Berg gibt es viele Bilder mit Motiven zum öffentlichen Verkehr. Für den Kalender 2021 wählten wir das Bild mit dem Titel **„Mann im Coupé“** aus dem Jahre 1956.

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 darauf zu achten, dass es aufgrund von Bauarbeiten an der Koralmbahn zu Schienenersatzverkehr mit Bussen kommen kann. ***- CT -***

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

Modernisierte Bahnstationen

Neben zahlreichen Verbesserungen der Bahn- und Busfahrpläne gibt es auch bei der Infrastruktur von Kärntner Bahnstationen laufend Modernisierungen, wie folgende Beispiele zeigen.

• Bahnhof Krumpendorf: modernisiert und barrierefrei

Der Bahnhofsumbau in Krumpendorf wurde Mitte April 2020 gestartet und, mit einer einmonatigen Unterbrechung im Sommer, Mitte Dezember 2020 beendet. Seither stehen den Fahrgästen zwei Lifte und ein modernes Beleuchtungs- und Leitsystem zur Verfügung.

Auch wurden ein neuer Park-and-Ride-Parkplatz, Fahrradabstellplätze, Parkplätze für E-Mobilität und zwei Behindertenparkplätze direkt vor dem Aufnahmsgebäude errichtet.

Die Bushaltestelle für Regional- und Stadtbusse in Richtung Klagenfurt wurde um ca. 100 m Richtung Osten verlegt, sowie mit dem Blindenleitsystem der ÖBB verbunden. Selbiges gilt auch für die Bushaltestelle in Richtung Pörtschach, die in ihrer ursprünglichen Lage belassen wurde.

Der Bahnhof Krumpendorf ist somit der letzte der Wörthersee-Bahnhöfe (neben Pörtschach und Velden), welcher nun vollkommen barrierefrei ausgestattet ist.

Die Kosten von ca. 5,5 Mio. Euro wurden zum größten Teil vom Land Kärnten und der ÖBB-Infrastruktur getragen.

Wenn im ersten Quartal 2021, wie angekündigt, die restlichen Arbeiten durchgeführt werden (Anbringung von Monitoren mit Echtzeitangabe, Sitzgelegenheiten an den Bahnsteigen, sowie kleinere Adaptierungen am Leit- und Beleuchtungssystem), kann man den Bahnhof Krumpendorf tatsächlich als neue, moderne Nahverkehrsdrehscheibe bezeichnen.

Für **fahrgast kärnten** ist es sehr erfreulich, dass der Umbau in Krumpendorf trotz Covidkrise planmäßig durchgeführt wurde und den Fahrgästen nunmehr ein moderner und zeitgemäßer Bahnhof zur Verfügung steht.

- Eduard Kaltenbacher -

Der nunmehr barrierefreie Bahnhof von Krumpendorf am Wörthersee. Gut erkennbar sind das Blindenleitsystem am Bahnsteig sowie die Aufbauten für die Lifte. *Foto: - EK -*

• Pritschitz: Überdachung

Die S-Bahn-Haltestelle Pritschitz (zwischen Krumpendorf und Pörtschach) erhielt nun auch auf dem nördlichen Bahnsteig eine überdachte Wartekoje. Heuer ist auch in der Haltestelle Töschling die Errichtung eines überdachten Wartebereichs am zweiten Bahnsteig geplant. ***- ML -***

Foto: - EK -

• Finkenstein: barrierefrei

Auch die Bahn-Haltestelle Finkenstein wurde neu errichtet, verlängert und barrierefrei ausgeführt. Investition: € 780.000.

Foto: ÖBB, Finker

Neue Bahnstation Lambichl und Modernisierung der S3

Seit 2011 wird die 12 km lange Bahnstrecke Klagenfurt – Maria Rain – Weizelsdorf (bei Strau im Rosental) als S-Bahnlinie S3 mit Taktfahrplan befahren.

Die Züge verkehren von Montag bis Freitag (wenn Werktag) im Stundentakt und haben im Bahnhof Weizelsdorf direkte Busanschlüsse unter anderem in Richtung Ferlach sowie in Richtung Feistritz im Rosental und St. Jakob im Rosental.

Modernisierung der S-Bahn

Die Bahnlinie wird bis zum Jahr 2023 modernisiert und elektrifiziert, wobei die Investitionskosten ca. 50 Mio. Euro betragen.

Die **Elektrifizierung** ermöglicht die Umstellung vom derzeitigen Dieselbetrieb auf einen umweltfreundlichen Zugbetrieb mit grünem Bahnstrom.

Die **Modernisierung** betrifft einerseits den barrierefreien Umbau der Haltestelle Maria Rain zu einem Bahnhof mit Kreuzungsmöglichkeit, sowie vor allem die Neu-Errichtung der Bahn-Haltestelle in Lambichl. Überdies kommt es zur Auflassung oder technischen Sicherung mehrerer Eisenbahnkreuzungen.

Durch diese Maßnahmen wird diese Strecke einen Halbstunden-Takt zu den Hauptverkehrszeiten erlauben.

Baumaßnahmen bis 2023

Der Baustart ist für März 2021 vorgesehen. Geplante Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke im Dezember 2023. Durch die Bauarbeiten ist vom 12. Juli bis 12. September 2021 eine Streckensperre mit Schienenersatzverkehr notwendig.

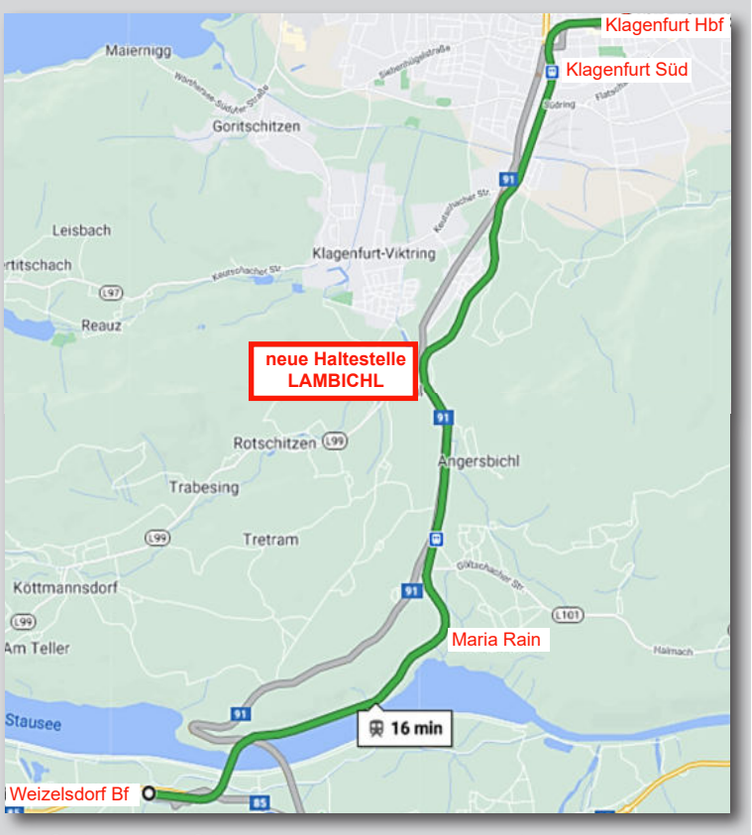
Neue Bahn-Haltestelle in Lambichl

Die neue Haltestelle befindet sich im Kreuzungsbereich der Bundesstraße B 91 („Loiblpass Straße“) mit der Landesstraße L 99 („Köttmannsdorfer Straße“). Sie wird als moderne Mobilitätsdrehscheibe für einen einfachen Umstieg auf die Bahn errichtet und bietet unter anderem:

- 80 Auto-Abstellplätze
- 24 überdachte Fahrrad-Abstellplätze
- 26 überdachte Moped-Abstellplätze

Das Einzugsgebiet der neuen Haltestelle umfasst die Gemeinden Köttmannsdorf, Ludmannsdorf und Maria Rain. Laut einer Pendleranalyse ist mit täglich rund 600 bis 800 zusätzlichen Ein- und Ausstiegen zu rechnen.

Die Gesamtkosten für die neue Verkehrsinfrastruktur betragen rund 4,7 Mio. Euro, wovon rund 2 Mio. Euro das Land Kärnten übernimmt. Die Gemeinde Köttmannsdorf beteiligt sich mit rund 400.000 Euro.



Die S-Bahnlinie S3 mit der Lage der neuen Bahn-Haltestelle in Lambichl.

Grafik: Google-Maps, - ML -

Fertigstellung bis 2023

Der geplante Baubeginn für die Park&Ride-Anlage und die Adaptierung der Straßenanlagen ist im Jahr 2021. Mit der Eisenbahnkreuzung und der Bahnhaltestelle wird 2022 begonnen. Im Jahr 2023 soll die neue Mobilitätsdrehscheibe in Betrieb gehen.

Positive Entwicklung

fahrgast kärnten begrüßt die beschriebenen Verbesserungsmaßnahmen als weiteren Schritt für eine wesentliche Attraktivierung der Bahnlinie.

Es ist zu hoffen, dass diese Bahnstrecke dann auch hinsichtlich des Fahrplans eine „vollwertige S-Bahn“ wird und auch an Wochenenden Züge verkehren.

- Markus Lampersberger -

Umweltfreundlich und öfter

Dobratsch-Bus

Der Bus auf den Dobratsch (Villacher Alpe) fährt im heurigen Winter länger als in den vergangenen Jahren, nämlich bis zum 28.03.2021. Er verkehrt jeden Mittwoch, Freitag, Samstag und Sonntag vom Busbahnhof über Warmbad auf den Dobratsch (Rosstratte) mit drei Abfahrten:

Busbf: 08:00, 10:00, 14:00 Uhr

Rosstratte: 08:50, 12:50, 15:50 Uhr

Fahrpreise (Hin- und Rückfahrt):

Erwachsene: € 6,-
Kinder, Jugendliche (bis 18 J.): € 3,-
Kostenlos mit der „Winter Kärnten Card“.

Dobratsch: Ein Eldorado für Naturbegeisterte. Foto: -RHC-

Semesterferien: Täglich viermal gratis

In den Semesterferien vom 06. bis 14.02.2021 verkehren die Busse gratis und täglich sogar viermal:

Ab Busbf: 08:00, 10:00, 12:00, 14:00 Uhr

Ab Rosstratte: 08:50, 10:50, 12:50, 15:50 Uhr

Neuer Abendbus

Immer freitags noch bis zum 12.03.2021 verkehrt erstmals ein sogenannter „Abendbus“ zum oben genannten Fahrpreis:

Villach Busbahnhof ab: 17:00 Uhr
Rosstratte an: 17:47 Uhr / ab: 21:30 Uhr
Villach Busbahnhof an: 22:17 Uhr

Ideal für Naturliebhaber

Damit wird es Naturliebhabern in diesen schweren Pandemie-Zeiten noch leichter gemacht, die Natur in diesem schönen Naturpark zu genießen. Ob Skifahren, Snowboarden, mit Schneeschuhen unterwegs sein, Rodeln, oder einfach nur zum Winterwandern, alles ist hier möglich.

Die Gratis-Fahrten in den Ferien sind eine sehr positive Aktion der Stadt Villach, zu der **fahrgast kärnten** gratuliert.

Es wäre schön, wenn nun möglichst viele Naturbegeisterte ihr Auto zu Hause lassen und mit dem Bus auf diesen schönen Aussichtsberg kommen würden.

- Richard Hunacek -

(Entgeltliche Einschaltung)

Mobilitätsbüro

Unsere Mobilitätsbüros:

Mobilitätsbüro Mittelkärnten
Eisenstraße 48, 9330 Althofen
04262 2238 | mobil@hofstaetter.eu

Mobilitätsbüro Glantal
Bahnhofstraße 34, 9300 St. Veit
04212 33100 | mobil-glantal@hofstaetter.eu

Mobilitätsbüro Rosental
Freibacher Straße 2, 9170 Ferlach
04227 20366 | mobil@juwan-reisen.at

Mobilitätsbüro Lieser-/Maltatal
Moostratte 9, A-9853 Gmünd i. K.
04732 37175 | mobil-liesertal@bacher-reisen.at

Mobilitätsbüro Unteres Drautal
Villacher Straße 321 | 9710 Feistritz/Drau
04245 62929 | mobil-drautal@bacher-reisen.at

Kundenservice Klagenfurt
Fromillerstraße 29 | 9020 Klagenfurt a. W.
0463 931800 | bus@kaernten-bus.at

Mobilitätsbüro Südkärnten
Herzog-Bernhard-Platz 13 | 9100 Völkermarkt
04232 2171 | voelkermarkt.mobilitaet@postbus.at

Kärnten Bus
...die Linie die weiter geht

Wir sind gerne für Sie da

www.kaernten-bus.at

ÖBB Nightjet-Offensive und die Nachtzug-Renaissance!

Schon vor einem Jahr haben wir über die Nachtzugpläne der ÖBB informiert. Trotz Corona-Krise halten die ÖBB an ihren Plänen fest und werden auch in den nächsten drei Jahren in den Aufbau des Nachtzugnetzes massiv investieren.

Pläne der ÖBB

Erfreulicherweise haben die ÖBB das Nachtzuggeschäft nie aufgegeben, sondern ganz im Gegenteil, man hat das Potenzial erkannt. Bis zur Corona-Pandemie haben die Fahrgastzahlen auch stetig zugenommen. Neben Kapazitätserweiterungen sollen nun auch neue Verbindungen geschaffen werden. Dazu gehören Wien - Paris und Zürich - Köln - Amsterdam (Dez. 2021), Zürich - Rom und Berlin - Brüssel (Dez. 2022), Berlin - Paris (Dez. 2023). Ab Dezember 2024 kann man von Zürich aus auch über Nacht in das ferne Barcelona reisen. Um das Angebot abdecken zu können, werden neue Garnituren angeschafft, die auf die heutigen Bedürfnisse von Fahrgästen zugeschnitten sein werden.

Jetzt in den Aufbau investieren!

Blick nach Westeuropa

Impulse, die Hoffnung auf mehr Nachtzüge machen, kommen aus Frankreich. Die französische Staatsbahn SNCF hat über Jahrzehnte viel in das Hochgeschwindigkeitsnetz für den TGV investiert, was auf Kosten der Nachtzugverbindungen ging. Ziel ist es nun, nicht nur innerhalb Frankreichs ein Angebot für Nachtzüge zu schaffen sondern auch über die Staatsgrenze hinaus. Auch wenn neue Fahrzeuge angeschafft werden müssten, wäre der Investitionsbedarf weitaus geringer als die Errichtung von Neubaustrecken. Nach Medienberichten liegen Konzepte der französischen Regierung vor, auch Präsident E. Macron hat Interesse dafür bekundet. Immerhin gibt es für 30 geplante Verbindungen ein Potenzial von ca. 10 Mio. Passagieren.

Gründe, die für Nachtzüge sprechen

Die Corona-Pandemie hat großen Einfluss auf unser Reiseverhalten. Zu spüren bekamen dies vor allem die Fluggesellschaften. Es kam aber leider auch zu Einschränkungen im Bahnverkehr. Auch wenn derzeit aus Angst vor Ansteckung mit dem Coronavirus der Individualverkehr das bevorzugte Verkehrsmittel ist, so stehen die Chancen für eine erfolgreiche, europäische Nachtzug-Renaissance recht gut. Gründe, jetzt in den Aufbau eines Nachtzugnetzes zu investieren:

- Es muss ein attraktives Nachtzugangebot geschaffen werden, mit dem man Kunden von dieser Form des Reisens überzeugen kann, noch ehe Fluggesellschaften wieder auf den Markt drängen.
- Das Auto ist für Fernreisen keine komfortable Option.
- Das steigende Umweltbewusstsein und die Klimaschutzziele der Europäischen Union sprechen für die Bahn.

Resümee

Mit den ambitionierten Zielen der ÖBB und mit den Absichten der SNCF, erneut in das Nachtzuggeschäft einsteigen zu wollen, könnte wieder ein grenzenloses Reisen bei Nacht in Europa Wirklichkeit werden.

- Christof Trötzmüller -

Bis 2024 möchte die ÖBB dieses Nachtzugnetz in Mitteleuropa aufbauen.

Grafik ÖBB

Mit den Nachtzugverbindungen der SNCF und den im Aufbau befindlichen Nightjet-verbindungen der ÖBB (siehe linke Grafik) ergäbe sich ein flächendeckendes Netz für ganz Mittel- und Westeuropa

Grafik: ouiautraindenuit

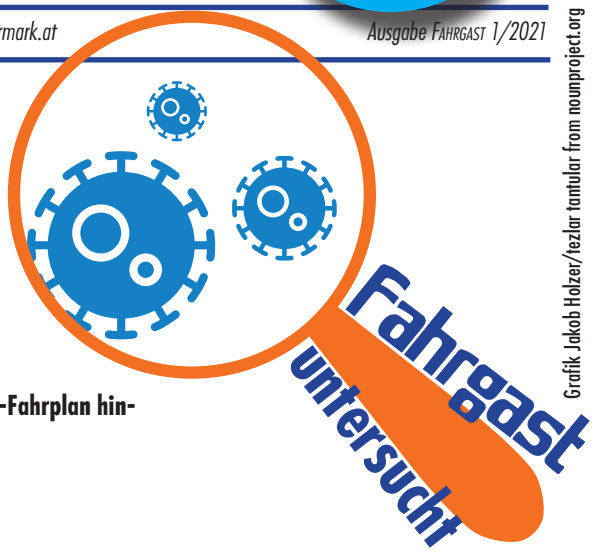
Fahrgast Graz Steiermark
Die Interessensvertretung der Fahrgäste

Infa-Fahrplanwechsel-Infos zum Herausnehmen Spezial

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

Ausgabe Fahrgast 1/2021

Corona-Test



Grafik Jakob Holzer/tezlar tantular from nounproject.org

Fahrgast kritisierte überfüllte Trams und Busse – mit Teil-Erfolg

Reagieren Stadt Graz und Holding Graz Linien, wenn Fahrgast auf Mängel beim Corona-Fahrplan hinweist? Anfang November 2020 machte Fahrgast den „Corona-Test" …

Graz, Anfang November 2020: Seit 3. November galt ein Teil-Lockdown. Während Social Distancing zur Vermeidung einer Corona-Infektion in aller Munde war, war Abstand halten am Sonntag, dem 6. November, in den Bussen und Straßenbahnen unmöglich. Grund dafür war nicht nur das schöne Herbstwetter, sondern vor allem die rigoros ausgedünnten Fahrpläne. So fuhren Bus und Tram am Sonntag nun nur noch alle 30 Minuten – und das ganztägig, obwohl zu diesem Zeitpunkt tagsüber keine Ausgangsbeschränkungen galten. Für Fahrgast war diese Maßnahme voreilig, überzogen und der Gesundheit sicher nicht förderlich.

In den Abendstunden ab 20 Uhr, als ja Ausgangsbeschränkungen galten und die Menschen angehalten waren, ihr Zuhause nur in Ausnahmefällen zu verlassen, war ein ausgedünnter Fahrplan akzeptabel. Das an Sonntagen ohnehin schon dünne Angebot nun aber nochmals zu halbieren war jedoch absolut unverhältnismäßig, zumal die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln beim Teil-Lockdown Anfang November deutlich höher war als im ersten Lockdown im Frühjahr.

Hinzu kam, dass durch die hastige, unüberlegte Angebotsreduktion auch viele Umsteigebeziehungen quasi zerstört wurden. So betrug die Wartezeit für einen Umstieg von der Buslinie 78 auf die Straßenbahnlinie 5 in Puntigam 28 Minuten! Ähnliches galt für einen Umstieg von der Linie 60 auf die Linie 13 in der Krenngasse mit planmäßig 20 Minuten Wartezeit. Da wäre selbst Zu-Fuß-Gehen wohl schneller. Ein attraktiver Öffentlicher Verkehr sieht definitiv anders aus!

Taktknoten Jakominiplatz

Positiv anzumerken war, dass die Abfahrten am Jakominiplatz im Halbstundentakt nun auf die Minuten 15 und 45 gedreht wurden (zuvor zur vollen und halben Stunde), sodass die S-Bahnen am Hauptbahnhof (welche dort etwa zur vollen Stunde fahren) deutlich besser angebunden wurden. Für die letzte S-Bahn um kurz nach Mitternacht galt das aber leider nicht. Die Abfahrt der Straßenbahn um 23.30 Uhr am Jakominiplatz führte hier wieder zu einer Umsteigezeit von rund 30 Minuten. Zudem entstand am Jakominiplatz gegen 23 Uhr eine Lücke von 45 Minuten. Wer berufsbedingt um diese Zeit nach Hause fahren musste, brauchte also viel Zeit und warme Kleidung.

Fahrgast-Forderungen

Fahrgast forderte in einer Presseaussendung kurzfristig eine Rückkehr zum regulären 15-Minuten-Takt am Sonntag bis 20 Uhr und einen Taktknoten am Jakominiplatz im Halbstundentakt zur Minute 15 und 45 bis 23.45 Uhr, um das Umsteigen zum letzten S-Bahn-Knoten am Hauptbahnhof attraktiver zu machen. Das Medienecho war enorm: Nicht nur in Zeitungen, sondern sogar bundesweit im Radio (Ö3) wurde die Kritik am ausgedünnten Fahrplan zum Thema. Die HGL und die Stadt Graz reagierten: Zwar wurde der 15-Minuten-Takt an Sonntagen nicht wieder eingeführt, dafür jedoch zusätzliche Straßenbahnen für die Linie 20 und ein zusätzlicher Bus auf der Linie 60 eingesetzt. Erstere entlasteten die stark frequentierten Straßenbahnen auf der Achse Jakominiplatz–Hauptbahnhof, der zusätzliche Bus auf der Linie 60 verkürzte die Umsteigezeit auf die Linie 13 in der Krenngasse erheblich.

Leider wurde nach dem Teil-Lockdown wegen österreichweit weiter steigender Infektionszahlen ein weiterer „harter" Lockdown mit ganztägigen Ausgangsbeschränkungen erforderlich, in dem die Fahrgastzahlen wieder sanken. Dieses Beispiel zeigt jedoch, dass Fahrgast-Engagement wirkt und sich auszahlt!

Marcus Pirker

Inhalt

Editorial
Neuer Fahrgast-Vorstand II

Rahmenplan
Investitionen in die Bahn III

Südwestlinie
Unendliche Geschichte IV

Vorerst gerettet
Gleichenberger Bahn VI

Fahrplanänderungen
Übersicht Fahrplan 2021 VIII

Adresse: Fahrgast c/o Österreichische HochschülerInnenschaft, Rechbauerstraße 12, 8010 Graz E-**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, bis auf weiteres online, um Voranmeldung wird gebeten

ZVR-Zahl: 186923810

Editorial

Marcus Pirker ist neuer Generalsekretär von Fahrgast Graz/Steiermark

Werte Mitglieder! Liebe Leserinnen und Leser!

Wir blicken zurück auf ein Jahr 2020, das ganz anders verlaufen ist, als wir es erwartet hatten. Das Coronavirus bescherte Österreich gleich drei Lockdowns, die Auswirkungen auf das wirtschaftliche und kulturelle Leben waren enorm. So mussten wir uns an das Tragen von Mund-Nase-Bedeckungen gewöhnen, und binnen weniger Wochen ist die jahrhundertealte Tradition, sich zur Begrüßung die Hand zu reichen, aus dem Alltag verschwunden.

Auch Fahrgast war zunächst in einer Schockstarre: Die montäglichen Vereinstreffen mussten abgesagt werden. Doch wie es oft im Leben so ist: In jeder Krise liegt auch eine Chance. Neben Präsenztreffen in Gasthäusern, die ab Sommer bis in den Herbst möglich waren (und es hoffentlich 2021 wieder sein werden), finden mittlerweile regelmäßig virtuelle Treffen über die Internetplattform Jitsi statt. Somit können alle Mitglieder bequem von zuhause aus über internetfähige Computer/Laptops/Handys an Vereinstreffen teilnehmen – bitte fordern Sie bei Interesse die Zugangsdaten über office@fahrgast-steiermark.at *an!*
Darüber hinaus freue ich mich, dass wir die Zusammenarbeit mit der Initiative Pro Bim wieder aktiver betreiben. Sie finden in dieser Ausgabe von Fahrgast eine Doppelseite, die von Pro Bim gestaltet wurde.

Veränderungen gab es auch im Vorstand von Fahrgast Graz/Steiermark: Unser langjähriger Generalsekretär Mag. Thomas Schilcher hat nun als Mitglied des Gemeinderats in Feldbach ein politisches Mandat inne und ist daher nicht mehr im Vorstand von Fahrgast. Für seine langjährige Arbeit sind wir ihm sehr dankbar und wünschen ihm bei seiner neuen Aufgabe viel Erfolg. Als sein Nachfolger wurde ich kooptiert und bei der folgenden Jahreshauptversammlung bestätigt. Für das Vertrauen möchte ich mich bedanken und gleichzeitig darf ich alle Mitglieder bitten, sich einzubringen. Denn nur gemeinsam können wir als Interessensvertretung der Fahrgäste auch in Zukunft erfolgreich sein!

Ausgebremst

Fahrradtransport im Großraum Graz: Eine Erfolgsgeschichte mit Kapazitätsproblemen

Durch die starke Nachfrage gibt es in den wärmeren Monaten an schönen Tagen immer wieder Probleme beim Fahrradtransport, die auf zu geringe Kapazitäten zurückzuführen sind. In Folge wird dann jeder verfügbare Winkel in den Mehrzweckabteilen und Türbereichen genutzt, um Fahrräder unterzubringen, wodurch Gänge verstellt und der Durchgang eingeschränkt wird. Der Gang zum WC oder zum Ticketautomaten wird zum Hindernislauf. Fallweise kommt es auch zur Abweisung von Fahrgästen.

Geringe Transportkapazitäten

Die derzeitigen Transportkapazitäten (bei Einfachgarnituren) betragen auf der Südbahn beim Desiro Mainliner (4744) 18 und beim Talent (4024) 20 Plätze, auf der Ostbahn beim Desiro (5022) 10 Plätze und auf der GKB beim GTW 2/8 (5063) 6 bis 12 Plätze. Einzig auf der Radkersburger Bahn wird an Wochenenden mit 36 Plätzen ausreichend Platz geboten.

Lösungsmöglichkeiten

Fahrgast hat die unhaltbare Situation beim Büro des LHStv. Anton Lang (Land Steiermark als Besteller) angesprochen.

Das Problem scheint bekannt, als kurzfristige Lösung wird das Führen der Züge in Doppeltraktion angeführt. Darüber hinaus werden wir aber leider auf Doppelstockwagen vertröstet, die frühestens ab 2026 verfügbar sein sollen. Eine sofortige Lösung der Probleme erscheint uns jedoch sehr wichtig, damit der positive Trend fortgesetzt wird und zurückgelassene Kunden nicht verärgert werden.

Radtramper

Konkret fordert Fahrgast kurzfristig auf der Südbahn die saisonale Weiterführung des Zuges 4188 (Bad Radkersburg ab 16.18 Uhr) als Radtramper in einer REX-Trasse ab 17.02 Uhr von Spielfeld-Straß bis nach Graz Hbf.

Durch die Wendezuggarnitur erscheint ein sehr kurzer Aufenthalt in Spielfeld-Straß möglich und würde den Mitreisenden auch das Umsteigen ersparen. Alternativ wäre die saisonale Weiterführung des Zuges 4194 (Bad Radkersburg ab 18.02 Uhr) nach Graz vereinigt mit dem EC 150 „Emona“ zu prüfen.

Auf der Ostbahn sollten die Züge 4722 und 4733 zwischen Graz und Szentgotthárd (Raabtalradweg) als Wendezuggarnitur mit Fahrradtransportwagen geführt werden. Auf der GKB wären zusätzliche Klappsitze in den GTW 2/8 nützlich, um die Kapazitäten zu erhöhen. All dies wäre rasch für 2021 umsetzbar.

Alle zusätzlichen Transportmöglichkeiten sollten im Fahrplan bzw. mit Foldern bekanntgegeben werden. Nur so kann die perfekte Kombination zwischen Bahn und Rad weiter wachsen.

Christoph Denk

Rahmenplan

Welche Investitionen der Bund in den steirischen Schienenverkehr plant, zeigt der neue Rahmenplan 2021–2026

In den steirischen Schienenverkehr sollen in den nächsten sechs Jahren 2,9 Mrd. Euro investiert werden. Neben dem absehbaren weiteren Ausbau der Koralmbahn und des Semmeringbasistunnels gibt es wenig Neues.

Mitte Oktober beschloss der Ministerrat den jährlichen Rahmenplan 2021–2026. Der Rahmenplan ist ein Vertrag zwischen dem Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG. Dieser Vertrag hat laut § 42 Bundesbahngesetz eine Laufzeit von sechs Jahren und muss jährlich fortgeschrieben werden. Darin werden die Zuschüsse festgelegt, die der Bund zur Instandhaltung, zur Planung und zum Bau von Schieneninfrastruktur leistet. Er betrifft nur Strecken der ÖBB, für die GKB und die Steiermärkischen Landesbahnen gibt es gesonderte Vereinbarungen, und zwar die mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogramme (MIP).

Der Bund investiert in die Bahninfrastruktur auf Grundlage des Zielnetzes 2025+ der ÖBB. Die Planungen folgen daher den Prämissen des integrierten Taktfahrplans (ITF). Auf der Ebene des Bundes sind die Gesamtverkehrsstrategie für Österreich und die Leitstrategie Eisenbahninfrastruktur (erforderlich gem. Art. 8 der EU-Richtlinie 2012/34/EU) die Eckpfeiler für die Investitionen in die Bahn.

Zahlen und Schwerpunkte

Im aktuellen Rahmenplan 2021–2026 sind Infrastrukturprojekte im Wert von 17,6 Mrd. Euro vorgesehen. Die Verkehrsministerin Leonore Gewessler (Grüne) lobte den Rahmenplan als „das größte Bahnpaket, das die Republik je gesehen hat.“ Ein Großteil der im Rahmenplan enthaltenen Projekte sind allerdings bereits in Bau und schon in den Vorgängerverträgen enthalten gewesen. Dazu zählen die Koralmbahn oder der Semmeringbasistunnel.

Was passiert in der Steiermark?

In der Steiermark werden bis 2026 2,9 Mrd. Euro investiert, das sind 16 % der gesamtösterreichischen Investitionen. Das ist viel Geld, jedoch fließt ein Großteil der Mittel in die Großprojekte Koralmbahn (KAB) und Semmeringbasistunnel (SBT), die 2025 (KAB) bzw. 2027 (SBT) in Betrieb gehen sollen. Bereits in den früheren Rahmenplänen enthalten und schon in Bau sind die Umbauten an der Strecke Bruck/Mur–Graz, die der Kapazitätssteigerung dienen. Ebenso bereits enthalten ist der vorerst eingleisige Ausbau Graz–Weitendorf noch ohne Flughafenbahnhof. Bekannt ist auch die Errichtung der Haltestelle Leoben Lerchenfeld 2021, der Umbau des Bahnhofes Messendorf und die Elektrifizierung der steirischen Ostbahn bis 2027, sowie die Sanierung der Fahrleitung im Bosrucktunnel 2022.

Neue Projekte

Im Vergleich zum vorhergehenden Rahmenplan 2018–2023 finden sich drei neue Projekte im Rahmenplan 2021–2026:

- Attraktivierung der Ennstalbahn (Stainach-Irdning–Bischofshofen)
- Elektrifizierung Zeltweg–Pöls
- Vollausbau des Flughafenastes der KAB (Feldkirchen–Weitendorf), inklusive Flughafenbahnhof

Mit einem Gesamtvolumen 2021–2016 von 176 Mio. Euro sind diese drei neu aufgenommenen Projekte eher klein. Werfen wir einen genaueren Blick auf die Vorhaben und ihre Auswirkungen.

Attraktivierung Ennstalbahn

Der Streckenabschnitt zwischen Stainach-Irdning und Bischofshofen hat es neu in den Rahmenplan geschafft, 124 Mio. Euro werden bis 2028 investiert. „Konkret sind die Attraktivierung von Bahnhöfen und Haltestellen, sowie die Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle in Schladming geplant“, sagt die Pressesprecherin der ÖBB, Rosanna Zernatto-Peschel auf Anfrage.

In den letzten Jahren wurde die Strecke – unter häufigen Streckensperrungen – modernisiert. Was die nun angekündigte Attraktivierung bringt, ist unklar. An der Fahrzeit wird sich, laut Aussage von Zernatto-Peschel, auch nach den Bauarbeiten nichts ändern. Baubeginn ist 2021.

Elektrifizierung Zeltweg–Pöls

„Zur Zeit gibt es keine Pläne, den Personenverkehr auf dieser Strecke wieder aufzunehmen“, so Zernatto-Pöschl. Die Elektrifizierung auf diesem Abschnitt, der neu im Rahmenplan ist, dient alleine dem Güterverkehr und dem Anschluss der Pöls AG, „einem Großkunden der ÖBB.“ Die Elektrifizierung der Strecke und die Sicherstellung einer leistungsfähigen Schienenanbindung für den Güterverkehr sind natürlich positiv. Schade jedoch, dass diese Investitionen keinen Nutzen für den öffentlichen Personenverkehr im Aichfeld entfalten.

Vollausbau Flughafenast

Das dritte neu hinzugekommene Projekt ist der zweigleisige Vollausbau der Strecke Feldkirchen–Werndorf. Diese Strecke, die unter dem Flughafen hindurchführt, wird derzeit im 1. Ausbauschritt nur eingleisig ausgebaut. Der zweigleisige Vollausbau folgt nun direkt im Anschluss.

Auswirkungen weiterer Projekte

Die schon bisher enthaltenen Projekte, sorgen auch für vereinzelte Verbesserungen. Ab 2027 wird es auf der steirischen Ostbahn mit der Elektrifizierung zu Fahrzeitverkürzungen kommen. Genaue Zahlen wurden seitens der ÖBB nicht genannt, da die Projektinhalte noch erarbeitet werden. Baubeginn ist ab 2025. In weiterer Zukunft (also nach Ablauf dieses Rahmenplans) ist ein Neubau des Bosrucktunnels (mit Fahrzeitverkürzungen), sowie der zweigleisige Ausbau Spielfeld–Werndorf vorgesehen.

Im neuen Rahmenplan sind erfreuliche Projekte enthalten, wie die Elektrifizierung der steirischen Ostbahn oder die Modernisierung von Bahnhöfen. Für das „größte Bahnpaket“ ist allerdings noch Luft nach oben, vor allem bei den Regionalbahnen. Gerade die Radkersburger Bahn oder die Thermenbahn würden Investitionen nämlich dringend brauchen.

Jakob Holzer

Die Südwestlinie

Eine unendliche Geschichte über die Wiedererrichtung der Tram zum Griesplatz (und darüber hinaus).

Kaum ein Straßenbahnprojekt in Graz wurde so oft versprochen, verschoben, umgeplant und wieder abgesagt wie die Südwestlinie. Eigentlich soll die neue Linie die Stadtentwicklungsgebiete im Südwesten von Graz anschließen – eigentlich.

Im Jahr 1971 verkehrte die Straßenbahn das letzte Mal über den Griesplatz. Wann hier wieder Straßenbahnen verkehren, ist zurzeit ungewiss. *Foto: Gerrit Freistätter*

Wer heute dem Wort „Südwestlinie“ in Print- und Onlinemedien, sozialen Netzwerken oder Wahlprogrammen begegnet, ist wahrscheinlich – so wie der Autor dieses Artikels – mit gemischten Gefühlen konfrontiert. Ist es Freude ob der Tatsache, dass dieses wichtige Projekt zumindest noch nicht gänzlich auf das Abstellgleis gestellt wurde? Oder Frustration aufgrund zahlreicher leerer Versprechen und Ankündigungen in der Vergangenheit?

50 Jahre

Nahezu auf den Tag genau 50 Jahre ist es her, als am 16. Jänner 1971 die letzte Straßenbahn über den Griesplatz zum Karlauergürtel fuhr. Mit diesem Tag endete eine traurige Periode zahlreicher Straßenbahn-Einstellungen. Die „autogerechte Stadtplanung“ war damals das Gebot der Stunde, die Tram galt als veraltet und langsam, musste dem vermeintlichen Fortschritt Platz machen. Auch wenn dieses Denken noch immer nicht völlig aus den Köpfen verschwunden ist, hat sich im Allgemeinen die Stimmung wieder zugunsten der Straßenbahn gewandelt. Das betrifft in Europa vor allem das Straßenbahnland Frankreich, wo seit den 1990er-Jahren in fast jeder großen und mittelgroßen Stadt die Tramway auf die Straßen und Plätze zurückgekehrt ist; modern, schnell und überaus „chic“.

Die 90er-Jahre

Doch auch in Graz wurde das Thema Straßenbahn in den 90er-Jahren wieder interessanter: Die Linie 1 wurde zum UKH verlängert, der erste Ausbau seit den vielen Einstellungen, und die Radetzkybrücke wurde bei der Sanierung im Jahr 1994 für die Wiedererrichtung der Straßenbahn ertüchtigt. Drei Jahre später, im Frühjahr 1997, präsentierte Vizebürgermeisterin Ruth Feldgrill-Zankel (ÖVP) gewissermaßen als Abschiedsgeschenk kurz vor dem selbstgewählten Ende ihrer Tätigkeit als Verkehrsreferentin ein großes Tramausbaupaket mit insgesamt über 40 Kilometern Neubaustrecken. Zum Vergleich: das Grazer Straßenbahnnetz hatte damals knapp 30 Kilometer Netzlänge, heute sind es etwa 34 Kilometer (die beiden in Bau befindlichen Strecken noch nicht mit eingerechnet).

Die „Nullerjahre“ und danach

Anfang der 2000er-Jahre hatte der Gemeinderat diese Pläne im Wesentlichen bestätigt. Die Südwestlinie war – wenig überraschend – stets fixer Bestandteil der Ausbaupakete. 2007 eröffnete nach nur zweijähriger Bauzeit der neue Bahnhof Graz Don Bosco.

Dieser im Zuge des Ausbaus der Südbahn bzw. Neubaus der Koralmbahn realisierte Nahverkehrsknoten für die neu geschaffene S-Bahn Steiermark war von Anfang an für einen Straßenbahnanschluss vorgesehen. Umgesetzt wurde dieser nicht, auch nicht unter der schwarz-grünen Koalition (2008–2012), die das Projekt wiederum auf die Agenda nahm und eine Inbetriebnahme im Jahr 2018 anstrebte.

Verkehrslawine: Die Verkehrsorganisation des Griesplatzes ist schon lange nicht mehr zeitgemäß. Busse stehen im Stau, Fahrradwege fehlen. *Foto: Martin Wolf*

In dieser Zeit wurde deutlich, wie sehr die Grazer Politik noch immer, der zuvor erwähnten „autogerechten“ Stadtplanung verhaftet ist. So bereitete zunächst die beabsichtigte Sperre der Brückenkopfgasse für den Durchzugsverkehr Kopfzerbrechen, immerhin würde dadurch das Grazer Einbahnsystem zwischen Glacis/Ring und Griesplatz unterbrochen. Aber auch die geplante Streckenführung durch die Rösselmühlgasse wurde in Hinblick auf das Unterführungsprojekt zwischen Josef-Huber-Gasse/Eggenberger Gürtel und Reininghaus (Alte Poststraße) zum Problem. Es war schnell klar, dass ein störungsfreies Nebeneinander von Straßenbahn und Autoverkehr hier nicht dauerhaft möglich sein würde, denn dazu bedürfte es eines deutlichen Rückgangs des KFZ-Verkehrs um bis zu 40 Prozent, der aber gerade durch die besagte Unterführung nicht zu erwarten ist, im Gegenteil.

Die für die Brückenkopfgasse angedachte und 2014 vom Gemeinderat mit den Stimmen der ÖVP, SPÖ und FPÖ beschlossene „Lösung“ sah eine Schleifenfahrt der Straßenbahn über die Zweiglgasse und den Roseggerkai – analog zur derzeitigen Führung der Buslinien – vor. Ein

Umweg von 400 Metern und Mehrkosten von einigen Millionen Euro (u. a. für den dadurch notwendigen Neubau der Augartenbrücke); viel Geld für etwas, das dem Straßenverkehr im Grunde genommen nur geschadet und ausschließlich Nachteile gebracht hätte. Und so verschwand das Projekt wieder in der Versenkung.

Die dritte Hüsler-Studie

2019 präsentierte die Politik die inzwischen dritte Studie des Schweizer Verkehrsplaners Willi Hüsler. Etliche Tramprojekte wurden untersucht, drei davon schließlich explizit zur Umsetzung empfohlen: die *Nordwestlinie* nach Gösting, eine *neue Linie 2*, die nicht mehr als Ringlinie, sondern als Tangentiale zwischen Hauptbahnhof, Geidorfplatz und LKH verkehren und die stark ausgelasteten Buslinien 58 und 63 teilweise ersetzen soll, und wiederum die *Südwestlinie* mit veränderter Streckenführung.

Statt über die Rösselmühlgasse soll die Straßenbahn nun den Griesplatz von Norden nach Süden überqueren und dann über die Karlauerstraße und den Citypark zum Bahnhof Don Bosco fahren. Citypark-Eigentümer Martin Poppmeier äußerte sich in einem Interview sehr wohlwollend zu dem Projekt und signalisierte auch Bereitschaft zum Umbau des Einkaufszentrums für die Integration der Straßenbahn in den Gebäudekomplex. Der Gemeinderat gab schließlich die finanziellen Mittel für zwei Vorprojekte frei. Euphorie ist aber fehl am Platze; es gibt bis dato weder einen konkreten Zeitplan, noch ist die Finanzierung sichergestellt.

Gondel, Metro und Co.

Es ist inzwischen in Graz leider Tradition, dass große Tramprojekte, sobald sie ausreichend konkret sind, durch schnell aus dem Hut gezauberte Gegenvorschläge konterkariert werden. So beschäftigte die Idee einer Gondelbahn entlang der Mur Politik und Medien für ungefähr sieben Jahre, ehe das Projekt nunmehr offiziell abgesagt wurde. Nicht erfolgreich waren glücklicherweise diverse Vorstöße, Tramprojekte durch O-Bus- oder E-Buslinien zu ersetzen, womit man auf die höhere Leistungsfähigkeit und Akzeptanz eines Schienenverkehrsmittels gänzlich verzichtet hätte.

Für eine neue Straßenbahnlinie muss der Griesplatz umgestaltet werden. Vor allem die Verkehrsführung für die Autos ist ein Knackpunkt. *Foto: Martin Wolf*

Nach Absage der Murgondel präsentierte die von der Holding Graz gegründete *„Projektgesellschaft für moderne urbane Mobilität“* (kurz MUM) ein neues U-Bahn-Projekt. Dass Verkehrsplaner Hüsler von einer U-Bahn in Graz abgeraten und wiederholt eindeutig den Ausbau der Straßenbahn empfohlen hatte, schien die Verantwortlichen nicht zu beeindrucken. Bemerkenswert ist allerdings, dass die angedachten U-Bahn-Korridore weitgehend deckungsgleich mit geplanten Straßenbahntrassen sind. Von offizieller Seite spricht man bei der Holding von einer Schnellverbindung, welche die Tram ergänzen soll. Das funktioniert in Millionenstädten wie Wien, Budapest, Prag oder Warschau. In Graz ist eine parallele Führung von Metro und Tram unsinnig, sodass das Festhalten an dem Metro-Projekt de facto als Abkehr vom Straßenbahnausbau zu werten ist.

Dazu noch ein kurioses Detail am Rande: Bereits im November 2003, also vor gut 17 Jahren, wurde dem Grazer Gemeinderat ein Bericht vorgelegt, welcher die Straßenbahn der Metro von Rennes (auch heute wieder das Lieblingsbeispiel der Metro-Befürworter), einem Cable Liner von Doppelmayr und einem spurgeführten O-Bus, dem Translohr, gegenüberstellte. Auch damals fiel das Ergebnis klar zugunsten des Tramausbaus aus.

Über die Hintergründe lässt sich nur spekulieren, wobei zwei konkrete Motivationsfaktoren einleuchtend erscheinen: Einerseits hat die Diskussion um vermeintliche Alternativen in der Vergangenheit ausnahmslos immer zu Verzögerungen bei Tramprojekten geführt. Es wird also möglicherweise auf Zeit gespielt. Andererseits dürften die zuvor erläuterten notwendigen Eingriffe in den Straßenverkehr durch große Straßenbahn-Neubaustrecken nicht auf ungeteilte Begeisterung stoßen. Und so musste eine autofreundliche ÖV-Variante gefunden werden, die sich entweder den Platz mit dem KFZ-Verkehr teilen muss (Busse), oder eben über oder unter der Straße unabhängig vom Straßenverkehr unterwegs ist. In allen Fällen steht also nicht der öffentliche Verkehr, sondern das Auto im Mittelpunkt der Überlegungen. Keine guten Rahmenbedingungen für ein ÖV-Projekt.

Ausblick

An der Börse und im Leistungssport gilt der Grundsatz, dass für einen Durchbruch – sei es ein neues Kurshoch oder eine neue Bestzeit – erst ein Plateau überwunden werden muss. Das gelingt selten beim ersten Versuch. Ob sich dies auf den Straßenbahnausbau übertragen lässt? Außer Frage steht, dass die Südwestlinie nicht nur mehrfach von einem renommierten Verkehrsexperten nachdrücklich empfohlen wurde, sondern dass auch der volkswirtschaftliche Nutzen außer Frage steht und das Projekt – im Gegensatz zu einer zehnmal so teuren Metro – auch finanzierbar ist, zumal das Land Steiermark, welches aktuell ein Drittel der Kosten zu den in Bau und Planung befindlichen Tramstrecken beisteuert, eine derartige Drittelfinanzierung auch für die Zukunft in Aussicht gestellt hat. Letztlich steht und fällt das Projekt aber mit dem politischen Willen.

Stefan Kompacher

KOOPERATION MIT:
PRO BIM GRAZ
http://probimgraz.info/

Vorerst gerettet

Ein Touristikverkehr auf der Gleichenberger Bahn ist bis 1. November 2021 gesichert.

Lange herrschte Unsicherheit über die Zukunft der Gleichenberger Bahn. Nun die erlösende Nachricht: Zumindest für 2021 ist die Finanzierung eines Touristikverkehrs an Wochenenden und Feiertagen gesichert.

Wie in Fahrgast 2/2020 berichtet, sieht der Regionale Mobilitätsplan für die Region Vulkanland vor, zwischen Feldbach und Bad Gleichenberg als Rückgrat im Öffentlichen Verkehr ein verbessertes Bussystem zu etablieren, während der Bahnlinie künftig nur noch eine touristische Funktion zukommen soll. Hintergrund ist in erster Linie die Streckenführung der Bahn, die von Feldbach über Gnas nach Bad Gleichenberg führt und etwa 10 km länger ist als die direkte Straßenverbindung. Folglich sind auch die Fahrzeiten der Züge länger als jene der Busse (39 Minuten gegenüber 22 Minuten). Die Stärken der Bahn zeigen sich hingegen vor allem bei der Nutzung im Freizeitverkehr: Dazu zählt ihre idyllische, kurvenreiche Streckenführung durch Mischwälder und über Höhenrücken mit schöner Aussicht, sowie die mittlerweile schon historischen Fahrzeuge, Gleichstrom-Elektrotriebwagen aus den 1930er Jahren. Ideen zu einer Modernisierung und Beschleunigung der Bahn hatte es in den 2010er Jahren gegeben – um sie ist es jedoch wieder sehr still geworden. Daher scheint die Entscheidung, im konkreten Fall den Bus als Hauptverkehrsträger einzusetzen und der Bahn die Rolle des Touristik- und Freizeitverkehrsträgers zuzuweisen, zunächst durchaus sinnvoll.

Auch 2021 werden Ausflüge mit der Gleichenberger Bahn möglich sein (Foto aus dem Jahr 2019).

Neues Bussystem

Im Juli 2020 startete also ein verbessertes Bussystem in der Region Vulkanland, das eigentlich schon lange überfällig war. Häufigere Verbindungen gibt es nun nicht nur zwischen Feldbach und Bad Gleichenberg, sondern auch darüber hinaus nach Straden und bis Bad Radkersburg. Zwar sind noch einige Mängel vorhanden – etwa, dass einige aus Feldbach kommende Busse in Bad Gleichenberg schon an der Haltestelle „Villa d'Orsay" enden und den Bahnhof mit Einkaufszentrum, Park-&-Ride-Platz sowie dem anschließenden Ortsteil Sulz nicht anfahren – dennoch kann das erweiterte Busangebot als Schritt in die richtige Richtung gesehen werden. Parallel dazu verkehrte weiterhin zunächst noch täglich die Gleichenberger Bahn mit vier Zugpaaren pro Tag. Doch dunkle Wolken lagen (im wahrsten Sinne des Wortes) über der Bahnlinie: Ab 22. August 2020 war ein Teil der Bahnstrecke wegen Unwetterschäden gesperrt und musste im Schienenersatzverkehr betrieben werden. Erst am 23. Oktober 2020 konnte nach umfangreichen Reparaturarbeiten der Bahnbetrieb wieder in vollem Umfang aufgenommen werden. Am 31. Dezember 2020 endete wie angekündigt der tägliche Regelverkehr auf der Bahnstrecke Feldbach–Bad Gleichenberg mit dem Auslaufen des alten Verkehrsdienstevertrages.

Touristikverkehr

Unklar war lange Zeit, wer den geplanten Wochenend-Touristikverkehr bestellen und damit die Kosten dafür tragen sollte. Von Seiten des Verkehrsressorts der Steiermärkischen Landesregierung wurde mitgeteilt, dass man auf Wunsch der Region die Verkehrsdienstleistungsbestellungen von der Bahn auf den Busverkehr umgeschichtet habe und man für ein darüber hinaus gehendes touristisches Angebot nicht zuständig sei. Die Anrainergemeinden der Bahn wollten zunächst ebenfalls nicht für die Finanzierung aufkommen und auch der Betreiber selbst kann ohne Bestellung die Verkehrsdienstleistung nicht anbieten, da sie – wie generell im Öffentlichen Verkehr – natürlich nicht eigenwirtschaftlich (also kostendeckend allein durch die Einnahmen aus verkauften Fahrkarten) ist.

Im Herbst 2020 versuchte Fahrgast mit mehreren Presseaussendungen den Fokus der Öffentlichkeit auf die unsichere Zukunft der Gleichenberger Bahn zu lenken. Tatsächlich griffen regionale Zeitungen und sogar der ORF Steiermark auf seiner Internetseite dieses Thema auf. Fahrgast forderte einen „Runden Tisch" von Land Steiermark, Anrainergemeinden, Tourismusverbänden und der Steiermarkbahn, um gemeinsam zu einer Finanzierungslösung für den Touristikverkehr zu kommen. Auch zur Gestaltung eines attraktiven Wochenend- und Freizeitverkehrs machte Fahrgast konkrete Vorschläge: Einen 2-Stunden-Takt an Freitagen nachmittags sowie ganztägig an Samstagen und Sonntagen mit Anbindung aller Züge an die S-Bahn in Feldbach, weiters eine Betriebsdauer mindestens bis 19.00 Uhr und eine Anerkennung des Verbundtarifs und damit des beliebten Freizeit-Tickets.

Kein Angebot

Ohne Finanzierungslösung für den Wochenend-Bahnverkehr wäre es im Öffentlichen Verkehr in der Region zu massiven Verschlechterungen gekommen. Das Gesamtangebot zwischen Feldbach und Bad Gleichenberg hätte sich sonntags von neun Verbindungen (fünf Bus- und vier Zugpaare) auf fünf reduziert. Und obwohl die Bezeichnung „Touristikverkehr" suggeriert, dass Menschen hier quasi nur zum Spaß Zug fahren, ist die

Gleichenberger Bahn bis heute an Wochenenden das einzige öffentliche Verkehrsangebot für die Gemeinde Gnas, denn auch mit dem neuen Bussystem erreicht man Gnas nur an Werktagen außer Samstag. Dasselbe gilt auch für touristisch wichtige Ortsteile von Bad Gleichenberg, etwa Hofstätten mit seinem Freilichtmuseum oder Trautmannsdorf, dem Ausgangspunkt des „Saurier-Wanderweges" zum Styrassic Park. Sie alle liegen an der Bahnstrecke und werden von den direkt zwischen Feldbach und Bad Gleichenberg verkehrenden Bussen nicht bedient. Die Bahn hingegen kann hier ihre Vorteile ausspielen: Denn sie gilt selbst als Attraktion und zieht damit Ausflügler und Urlauber als Fahrgäste an, gleichzeitig kann so ein Mindestangebot an Wochenenden in dieser dünn besiedelten Region angeboten werden, in der das Verkehrsressort einen Busverkehr wegen geringer Nachfrage für nicht nötig erachtet.

Die urigen Triebwagen aus der Anfangszeit der Bahn sind auch weiterhin auf der Strecke im Einsatz – wie lange noch?

Finanzierungslösung

Zu dem von Fahrgast geforderten „Runden Tisch" kam es zwar nicht, dafür jedoch zu zahlreichen und letztlich erfolgreichen Verhandlungen im Hintergrund. Besonders anerkennend zu erwähnen ist hier das Engagement von Regionssprecher und Landtagsabgeordneten Franz Fartek, der diese Gespräche geleitet hatte. Mitte Dezember 2020 kam die erfreuliche Nachricht, dass zumindest für das Jahr 2021 eine (Übergangs-)Lösung gefunden werden konnte. Als Besteller für den Touristikverkehr treten nun das Regionalmanagement sowie die Anrainergemeinden Feldbach, Gnas und Bad Gleichenberg auf, wobei letztere optimistisch sind, dass sie die Kosten wiederum aus Bedarfsmitteln des Landes erstattet bekommen. Allen Beteiligten sei an dieser Stelle für die gelungene Finanzierung gedankt.

Angebot

Ab voraussichtlich 30. Jänner 2021 (Stand bei Redaktionsschluss) wird es an Sams-, Sonn- und Feiertagen je vier Zugpaare auf der Gleichenberger Bahn geben. Gefahren wird in einem 3-Stunden-Takt; die Abfahrten erfolgen in Feldbach um 9.18, 12.18, 15.18 und 18.18 Uhr und in Bad Gleichenberg um 10.07, 13.07, 16.07 und 19.07 Uhr. Damit wurde zwar nicht die Fahrgast-Forderung nach einem 2-Stunden-Takt umgesetzt, jedoch sehr wohl jene nach einer längeren Betriebsführung bis 19.00 Uhr (nach dem bisherigen Fahrplan hatte der letzte Zug Bad Gleichenberg bereits um 17.07 Uhr verlassen). Somit steht Wanderern mehr Zeit für ihre Touren zur Verfügung, was insbesondere im Sommer auf große Nachfrage stoßen dürfte. Erfreulich ist auch, dass weiterhin der Verbundtarif und damit das beliebte Freizeit-Ticket gelten soll.

Zuggattung	R	R	R	R
Zugnummer	8603	8605	8615	8611
Fahrradbeförderung	🚲	🚲	🚲	🚲
S3 Graz Hauptbahnhof ab	*8:08*	*11:08*	*14:08*	*17:08*
S3 Gleisdorf ab	*8:50*	*11:50*	*14:50*	*17:50*
S3 Feldbach an	*9:13*	*12:13*	*15:13*	*18:13*
Feldbach	9:18	12:18	15:18	18:18
Gnas	9:40	12:40	15:40	18:40
Bad Gleichenberg	9:57	12:57	15:57	18:57
Zuggattung	R	R	R	R
Zugnummer	8602	8604	8608	8612
Fahrradbeförderung	🚲	🚲	🚲	🚲
Bad Gleichenberg	10:07	13:07	16:07	19:07
Gnas	10:23	13:23	16:23	19:23
Feldbach	10:45	13:45	16:45	19:45
S3 Feldbach ab	*10:50*	*13:50*	*16:50*	*19:50*
S3 Gleisdorf an	*11:12*	*14:12*	*17:12*	*20:12*
S3 Graz Hauptbahnhof an	*11:53*	*14:53*	*17:53*	*20:53*

Vier Zugpaare verkehren an Samstagen, Sonn- und Feiertagen auf der Gleichenberger Bahn. Der Fahrplan ist auf Freizeitaktivitäten abgestimmt. *Fahrplanausschnitte: Verbundlinie*

Marketing

Der Betrieb der Gleichenberger Bahn ist bis 1. November 2021 befristet. In dieser Zeit soll nicht nur die Frequenz des Verkehrs an Wochenenden und Feiertagen geprüft werden, sondern auch an einer längerfristigen Finanzierung und einem touristischen Gesamtkonzept gearbeitet werden, in das die Gleichenberger Bahn eingebettet werden kann. Insbesondere mit dem Ausbau von Themenfahrten und Kombi-Angeboten, etwa Bahnfahrt und Verköstigung lokaler Spezialitäten, lassen sich sicherlich Gäste ansprechen.

Doch möchte man sich nicht nur auf Urlauber verlassen: Regionssprecher Franz Fartek ruft auch die einheimische Bevölkerung dazu auf, die Gleichenberger Bahn in ihre Freizeitaktivitäten einzuplanen und für die eine oder andere entspannte Fahrt nach Bad Gleichenberg zu nutzen. Bekanntlich schätzt man oft das Schöne direkt vor der eigenen Haustür viel zu wenig.

Zukunft

Insgesamt stehen also die Chancen nicht schlecht, dass die Gleichenberger Bahn, die 2021 ihr neunzigjähriges Jubiläum feiern kann (was hoffentlich touristisch gewürdigt und genützt wird!), auch in Zukunft durch das oststeirische Hügelland fahren wird. Dennoch darf nicht übersehen werden, dass vorerst nur eine befristete Finanzierung für 2021 gesichert ist. Damit die Region in Zukunft dauerhaft weiter von ihrer Bahnlinie profitieren kann, werden noch längere Verhandlungen nötig sein.

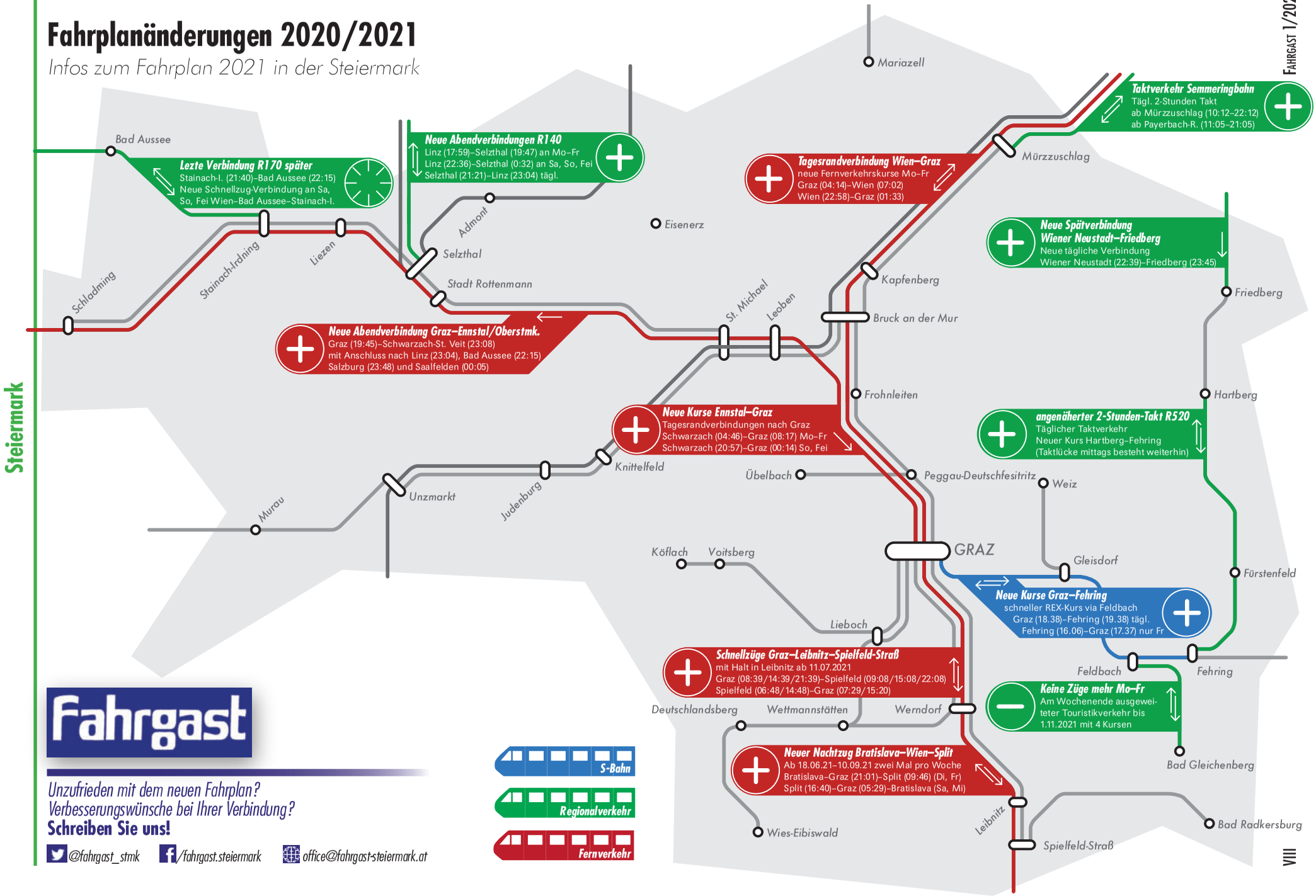
Marcus Pirker

Freizeit-Ticket

Mit dem Freizeit-Ticket kann eine Person um 11 Euro an einem Sams-, Sonn- oder Feiertag das komplette Liniennetz in der Steiermark nutzen (auf Bahnstrecken nur in Nahverkehrszügen). Es ist somit die ideale Fahrkarte für Ausflüge in das oststeirische Vulkanland und einen Besuch der Gleichenberger Bahn. Mehr auf *verbundlinie.at*

Fahrplanänderungen 2020/2021

Infos zum Fahrplan 2021 in der Steiermark



Fahrgast

Unzufrieden mit dem neuen Fahrplan?
Verbesserungswünsche bei Ihrer Verbindung?
Schreiben Sie uns!

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

Alle Angaben sind nach bestem Wissen und Gewissen erstellt und ohne Gewähr

Drei neue Hybrid-Busse

Ende November 2020 wurden drei neue Solobusse (12 Meter Länge) an die „Klagenfurt Mobil GmbH“ (KMG) ausgeliefert, welche zur Aufstockung des Fuhrparks für den Betrieb der Linie C gedacht sind.

Ein neuer Hybrid-Bus in der Haltestelle „Welzenegg“. Foto: -DL-

In Hinblick auf umweltfreundlichere Betriebsformen sind die neuen Fahrzeuge von Mercedes als so genannte Hybrid-Busse ausgeführt. Die Fahrzeuge besitzen also neben dem Dieselmotor auch einen Elektromotor.

Der Elektromotor ist zwischen dem Verbrennungsmotor und dem Getriebe verbaut. Beim Bremsen kann die Energie in elektrischen Strom umgewandelt und sodann gespeichert werden (Rekuperation). Sobald der Bus aus dem Stand anfährt, kann die elektrische Energie wieder aus dem Speicher entnommen werden und mit dem Elektromotor den Verbrennungsmotor unterstützen. Der Elektromotor dient hierbei zur Deckung der Spitzenlast. So wird weniger Treibstoff benötigt und der Ausstoß von Emissionen reduziert.

Die Fahrzeuge entsprechen dem neuen Design der KMG in den Farben weiß/türkis. Überdies verfügen sie über eine gut lesbare, weiße Zielanzeige.

Die mittlere Tür wurde als Außenschwenktür ausgeführt (diese Ausführung gab es bereits bei den ersten Niederflur-Solobussen). Dadurch wurde der Auffangbereich vergrößert und als zusätzlicher Stellplatz für einen Rollstuhl oder Kinderwagen nutzbar.

- David Lackner -

Weniger Emissionen

(Entgeltliche Einschaltung)

Klagenfurt

& der öffentliche Verkehr

Mit Blick auf die Bürgermeister- und Gemeinderatswahlen am 28. Feber 2021 bat ...

fahrgast kärnten 20 Jahre

... SpitzenkandidatInnen um Antworten auf Fragen über die Zukunft des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in der Landeshauptstadt.

1. Welchen **Stellenwert** geben Sie dem ÖV in der **Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee** in der kommenden Legislaturperiode, insbesondere nach der „Corona-Zeit“ ?

2. Wie stehen Sie zu einer verstärkten **Finanzierungsbeteiligung** der Stadt am ÖV? Welches Budget sollte für diesen vorgesehen werden ?

3. Welche **Verbesserungen** streben Sie und Ihre Partei im öffentlichen Verkehr für das Jahr 2021 an ?

4. Wie stehen Sie zum in Auftrag gegebenen Linienkonzept mit Hauptlinien im 10-Minuten-Takt und Nebenlinien im 20-Minuten-Takt, wie es im **„Mobilitätskonzept“** der Fa. „Traffix“ empfohlen wurde ?

Foto: Stadtpresse

Bürgermeisterin
Dr. Maria-Luise Mathiaschitz
SPÖ

1.

Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels sind Gebot der Stunde. Einen wesentlichen Beitrag kann der Rückgang des motorisierten Individualverkehrs leisten. Unser Ziel: den motorisierten Personennahverkehr bis 2035 auf 30% zu senken und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) entsprechend zu steigern. Kernstück des schrittweise neuen Linienkonzepts der Klagenfurt Mobil GmbH sind Hauptlinien mit einem 10-Minuten-Takt sowie der Ausbau von Mobilitätsknotenpunkten. Für weniger bevölkerungsreiche Stadtteile sind bedarfsoriente „Mikroverkehrslösungen“ geplant.

2.

Von Seiten der Stadt werden aktuell rund € 9 Mio. für die Bereitstellung des ÖPNV sowie zusätzlich coronabedingte Mindereinnahmen von € 1,6 Mio. abgegolten. Der ÖPNV kann nicht ausschließlich Aufgabe der Kommunen sein. Es wäre dringend notwendig, dass sich sowohl Land als auch Bund am Ausbau des ÖPNV in der Landeshauptstadt finanziell beteiligen. Nur gemeinsam wird es uns gelingen, den ÖPNV nachhaltig und vor allem flächendeckend zu verbessern.

3.

Das „Traffix-Verkehrskonzept“ wird 2021 fortgeführt. Aufgrund der Corona-Krise gibt es Verzögerungen bei der Einführung des 10-Minuten-Taktes zwischen Hauptbahnhof und Universität und damit einhergehend einer verbesserten Anbindung des Lakeside-Parks. Beim Lakeside-Park und in Harbach sind Mobiltätsknotenpunkte geplant.

4.

Die Stadt Klagenfurt steht zum Mobilitätskonzept. Die wesentlichen Verbesserungen des ÖPNV sind Hauptlinien im 10-Minuten-Takt und Nebenlinien im 20-Minuten-Takt. Die Geschwindigkeit der Umsetzung hängt von der finanziellen Unterstützung von Land und Bund ab. Entsprechende Gespräche sind derzeit im Laufen.

1.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird immer wichtiger und daher gehört ein sicherer Transport von Fahrgästen gewährleistet. Es wäre eine Überlegung, Busse mit Desinfektionsspendern bei den Eingängen auszustatten, bargeldloses Zahlen zu ermöglichen und Luftdesinfektionstechnologien einzusetzen, um eine Verbreitung von Krankheiten auf so engem Raume durch Aerosole oder Handkontakt zu verhindern.

2.

Um den ÖPNV zu optimieren, wird man mehr Budget zur Verfügung stellen müssen um die Flotte, die ja hauptsächlich von den STW betrieben wird, zusätzlich finanziell zu unterstützen.

3.

Zuerst müssen die Linien besser getaktet werden, Umlandbezirke besser angebunden und die Busse modernisiert werden. Im Sinne eines nachhaltigen Umweltgedankens sollten Busse vermehrt mit alternativen Energien wie Biogas oder Wasserstoff betrieben werden, sofern alles technisch ausgereift ist (Stichwort: Dekarbonisierung des ÖPNVs), Haltestellen gehören verbessert und auch die Gestaltung des Heiligengeistplatzes in Richtung „Wohlfühlplatz“ sollte forciert werden.

4.

Das Konzept ist sehr zu begrüßen, aber es mangelt an der Umsetzung. Die Linie C zum Lakeside Park, hätte schon voriges Jahr hergestellt werden sollen. Bis heute sind rund 1400 Mitarbeiter nicht an das öffentliche Busnetz angebunden. Das ist ein Skandal!

Stadtrat Wolfgang Germ
FPÖ

Foto: FPÖ Klagenfurt

Foto: Helge Bauer

Stadtrat Markus Geiger
ÖVP

1.

Das starke Bevölkerungswachstum in Klagenfurt bewirkt eine stetige Zunahme an Verkehr. In den Verkehrs- und Mobilitätskonzepten ist scheinbar Widersprüchliches wie steigendes Verkehrsaufkommen und knapper werdende Räume in der Stadt zu vereinen. Dem Individualverkehr muss auch künftig genügend Platz eingeräumt werden. Man ist auch gefordert, den Ausbau des ÖV mit aller Kraft voranzutreiben, neue Stadtteile zu erschließen und dabei auch die Interessen der schwächeren Verkehrsteilnehmer sowie Bewohnerinnen und Bewohner zu berücksichtigen, und zu all dem noch dem Klimawandel entgegenzuwirken. Der Stillstand und Projektstau in der Verkehrspolitik ist dringend abzuarbeiten.

2.

Die Stadt finanziert bereits über die Stadtwerke den ÖV. Um den ÖV zu attraktivieren und die Menschen zum Umsteigen zu überzeugen, müssen wir sowohl in die Infrastruktur als auch in die Verkehrsmittel, z.B. Wasserstofffahrzeuge, investieren. Es muss über alternative Finanzierungsmöglichkeiten nachgedacht werden.

3.

Die Hauptrouten in Klagenfurt müssen in einer geringeren Taktung fahren. Für jene Gebiete, die weniger besiedelt sind, brauchen wir kleinere Fahrzeuge und individuellere Lösungen, wie z.B. Kleinbusse, Sammeltaxis, etc. Weiters muss das Umland an Klagenfurt besser angebunden werden, dafür müssen Verkehrsverbund und STW noch enger zusammenarbeiten.

4.

Wir sehen das sehr positiv. Der ÖV gehört so gut wie möglich ausgebaut, deshalb ist die 10-Minuten-Takt-Linie absolut unterstützenswert, aber da Klagenfurt so großflächig ist, ist es nicht möglich, jede Linie im 10-Minuten-Takt zu planen. Für die Peripherie sind die 20-Minuten-Linien trotzdem ein Schritt nach Vorne.

Foto: Frank Frey

Stadtrat Frank Frey
Die Grünen

1.
Höchste Priorität. Der Plan sieht als Endziel eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen von 20 auf ca. 40 Mio. Passagiere jährlich vor, im Modal Split von 9% auf 18%.

2.
Die Stadt schießt momentan 10,4 Mio Euro zum ÖPNV zu. Um die gesteckten Ziele zu erreichen ist das Land Kärnten gefordert, finanzielle Mittel in der Höhe von ca. 3 Mio Euro jährlich beizustellen. Der ÖPNV muss über die Stadtgrenzen hinaus betrachtet werden, Beispiel Einpendler*innen, darum ist das Land ebenso in der Pflicht. Zusätzlich sollen die Einnahmen aus den Parkgebühren in Klagenfurt für den ÖPNV zweckgebunden (rd. 3 Mio Euro/Jahr) werden.

3.
Ausbau von Linien im 10 Minuten Takt. Die Linie C von der City zum Lakesidepark geht 2021 in Betrieb. Ebenso erfolgt eine, für die Fahrgäste bessere Anbindung von Viktring. Randbezirke werden mit Mikro-ÖPNV angebunden. Und selbstverständlich streben wir eine Einbindung des 1-2-3 Tickets des Bundes an.

4.
Das Verkehrskonzept von „TRAFFIX“ ist aus unserer Sicht gut. Verbesserungsvorschläge z.B. von Seiten des Vereins Fahrgast sind schon eingearbeitet worden. Da mehrere Ausbaustufen im Konzept vorgesehen sind, sind weitere Anregungen willkommen.

1.
Der Stellenwert des ÖV kann in Klagenfurt leider gar nicht mehr kleiner werden, daher stehe ich/Team Klagenfurt für einen raschen, effektiven und zukunftsorientierten Um- und Ausbau des ÖV in Klagenfurt.

2.
Wegen der von der EU verlangten Dekarbonisierung (Umrüstung auf Nullemissions-Fahrzeuge) steht Klagenfurt mit seiner Dieselbusflotte vor einer großen Herausforderung. Eine Erhöhung des Budgets wird durch unsere Forderung nach „Gratis Öffis für Klagenfurt“ notwendig sein. D.h. das derzeitige Budget wird zumindest verdoppelt werden müssen. Die zukünftige Stadtregierung soll Fördergelder für den attraktiven Ausbau des ÖV von Land, Bund und insbesondere EU lukrieren.

3.
Ein Vergleich - Innsbruck mit 131.000 Einwohnern und einer Fläche von 105 km^2 betreibt 150 Gelenks- und Solobusse plus 32 Straßenbahnwagen. Klagenfurt mit 101.000 Einwohnern und 120 km^2 (!!) verfügt gerade über knapp 70 Gelenks- und Solobusse. D.h. für unsere Forderungen, wie „Gratis Öffis“, 10 Min. Takt auf allen Linien, Nachtlinien für Studenten /Schüler, Umstieg auf Wasserstoff- und/oder Elektrobusse und in kleinere Busse - insbesondere für die Innenstadt - wird eine Erhöhung der Anzahl der Busse und Fahrer unbedingt von Nöten sein. Nur ein attraktiver und schnell getakteter, moderner Busverkehr mit Haltestellen-Echtzeitanzeigen wird auch angenommen.

4.
Diese „Empfehlung“ ist für das Team Klagenfurt ein Mindesterfordernis, welches schnell weiter verbessert werden MUSS. Es ist auch zu überlegen, die zur Fußball-EM eingeführten Ringlinien wieder zu beleben, da die Response auf deren Einführung durchwegs positiv war.

Gemeinderat Klaus-Jürgen Jandl
Team Klagenfurt

Foto: Team Klagenfurt intern

Foto:dieda.xyz

Janos Juvan
NEOS

1.
Der ÖPNV ist einer der zentralen Schlüssel, um Klagenfurt zu einer nachhaltigen, zukunftsfitten Stadt zu machen. Es muss zum „guten Ton“ gehören, das Auto immer öfter stehen zu lassen und auf ÖV umzusteigen. Das gelingt nur, wenn die Menschen schnell und einfach von A nach B kommen. Der Stellenwert des ÖV könnte bei attraktiven Taktungen viel höher sein. Corona hat sich negativ auf die Nutzung des ÖV ausgewirkt. Attraktiver wird der ÖV nicht allein durch den Preis, sondern durch Komfort bzw. Schnelligkeit. Das bedeutet intelligente Taktungen, multimodale Knotenpunkte, flächendeckend digitale Anzeigen und ein digitales Ticketsystem. Hier schläft Klagenfurt seit Jahren.

2.
Für eine schnelle Verbesserung des ÖPNV wird man Geld so in die Hand nehmen müssen, dass es einen nachhaltigen Effekt und im Erfolgsfall auch eine entsprechende Rückführung finanzieller Mittel gibt. Auf Fördermittel soll zugegriffen werden.

3.
Mit der Fertigstellung der Koralmbahn wird und muss der Hauptbahnhof der neue, zentrale Verkehrsknotenpunkt der Stadt sein. Zu diesem gehört dann die STW-Busflotte verlegt. Dann birgt plötzlich ein zentraler, derzeit völlig versiegelter und verbauter Platz neues Potenzial, zum grünen Erholungsherz der Stadt zu werden.

4.
ÖV wird erst dann intensiv genutzt, wenn die Menschen nicht länger als max. 10-15 Minuten auf den nächsten Bus warten müssen. Längst wäre so eine Senkung des Individualverkehrs entstanden. Nebenlinien im 20-Minuten-Takt sind sinnvoll. Für wenig ausgelastete Strecken braucht es Mikro-Lösungen. Es ist wichtig, ganzheitlich zu denken und noch intelligentere Verschränkungen zwischen Bus, Bahn und der gut ausgebauten S-Bahn zu schaffen und multimodale Knotenpunkte für Pendler zu forcieren.

1.
Wir wollen die Taktung des ÖVs in Klagenfurt deutlich steigern. Nachhaltige urbane Mobilität muss Realität werden. Die Anzahl an E-Bussen soll deutlich gehoben werden. Mittels Ringlinienkonzept und Einbahn mit Busspur sowie einer Minutentaktung innerhalb des Rings, soll ein schnelles und umweltfreundliches Vorankommen sichergestellt werden. Innerhalb des Rings wollen wir den Einsatz von Elektro-Shuttle-Bussen umsetzen. Wir fordern die Umsetzung eines 365-Euro-Jahrestickets für Pendler in ganz Kärnten und ein 199-Euro-Jahresticket für Menschen mit Mindestpension. Diese landesweite Maßnahme soll den Autoverkehr reduzieren.

2.
Ich kann mir sehr gut vorstellen, die Finanzierung seitens der Stadt für den ÖV deutlich auszubauen. Mehrere Ziele sind damit nachhaltig erreichbar: Die Belebung der Innenstadt, der Klimaschutz, die Erhöhung der Mobilität der Klagenfurterinnen und Klagenfurter, besonders auch der Jugend und Senioren und die Reduktion der Feinstaubbelastung durch den verstärkten Einsatz von E-Bussen.

3.
Generell wollen wir den ÖV in allen Bereichen schnellstmöglich ausbauen. Wir stehen für die Erhöhung der Taktung des ÖV in Klagenfurt und die Steigerung der Anzahl der E-Busse. Welche Maßnahmen davon bereits 2021 umsetzbar sind, muss genau geprüft werden. Wir sind bereit, hier das Tempo deutlich zu erhöhen, um Klagenfurt zu einer pulsierenden Stadt zu machen.

4.
Das Linienkonzept ist positiv zu bewerten. Generell befürworte ich die deutliche Stärkung der Taktung, als wichtigen Schritt für ein modernes Mobilitätskonzept für Jung und Alt.

Gemeinderat Christian Scheider
Team Kärnten

Foto:klagenfurt.at

Linie C: Hoffentlich nur verschoben und nicht abgesagt

Gleichzeitig mit dem europäischen Fahrplanwechsel im Dezember 2020 hätte sich auch im Klagenfurter Stadtverkehr einiges ändern sollen (vgl. **fahrgast**-Magazin Nr. 2/2020).

Verbesserungen waren geplant

Neben der Einführung einer zweiten Hauptlinie im 10-Minuten-Takt (Linie C: Hauptbahnhof – Heiligengeistplatz – Universität – Klagenfurt West/Strandbad) hätte dies auch eine Verbesserung für den Stadtteil Viktring bedeutet (ganztägiger 20-Minuten-Takt).

Kommen „verlorene" Fahrgäste wieder?

Durch diese geplanten Änderungen wäre es auch auf zahlreichen anderen Linien zu Anpassungen in der Linienführung und vor allem bei den Abfahrtszeiten gekommen. Der Fahrplan für sämtliche Linien war einige Zeit bereits über die App „Klagenfurt Mobil" sowie die ÖBB-Internetauskunft „Scotty" abrufbar.

Überraschende Verschiebung

Im letzten Moment, rund eineinhalb Wochen vor dem 13.12.2020, wurden all diese Änderungen aufgrund der „Gesamtbelastungen der COVID19-Pandemie" durch die Stadt Klagenfurt abgesagt und auf die Zeit „nach Corona" verschoben.

Von Erwin Smole, dem Geschäftsführer der „Klagenfurt Mobil GmbH", konnte man in einem Zeitungsbericht Anfang Jänner 2021 vernehmen, dass durch Corona-bedingte Einnahmeverluste erstmals auch eine Angebotsreduktion („striktes Sparprogramm") überlegt wird. Gleichzeitig war im gleichen Artikel aber auch von einer Aufrechterhaltung des Angebots und sogar einer Attraktivierung zu lesen.

Widerspruch?

Ausgaben für neue Farbe der Busse

Bei all den Spargedanken wirkt die im Jahr 2020 durchgeführte Umfärbung der gesamten Fahrzeugflotte (über 60 Busse) in die neue Unternehmensfarbe Türkis doch etwas bizarr.

Die hierbei aufgewendeten Gelder wären bei anderen, für den Fahrgast relevanteren Dingen wohl besser eingesetzt. Neben dem Einsatz für den Fahrbetrieb sei hier auch der Ausbau von elektronischen Haltestellenanzeigen und -aushängen erwähnt.

Positive Beispiele in Kärnten

Dass die Corona-Krise nicht zwangsweise zu Angebotsreduktionen im öffentlichen Verkehr führen muss, zeigen positive Gegenbeispiele in Kärnten. So beispielsweise die S-Bahn Kärnten der ÖBB (Einführung des Stundentakts an Wochenenden), der Villacher Stadtverkehr Kowatsch (Einführung von zwei 30-Minuten-Taktlinien), sowie der Regionalbusverkehr (erweitertes Angebot an Wochenenden sowie Einführung eines Schnellbusnetzes in Kärnten).

Ausdünnung wäre kontraproduktiv

fahrgast kärnten ist sich der durch Corona angespannten Lage aufgrund geringerer Beförderungszahlen bewusst. Es bleibt dennoch zu hoffen, dass das Bekenntnis der Stadtpolitik zu Taktverbesserungen (Mobilitätskonzept mit Haupt- und Nebenlinien) und der dazu nötigen Finanzierung auch eingehalten wird.

Geht man davon aus, dass sich die Corona-Krise im Verlauf des Jahres 2021 einigermaßen entspannen wird, wäre es eindeutig das falsche Signal jetzt nach Sparpotenzialen zu suchen. Diese würden letzten Endes nur eine Angebotsreduktion und somit eine Verschlechterung für die Fahrgäste bedeuten.

Die Intervalle erst bei steigenden Fahrgastzahlen wieder zu verdichten, ist für **fahrgast kärnten** ein Trugschluss. Denn **„verloren" gegangene Fahrgäste können – selbst bei Intervallverdichtungen – nur schwer zurückgewonnen werden**, wie die Auswirkungen der Netzumstellung von 2011 noch Jahre später zeigten.

- David Lackner -

fahrgast kärnten bei der „Kärntner Messe"

Im Rahmen der „Kärntner Messe" im September 2020 fand die 20-Jahres-Feier der „Kärntner Linien" statt.

fahrgast kärnten war ebenso mit einem Informationsstand vertreten, präsentierte dabei auch das eigene **20-Jahr-Jubiläum des Vereins** und informierte über die Tätigkeit als ehrenamtliche Interessenvertretung für die Fahrgäste von Bahn und Bus. ***- ML -***

Villach: Erste Linien im 30-Minuten-Takt

Im **fahrgast**-Magazin 2/2020 wurde der neue, kostenlose Elektro-City-Bus mit einem 30-Minuten-Takt an Werktagen gelobt.

Für einen Taktverkehr im gesamten Villacher Liniennetz wurde nun, nach Gesprächen zwischen der Stadt Villach und dem Land Kärnten, ein Zeitraum von **fünf** (statt ursprünglich **zehn**) Jahren in Aussicht gestellt.

Im November 2020 starteten als erste Villacher Linien die Linien 7 und 8 mit einem konsequenten 30-Minuten-Takt.

Neue Linie 8

Die Linie 8 von Tschinowitsch über den Hauptplatz und Hauptbahnhof zum Technologiepark Villach (TPV) in Magdalen verkehrt ab ca. 05:30 Uhr bis ca. 22:30 Uhr im 30-Minuten-Takt. Da sich im TPV auch die Fachhochschule, die Wirtschaftskammer, das WIFI, das Postverteilzentrum und eine Lehrwerkstätte mit Lehrlingsheim befinden, ist es nun möglich, beispielsweise nach Kursen und Vorträgen in Richtung Innenstadt zu fahren, denn der letzte Bus verkehrt nun um 22:27 Uhr - statt bisher schon um 19:55 Uhr.

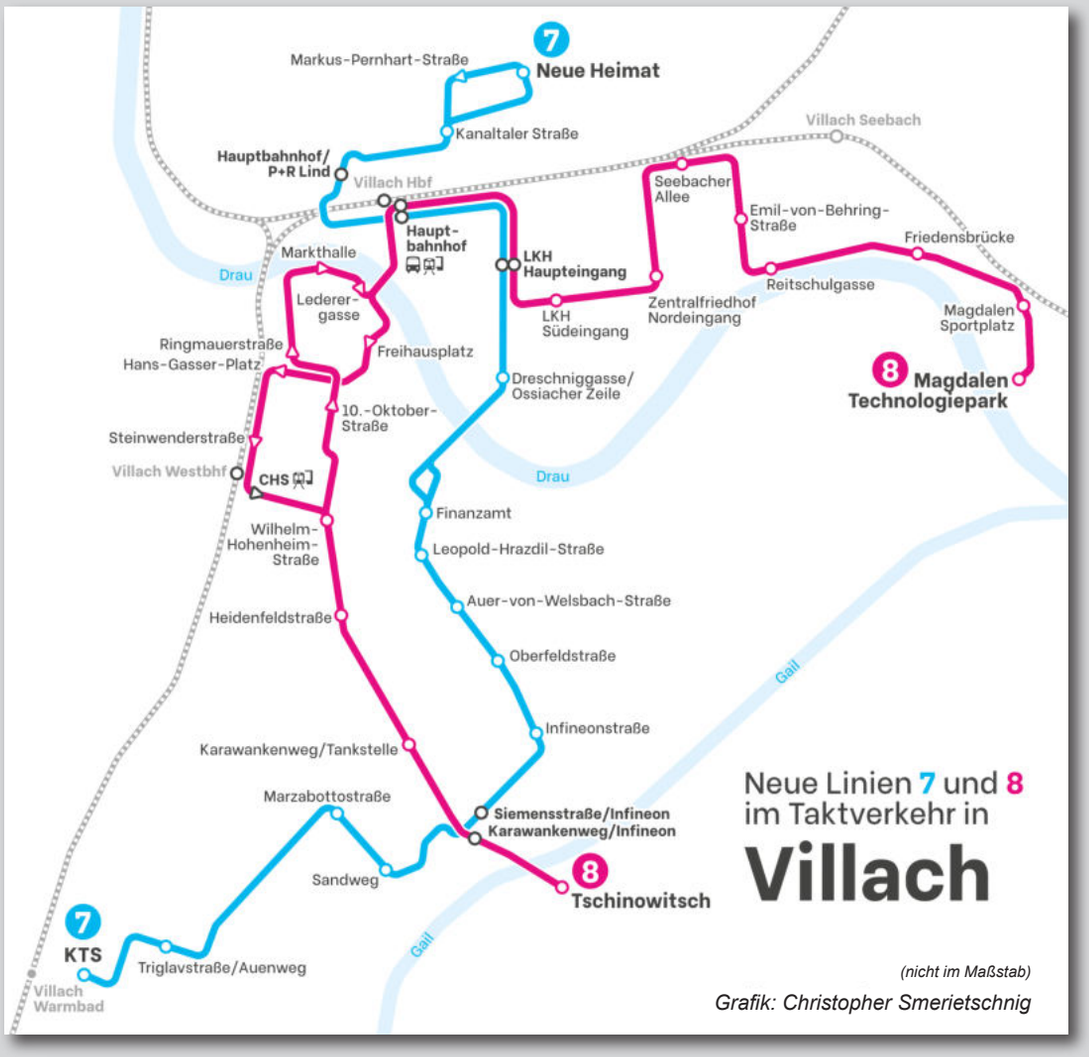
Neue Linie 7

Als zweite Linie im 30-Minuten-Takt fährt die Linie 7 von der Neuen Heimat im Stadtteil Lind über den Hauptbahnhof und die Firma „Infineon“ zu den Tourismusschulen in Warmbad - ebenfalls von frühmorgens (ca. 06:00 Uhr) bis zum späten Abend. Nun erschließen sich für viele Villacher neue Wege, ohne umsteigen zu müssen, z. B. Landeskrankenhaus, Finanzamt oder Bezirkshauptmannschaft. Sehr positiv ist auch eine neue Haltestelle vor einem großen Baumarkt.

Da sich Einkaufszentren, Supermärkte, Baumärkte etc. in den letzten Jahren immer mehr am Stadtrand ansiedelten und die Politik mit den Bussen fast nie nachzog, ist diese neue Linienführung ein erster wichtiger Schritt.

fahrgast kärnten hofft, dass sich die zuständigen Fachleute und Politiker die Siedlungs- und Gewerbegebiete ansehen und wenn notwendig, weitere neue Linienführungen und Haltestellen installieren. Auf jeden Fall sind die neuen Linien sehr positiv zu beurteilen.

- Richard Hunacek -



Grafik: Christopher Smerietschnig

Villach

& der öffentliche Verkehr

Welche Ziele verfolgen die politischen Parteien in Villach für die neue Legislaturperiode?

SpitzenkandidatInnen antworten auf Fragen von

fahrgast kärnten 20 Jahre

1. Welchen **Stellenwert** geben Sie dem ÖV in Villach in der kommenden Legislaturperiode, insbesondere nach der „Corona-Zeit“ ?

2. Wie stehen Sie zu einer verstärkten **Finanzierungsbeteiligung** der Stadt am ÖV? Welches Budget sollte für diesen vorgesehen werden ?

3. Welche **Verbesserungen** streben Sie und Ihre Partei im öffentlichen Verkehr für das Jahr 2021 an, auch bezüglich der **Fahrgastinformation** ?

4. **Wie oft** haben Sie in den Monaten vor Corona den öffentlichen Verkehr benützt ?

Foto: Kurt Remling

Bürgermeister Günther Albel
SPÖ

1.
Dem Thema des öffentlichen Verkehrs (ÖV) kommt in der kommenden Gemeinderatsperiode prioritäre Bedeutung zu und werden in dieser Gemeinderatsperiode begonnene Maßnahmen im Bereich des ÖV deutlich verstärkt und ausgebaut.

2.
Der finanzielle Aufwand der Stadt für den ÖV wurde bereits in der laufenden Gemeinderatsperiode von rund EUR 600.000 auf deutlich über € 2 Mio. nahezu vervierfacht. Dieser Betrag soll bis 2025 auf über € 4 Mio. ansteigen und damit noch einmal verdoppelt werden.

3.
In Villach wird in den kommenden Jahren ein moderner Taktverkehr eingerichtet, wie es diesen bis dato nicht gegeben hat. Darüber hinaus sollen neben einer Erweiterung des bestehenden Stadtbahnangebotes um zusätzliche Haltestellen bspw. im Bereich des Technologieparks oder im Stadtteil Wollanig auch bestehende Sharing-Modelle und das Angebot im Bereich des Mikroverkehrs kontinuierlich ausgebaut werden. Fahrgastinformation ist uns wichtig und liegt uns am Herzen. Wir werden 2021 weiter verhandeln, um eine flächendeckende Fahrgastinformation mit den Betreibern zu gewährleisten.

4.
Ich nutze das öffentliche Busangebot regelmäßig 3 bis 4 Mal pro Woche für den Weg zur Arbeit.

1.
Ich gehe davon aus, dass Corona zu einem generellen Umdenken innerhalb der Bevölkerung führt. Mehr Gesundheits- und Umweltbewusstsein erhöht zweifelsohne auch den Stellenwert für den ÖV. Dessen ist man sich im Rathaus selbstverständlich bewusst.

2.
Die Corona-Maßnahmen haben leider auch zu einer Verringerung der Steuereinnahmen geführt. Damit ist auch das städtische Budget geschrumpft. Welche Auswirkungen das auf den ÖV haben wird, kann man derzeit nicht realistisch beantworten.

3.
Ich gehe davon aus, dass alle Fahrpläne weiter aufrecht bleiben können und auch das Marketing für unsere Öffis gesichert ist.
Ich wünsche mir für 2021 Investitionen in die Infrastruktur der Haltestationen.

4.
Ich bemühe mich, möglichst oft den City-Bus zu benützen. Denn der braucht dringend mehr Fahrgäste.

Stadtrat Erwin Baumann
FPÖ

Foto: StR. Erwin Baumann

Foto: Marta Gillner

Stadträtin Katharina Spanring
ÖVP

1.

Da der ÖV in Villach nicht den Namen verdient, den er trägt, muss es eine umfassende Verkehrswende geben, und zwar wie folgt:

- Schnelle und getaktete Verbindungen
- 15 Minuten Taktverkehr mit sternförmiger Linienführung und Ringlinien, um das Umsteigen zu erleichtern und Ortsteile direkt miteinander zu verbinden
- Anbindung aller großen Wohngebiete, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen wie auch aller großen Arbeitgeber
- Querverbindungen und nicht nur der Hauptbahnhof müssen Ziel sein
- Sammeltaxis/Kleinbusse für entlegenere Ortsteile
- Ausbau von Auffangparkplätzen
- Der Vorteil für jeden Bürger muss sein, dass er innerhalb von 30 Minuten sein Ziel erreicht
- Den ÖV so zu attraktivieren, dass eine Autonutzung nicht immer notwendig ist; so soll Verkehrslärm und Umweltverschmutzung reduziert werden.

Bzgl. der Mobilitätsbedürfnisse sind die Karten neu zu mischen, auch mit Blick darauf, dass nicht alle ein Auto besitzen wollen und Alternativen wünschen, bei gleichzeitiger Akzeptanz, dass viele Leute auf das Auto angewiesen sind.

2.

Damit ein vernünftiger ÖV in Villach möglich ist, muss sich ein Budget von 6 - 7 Mio. Euro jährlich im Villacher Budget wiederfinden.

3.

Attraktivierung und Überdachung aller Bushaltestellen, übersichtlicher Bus- und S-Bahn Plan mit Farbleitsystem und Echtzeitanzeigen bei den Bushaltestellen.

4.

Ich bin weitere Strecken mit dem Zug gefahren, den Linienverkehr habe ich in Villach nicht genützt, weil ich keine Zeit habe, zwei Stunden von einem Ortsteil zum nächsten zu brauchen.

1.

Der Stellenwert wird sicher größer, da es für Villach, verglichen mit anderen Städten bis dato keinen attraktiven ÖV gab und wir alle auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten müssen. Nachdem nach „Corona“ viele Menschen sich ein Auto bzw. manche ein Zweitauto nicht mehr werden leisten können, wird die Abhängigkeit von den Öffis noch größer werden. Es wird dann eine soziale Frage sein, ob wir einen ÖV haben oder nicht.

2.

Ich stehe jeder höheren Finanzierungsbeteiligung bei den ÖFFIS positiv gegenüber, ist ja längst überfällig. € 1,2 Mio. ist aber viel zu wenig. Für einen flächendeckenden ÖV + 1/2h Takt und in weiterer Folge 1/4h Takt werden wir weit aus mehr benötigen, laut zuständigem Referent € 8 Mio. bis 2030. Viele vergleichbare Städte wenden ein vielfaches von dem auf, was Villach investiert hat für die Öffis und das schon seit Jahrzehnten.
10 Millionen Euro wird es schon brauchen.

3.

Wichtig finde ich vor allem den Taktverkehr für alle Linien, und dass die Fahrpläne untereinander sowie zur S-Bahn und zum Zugverkehr abgestimmt werden. Zur Zeit ist es oft so, dass man mit dem Bus ankommt, aber der Zug ist genau 3 Minuten vorher gefahren. Es braucht auch ausreichend Abstellflächen für das Fahrrad, der vorhandene Platz quillt in der warmen Jahreszeit über. Es bedarf einer Öffi-Kampagne, da die Villacher*innen es nicht gewohnt sind, einen guten ÖV zu haben. Also: Information, Marketing und ein gutes System für`s Ticketing. (App).

4.

Vor Corona bin ich mit der S-Bahn regelmäßig gefahren, mit dem Zug fahre ich leidenschaftlich gerne längere Strecken. Ich besitze auch eine Vorteilscard seit einer Ewigkeit. Zum Bahnhof fahre ich mit dem Fahrrad.

Gemeinderätin Sabina Schautzer
Die Grünen

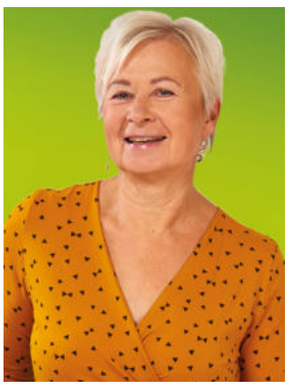


Foto: Puch

KALENDER 2021

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

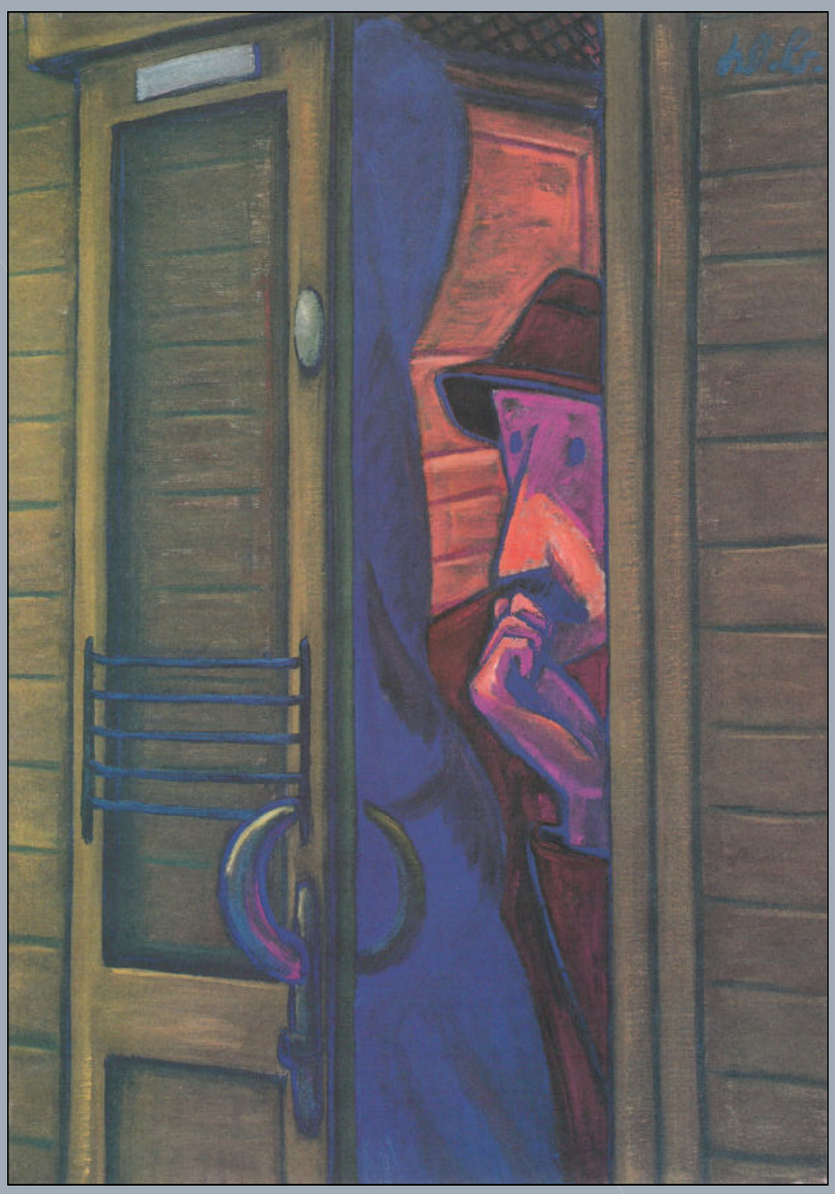
MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

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	MO
					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

SO	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

Die Treffen finden statt, sofern es zu keinen Einschränkungen durch die Corona-Pandemie kommt!

Bildtitel: „Mann im Coupé“ von Werner Berg (1956) siehe Seite 6

fahrgast kärnten dankt allen Mitgliedern und Unterstützern und wünscht allzeit gute Fahrt mit Bahn & Bus im Jahr 2021

Österreichische Post AG, Info. Mail Entgelt bezahlt