das magazin für fahrgäste
2,- Euro
(59. Ausgabe)
August - Oktober 2021
Nr. 2/2021

fahrgast kärnten

Inklusive 8 Seiten
Fahrgast Graz · Steiermark
„Schwerpunkt U-Bahn“

Umweltfreundliche Ausflüge mit Wanderbussen
Landkarte: Öffis an Sonn- und Feiertagen
„Klimaticket“ und „Kärnten-Netz-Ticket“
Fahrrad-Züge werden immer beliebter
Klagenfurt: Wie geht es weiter?
Kärntner wollen mehr Öffis

Das neue, einheitliche Design der „Kärntner Linien“ prägt das Bild der Regionalbusse in unserem Bundesland.

Österreichische Post AG, Info.Mail Entgelt bezahlt.

Foto: David Lackner

Editorial - fahrgast Treffen - Impressum

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.

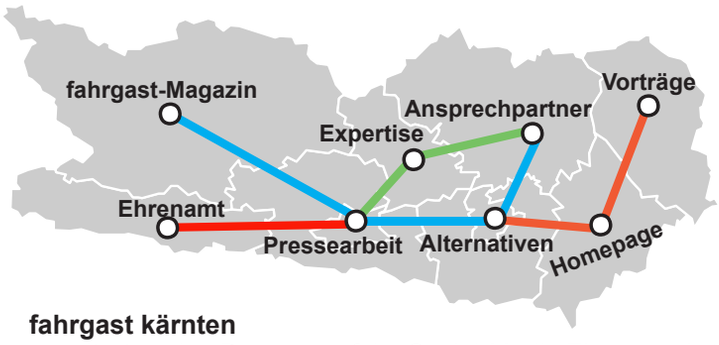
Richard Hunacek

Eduard Kaltenbacher

David Lackner, BSc.

Dr. Markus Lampersberger

Christof Trötzmüller



fahrgast kärnten
erweiterte seine Präsenz auf der Social-Media Ebene und startete kürzlich einen Instagram-Account. Auf unserer Homepage finden Sie wie gewohnt, immer auch die aktuellen Berichte. Wir freuen uns auf zukünftige Interaktionen!

„Neu: Instagram-Account"

fahrgast kärnten 20 Jahre → Instagram

Der Benutzername lautet: **fahrgast_kaernten**

0699 1169 6044
www.fahrgast-kaernten.at
info@fahrgast-kaernten.at
fahrgast_kaernten

Anschrift: **fahrgast kärnten**
Lastenstraße 1, 9020 Klagenfurt am W.

ZVR-Nr.: 884873975

Wir treffen uns, mit Beginn jeweils um 17 Uhr

Donnerstag: **26.08.2021** in Villach
Donnerstag: **30.09.2021** in Klagenfurt
Donnerstag: **28.10.2021** in Villach
Donnerstag: **25.11.2021** in Klagenfurt mit Einladung zur

21. Jahreshauptversammlung

Tagesordnung:

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

Villach: GH. „Annenhof", Rennsteiner Straße 11
Klagenfurt: GH. „Pirker", Adlergasse 16

Geschätzte Leserinnen & Leser!

Am Ende des Vorworts der letzten Ausgabe unseres Magazins stand „Möge das Jahr 2021 ein Jahr des Aufbruchs werden!". Die Rahmenbedingungen haben sich im letzten Halbjahr verändert. Einerseits ist in Bezug auf die Pandemie trotz verbesserter Gesamtsituation COVID-19 weiterhin ein aktuelles Thema, andererseits wurden die Kommunalwahlen geschlagen, welche insbesondere für die Städte Klagenfurt und Villach die Verantwortlichen für die Agenden des öffentlichen Verkehrs (ÖV) änderten. Konkrete Projekte mit positiven Auswirkungen zu ÖV-Themen konnten bislang leider noch nicht vernommen werden.

Positiv war im letzten Halbjahr das beinahe kärntenweit umgesetzte einheitliche Design von Regionalbussen in den neuen Farben der Kärntner Linien (Titelbild und Artikel auf Seite 11). Dadurch ergibt sich gewiss ein Wiedererkennungswert für ein öffentliches Verkehrsmittel.

Traditionell berichten wir auch in dieser Sommer-Ausgabe wieder über die zahlreichen „Wanderbusse", mit welchen Ausflüge in die Kärntner Natur umweltfreundlich und stressfrei möglich sind. Womöglich können wir Sie durch unseren Artikel zum einen oder anderen Wanderausflug unter Nutzung der ÖV-Angebote motivieren!

Ihr David Lackner
(Vorstandsmitglied)

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

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

Druckproduktion:
free agent dba
johannes lackner
9020 Klagenfurt
am Wörthersee

fahrgast kärnten
berichtet in dieser Ausgabe über:

	Seiten:
Öffis in Kärnten => welches Angebot gibt es an Sonn- und Feiertagen?	4/5
Rauf auf die Berge => umweltfreundlich mit Wanderbussen anreisen	6/7
Fahrradzüge => Kärnten, Jesenice und Italien	8
Intercity-Busse nach Venedig => Weniger Angebot und Komfort	10
Linienbusse => neues Design der Kärntner Linien	11
Jubiläum => 100 + 1 Jahre Autoschleuse Tauernbahn	11
Kärntner Öffis => was meinten die Kärntner bei der Mobilitätsumfrage?	12/13
Ferlach => neuer Stadtverkehr Villach => neuer ÖV-Stadtrat	14/15
Kurzmeldungen => Leserbrief	8/9/13/15
Klagenfurt => Eisenbahnkreuzung => Heuplatz => Heiligengeistplatz => Smart City „hi Harbach“ => Anruf-Sammel-Taxis	16 - 19

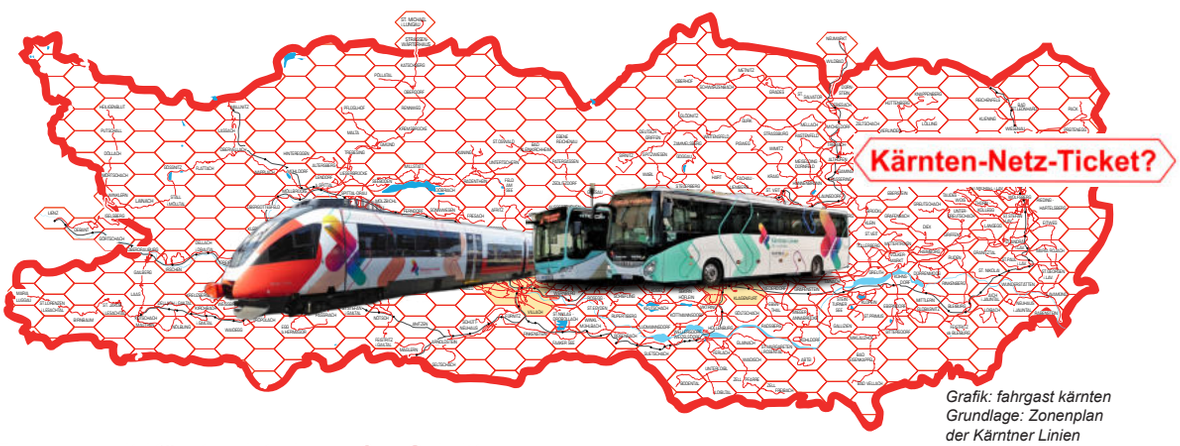
Fahrgast
Graz · Steiermark
Seiten: I - VIII
Schwerpunkt U-Bahn

Kärnten-Netz-Ticket in Reichweite?

Die Bundesregierung hat die Einführung eines sogenannten „1-2-3 Klimatickets“ angekündigt. Dieses soll eine sehr günstige Netzkarte für alle öffentlichen Verkehrsmittel (Bahnen, Regionalbusse und Stadtverkehre) sein und in drei Varianten angeboten werden:

€ 365,- ... ein Bundesland (1 Euro pro Tag) - Stufe 1
€ 760,- ... zwei Bundesländer (2 Euro pro Tag) - Stufe 2
€ 1.095,- ... ganz Österreich (3 Euro pro Tag) - Stufe 3

Es ist beabsichtigt, zuerst die „Stufe 3“ für das österreichweite Ticket zu realisieren und in weiteren Schritten die „Stufe 2“ und die „Stufe 1“ einzuführen. Zur Finanzierung des „Klimatickets“ ist das Verkehrsministerium seit Monaten in Verhandlungen mit allen Bundesländern - noch ausständig ist die Einigung mit Wien, Niederösterreich und Burgenland.



Grafik: fahrgast kärnten
Grundlage: Zonenplan der Kärntner Linien

Einigung mit Kärnten ist ein großer Schritt

Durch die erfolgte Einigung mit dem Land Kärnten zur Finanzierung der österreichweiten Variante um € 1.095,- wurde ein sehr wichtiger Meilenstein für die Fahrgäste von Bahn & Bus erreicht. Diese **Österreich-Variante** würde viele Pendler auf längeren Strecken in Kärnten, aber auch Reisende und Studenten, die öfters weitere Distanzen zurücklegen (z. B. Kärnten – Wien), finanziell entlasten.

Auch „Kärnten-Netz-Ticket“ sehr wichtig

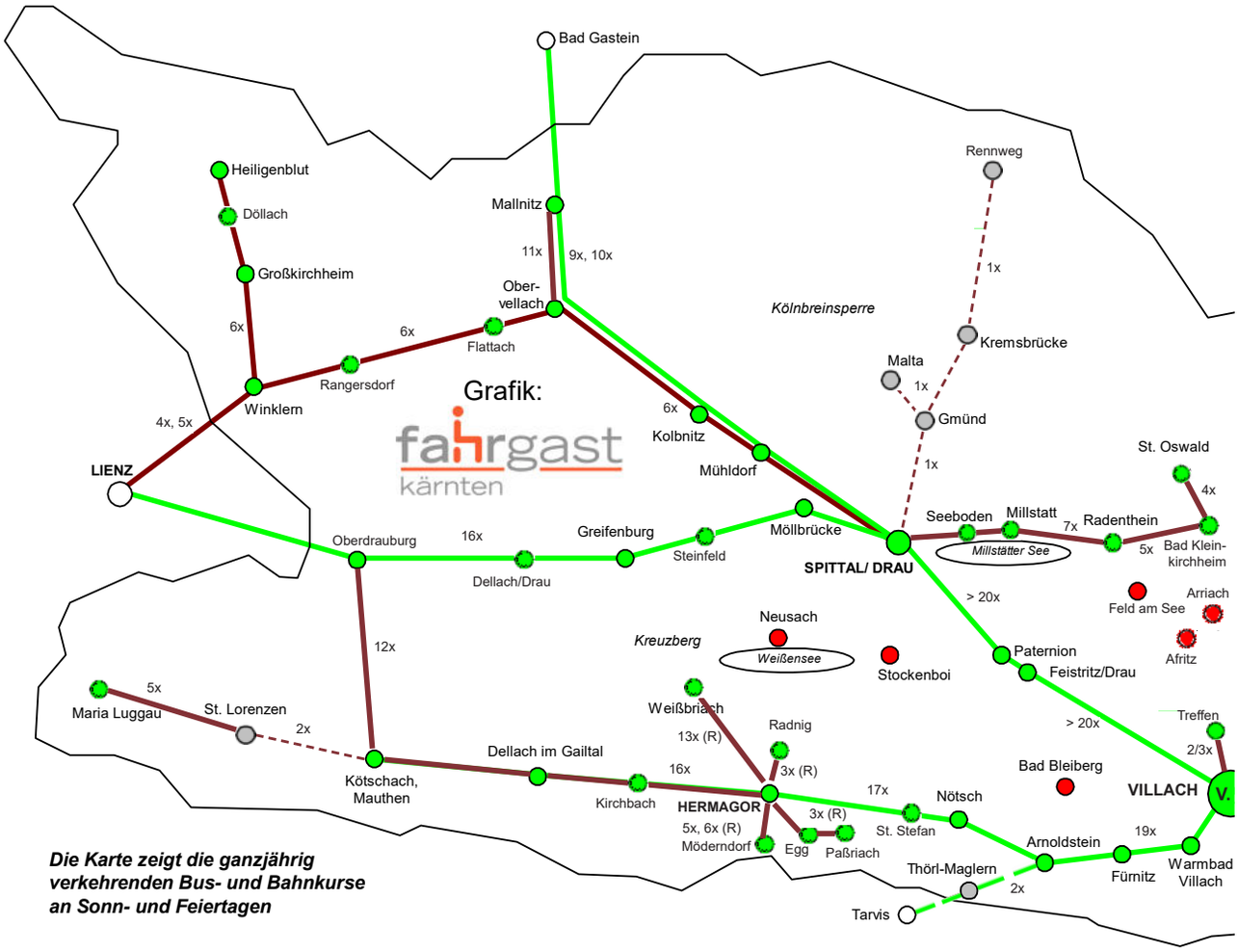
Die **Bundesland-Variante** hingegen wäre für viele Kärntnerinnen und Kärntner, die auf kürzeren Strecken pendeln, eine enorme finanzielle Erleichterung. Im Gegensatz zu Vorarlberg, Tirol und Salzburg mit sehr günstigen Bundesland-Jahresnetzkarten fehlt derzeit noch ein adäquates Angebot in Kärnten. Deshalb wäre aus Sicht von **fahrgast kärnten** neben der Österreich-Variante um € 1.095,- auch die Einführung einer kostengünstigen Bundesland-Netzkarte für ganz Kärnten sehr wichtig. In diesem Sinn stimmt es zuversichtlich, dass das Land Kärnten durch die Einigung auch einen jährlichen Zuschuss des Bundes für ein „Kärnten-Ticket“ zugesichert bekommen soll.

- Markus Lampersberger -

„Günstige Netzkarte für Pendler sinnvoll“

„Öffis“ in Kärnten: Welches Angebot gibt es an Sonn- und Feiertagen?

Schon im Jahre 2013 erstellte **fahrgast kärnten** eine Landkarte, auf der das Angebot aller Bahn- und Regionalbuslinien an Sonn- und Feiertagen ersichtlich war.



„Bestands-aufnahme“

Verbesserungen der letzten Jahre

Im Jahr 2013 veröffentlichte **fahrgast kärnten** anhand einer Kärnten-Landkarte das mangelhafte Angebot an öffentlichen Verkehrsverbindungen an Sonn- und Feiertagen.
Die Verbesserungen der vergangenen Monate und Jahre veranlassten uns nun acht Jahren später, zu einer neuerlichen Bestandsaufnahme. Mit diesem Überblick soll aber auch der Nachbesserungsbedarf in einigen Regionen veranschaulicht werden.

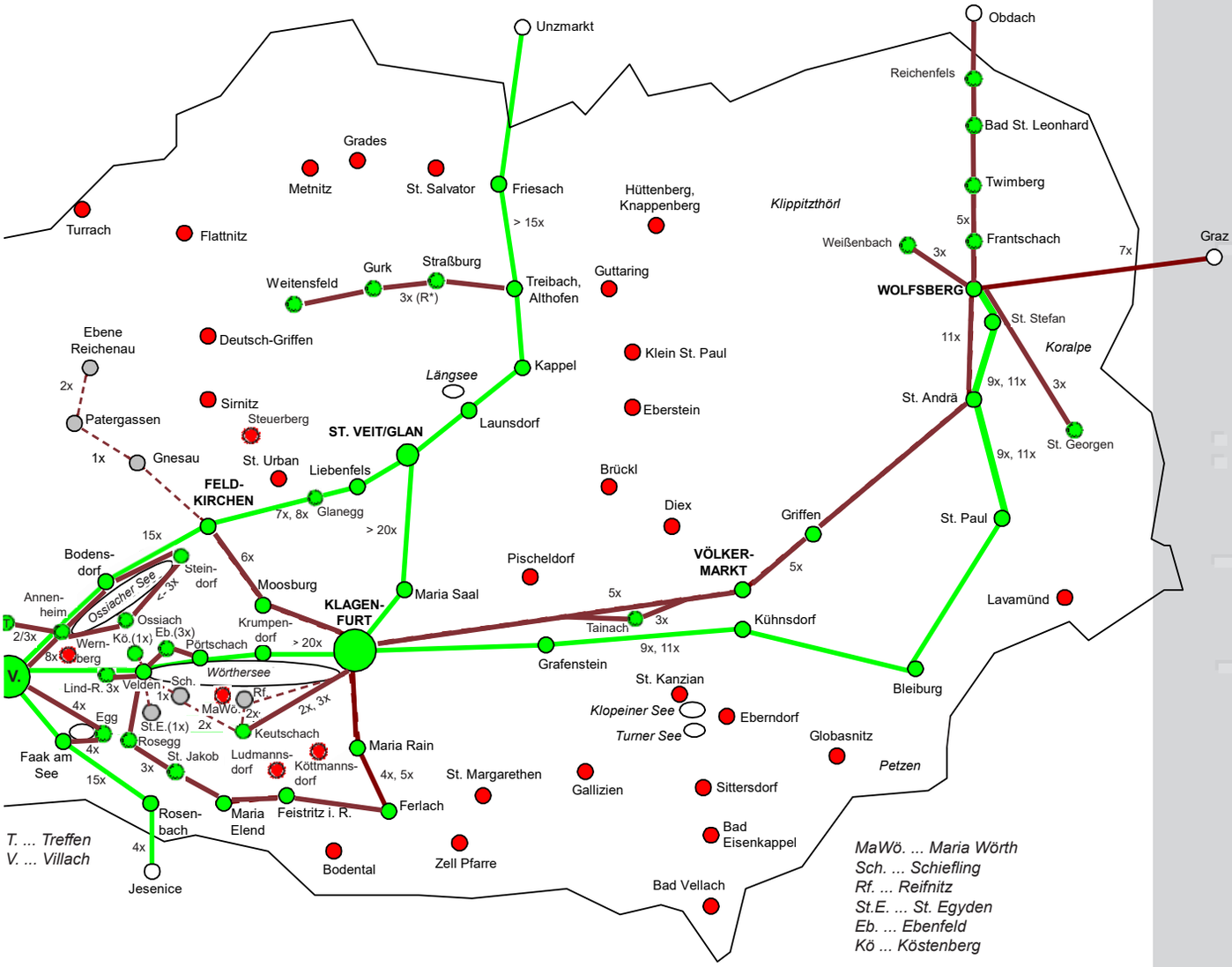
Öffentliche Verkehrsangebote wurden mit den folgenden Kriterien berücksichtigt:

- **Ganzjähriger** Verkehr
- Das Angebot soll in der österreichweiten **Fahrplanauskunft** abrufbar sein
- Der **Fahrpreis** soll nicht höher als der Tarif des Verkehrsverbundes sein

Bedarfsverkehre mit kürzerer Voranmeldung notwendig

In manchen Regionen erscheint zur Vermeidung von Leerfahrten ein „flexibler öffentlicher Verkehr“ durchaus sinnvoll. Für derartige, oft als „Rufbus“ bezeichnete Bedarfsverkehre sollte aus Sicht von **fahrgast kärnten** eine telefonische oder digitale Voranmeldung bis **ein oder zwei Stunden vor** der Abfahrt möglich und **nicht bereits am Vorabend** notwendig sein. Unsere Grafik enthält Beispiele für beide Varianten. (R) bzw. (R*)

Was hat sich seither verbessert? In welchen Regionen besteht Nachholbedarf?
fahrgast kärnten gibt mit einer aktualisierten Grafik einen kompakten Überblick.



Verbesserungen betreffen z. B. die S-Bahn und Busse im Mölltal, entlang des Millstätter Sees bis Bad Kleinkirchheim, im Gailtal oder von Klagenfurt nach Moosburg/Feldkirchen und Völkermarkt.

Nachholbedarf besteht z. B. in der Region um den Klopeiner See, im Metnitztal (Friesach - Metnitz), im Gegendtal (Treffen - Afritz - Radenthein), in Bad Bleiberg oder im Görtschitztal (Klagenfurt - Brückl - Klein St. Paul - Hüttenberg), im letzteren Fall sogar auch ohne Verkehr an Samstagen.

Schwung für Öffis auch für ländliche Regionen beibehalten

Zuletzt war für **fahrgast kärnten** ein positiver Schwung für die öffentlichen Verkehrsmittel („Öffis“) erkennbar => Fahrplanverbesserungen bei der S-Bahn an Sonn- und Feiertagen, aber auch bei zahlreichen Regionalbuslinien, => die Einführung von Schnellbus-Linien sowie => die Eröffnung neuer Bahn-Haltestellen. Für die ländlichen Regionen sollte dieser Schwung unbedingt beibehalten werden => ein Grundangebot für die ländlichen Regionen könnte auch als flexibles Anrufsystem mit den links beschriebenen Kriterien gestaltet sein.

Verbesserungen im Fahrplanangebot stellen aus Sicht von **fahrgast kärnten** den ersten Schritt zu einer stärkeren Nutzung des öffentlichen Verkehrs dar. Diese sind eine wichtige Voraussetzung für einen Erfolg von daran anschließenden Verbesserungen im Tarifsystems, wie dies mit dem angekündigten „1-2-3-Klimaticket“ als Österreich- bzw. als Kärnten-Variante der Fall sein soll (vgl. Bericht auf Seite 3).

- Markus Lampersberger -

Rauf auf die Berge: umweltfreundlich mit vielen Wanderbussen anreisen

Die Klimadiskussion mit der Aufforderung von vielen Fachleuten an die Politik, etwas zur Reduzierung des Ausstoßes der Treibhausgase zu unternehmen, betrifft natürlich auch jeden Einzelnen bei seinen Freizeitunternehmungen. Viele Ausflugs- und Wanderziele sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar. **fahrgast kärnten** hat wieder viele Vorschläge für Ausflüge mit umweltfreudlichen Anreisemöglichkeiten zusammengestellt und hofft, dass auch für Sie einige Anregungen für einen schönen Wandersommer 2021 dabei sind.

Nassfeld, Gailltal

Auf das Nassfeld kommt man auch ohne Auto. Es gibt zu mehreren Almen ein Alm-Shuttle als Rufbus-Verbindung, zur Rattendorfer- & Straniger Alm dienstags und donnerstags, zur Garnitzenklamm und Eggeralm montags und freitags.

Informationen:

www.nassfeld.at/mobilitaet,
info@nassfeld.at
Tel. 0664-88611685 (Rufbus-Zentrale); Anmeldungen am Vortag, oder spätestens zwei Stunden vor der Abfahrt.

Auch zum Plöckenpass fährt ein Bus von Kötschach (ehemaliger Bahnhof) auf die Valentinalm, mit einer Wanderung zum Wolayasee. Montag bis Freitag: bis zum 12.09. Samstag, Sonn- und Feiertag: bis zum 30.09.

Informationen:

Tel. 04282 25225
(Mobilbüro Hermagor)
mail@mobilbuero.com

Mölltaler Gletscher

Für Wanderer, die mit dem Zug um 8.03 Uhr nach Mallnitz kommen, zum Mölltaler Gletscher möchten, aber die 1 Stunde am Bahnhof nicht warten wollen: Um 8.10 Uhr fährt ein Postbus Richtung Flattach. Ab Flattach fährt ein Taxi für bis zu 8 Personen um € 20,- zur Talstation der Gletscherbahn. Retour um 15.10 Uhr direkt zum Bahnhof Mallnitz mit dem Kärnten Bus.

Informationen:

Tel. 04785 20770
RG Reisen Flattach
info@rg-reisen.at

Nationalpark Hohe Tauern Mallnitz

Vom Bahnhof Mallnitz-Obervellach gibt es täglich mehrere Busse zur Ankogelbahn-Talstation und weiter auf die Jamnigalm mit einer schönen Tour zur Hagener Hütte auf 2. 441 m Seehöhe mit herrlichen Ausblicken in den Nationalpark. Wer aber ohne Steigung wandern möchte, dem ist der Weg von der Talstation der Ankogelbahn entlang des Stappitzsees zur Schwussnerhütte mit einer Gehzeit von ca. einer Stunde zu empfehlen, mit einem herrlichen Panorama und immer wieder großen Wasserfällen entlang des Weges. Auch zur Talstation der Mölltaler Gletscherbahn wird wieder ab dem Bahnhof Mallnitz-Obervellach zweimal täglich gefahren.

Neu ist heuer der Bus in das Dösental bis zum 26. September 2021, wo man am schön gelegenen Dösensee zum Arthur-von-Schmid-Haus auf 2.221 m Höhe wandern kann. Wer weiter wandern möchte, den lockt das Säuleck, ein 3000er.

Damit nicht alle mit dem eigenen PKW kommen, sondern Wanderer die umweltfreundlichen Wanderbusse benützen , werden an Wochenenden die Fahrten verstärkt geführt und sind GRATIS! Die Wanderbusse fahren noch bis 26.10.2021. Wir bedanken uns bei allen, die dies ermöglicht haben.Von Kärnten Bus wurde ein sehr informativer Folder aufgelegt.

Informationen:

Tel. 0664 1278579
(Fa. HPV-Mölltal)
www.kaernten-bus.at

Kölnbreinsperre, Nockalm, Maltaberg, Katschberg, Falkert

Die Busse von „Kärnten Bus“ bedienen auch heuer wieder ein umfangreiches Gebiet, das die gesamte Nockalmstraße umfasst. Nachfolgend nur einige Höhepunkte:

Die Kölnbreinsperre mit Österreichs höchster Staumauer von 200 m, mit Bungee Jumping und dem „Airwalk“, einer Aussichtsplattform aus Glas, mit freier Sicht nach unten

Nockalmstraße und Karlbad

Eisentalhöhe, Windebensee

Wanderung auf das Stubeck von der Frido-Kordon-Hütte oder der Leonardi-Hütte aus.

Dazu gibt es einen ausführlichen Wander- und Informationsfolder von „Kärnten Bus“.

Einige Routen fahren als Rufbusse, andere wieder von Montag bis Freitag.

Informationen:

Tel. 04732 37175
(Mobilitätsbüro Gmünd)
www.kaernten-bus.at/regionen/liesertal

Tscheppaschlucht

Von Montag bis Samstag wird die Tscheppaschlucht wieder vom Kärnten Bus angefahren. Start in Klagenfurt bzw. in Villach über das Rosental.

Informationen:

Tel. 04227 20366
(Mobilitätsbüro Rosental)
Tel. 04227 4920
(Tourismus Ferlach)
www.juwan-busreisen.com

„Viele Ausflugs- und Wanderziele sind mit ÖFFIS gut erreichbar“

Flattnitz, Saualpe

Hier verkehren die Busse vom Bahnhof St. Veit/Glan an jedem Samstag bis Ende September auf die Saualpe zur Steinerhütte, sowie jeden Mittwoch auf die Flattnitz. Außerdem auch am 01.08. und 15.09. nach St. Urban mit einer Naturerlebniswanderung und Besichtigung einer Bergkäserei.

Informationen:

Tel. 04212 45608
(Tourismusbüro St. Veit)
office.tourismus@kaerntenmitte.at

Dobratsch (Villacher Alpe)

Über die Villacher Alpenstraße fährt der Postbus in den Naturpark Dobratsch zur Rosstratte. Bis zum 09. Oktober 2021 jeden Mittwoch und Samstag, zusätzlich bis zum 05. September auch an Sonntagen. Ab Villach Busbahnhof um 09.30 Uhr und 11.30 Uhr. Wer auch das Naturjuwel Alpengarten in 1.500 m Seehöhe besuchen möchte, kann ein Kombiticket lösen.

Informationen:

Tel. 04242 444 10-1555
www.postbus.at

Millstätter Alpe

Nicht nur auf der Millstätter Alpe, sondern fast im gesamten Nockgebiet, von Sirnitz bis Lieserhofen und St. Peter fährt das „Nockmobil“, gut geeignet für Ausflüge, Wanderungen oder Konzertbesuche (in Sirnitz). Das „Nockmobil“ fährt von 8 bis 22 Uhr (bzw. bis 24 Uhr an Fr. + Sa.). Die Tarife sind auf der Homepage ersichtlich.

Informationen:

Tel. 0123 500 444 24
(Nockmobil-Zentrale)
www.nockmobil.at

Foto: - ML -

Gerlitzen / Kanzelbahn

Auch auf der Gerlitzen gibt es viele erlebnisreiche Wanderwege und für Mutige einen Waldhochseilgarten. Die Talstation der Kanzelbahn ist außerdem täglich mehrmals mit dem Bus und mit der S-Bahnlinie S2 im Stundentakt zu erreichen.

Turracher Höhe

Mit dem Postbus kommt man täglich außer Samstag bis 12.09.2021 auf die Turracher Höhe, ohne Umsteigen ab Klagenfurt um 08.00 Uhr, ab Feldkirchen Bahnhof um 08.42 Uhr, ab Feldkirchen Busbahnhof um 08.50 Uhr. Der Vorteil, dass man von Klagenfurt ohne umzusteigen fährt, ist aus der Fahrplaninformation leider nicht erkennbar, und auch nicht, dass der Bus in Feldkirchen den Bahnhof anfährt.

Informationen:

Tel. 0463-54340 (Postbus)
www.postbus.at
Tel. 04275 8392-0
info@turracherhoehe.at

Rad- & Wanderbus Glocknerradweg

Dieser Bus fährt bis zum 19. September 2021 täglich außer Samstag, ab dem Bahnhof Spittal-Millstättersee um 08.35 Uhr über Kolbnitz, Obervellach, Flattach, Winklern und Mörtschach nach Heiligenblut. Der 80 km lange Radweg ab Döllach entlang der wildromatischen Möll verbindet auch etliche Erlebnisstationen. Ab Heiligenblut hat man die Möglichkeit, zehn Minuten nach der Ankunft mit einem weiteren Bus zur Franz-Josefs-Höhe zu fahren.

Informationen:

Tel. 04762/5214-26 (Postbus-Verkehrsstelle Spittal/Drau),
service@postbus.at

Osttirol

Auch in Osttirol gibt es viele Wandermöglichkeiten. Ein Zug aus Kärnten kommt in Lienz um 08.37 Uhr an, um 09.05 Uhr erfolgt die Abfahrt der Postbusse nach Matrei, Kals und ins Defereggental. In und um Lienz gibt es etliche Ausflugsmöglichkeiten mit Wanderbussen, so zur Dolomitenhütte mit einer Wanderung auf die Karlsbaderhütte und herrlichem Dolomitenblick, zur Hochsteinhütte oder in das Debanttal - jeden Tag zu einem anderen Ziel. Diese Busse fahren regulär schon um 08.30 Uhr vom Bahnhof Lienz ab, wenn man aber im Voraus fix bucht, wird natürlich gewartet.

Informationen:

Tel. 04852 65 111 (Reisebüro Alpenland), info@osttirol.com
info@alpenland-reisen.at

- Richard Hunacek -

Mit den Fahrradzügen unterwegs in Kärnten, Jesenice und Italien

Die Fahrradzüge, welche in Zusammenarbeit zwischen dem Land Kärnten und den ÖBB-Kärnten ins Leben gerufen wurden, stellen ein gutes Angebot für den Fahrradtourismus in unserem Bundesland dar.

Karawanken-Sprinter nach Jesenice

Nach dem vorjährigen Erfolg des Tauern-Sprinters verkehrt heuer wieder zwischen Villach Hbf. und Jesenice ein Fahrradzug (Karawanken-Sprinter). Dieser fährt ab Villach Hbf. um 08.35 Uhr und erreicht Jesenice um 09.21 Uhr. In der Gegenrichtung verlässt der Zug Jesenice um 16.00 Uhr und erreicht Villach Hbf. um 16.47 Uhr.

Sowohl der Tauern-, als auch der Karawanken-Sprinter fahren täglich bis 12.09.2021.

MICOTRA-Züge nach Italien

Für Radausflüge in Richtung Friaul stehen die ganzjährig, täglich verkehrenden MICOTRA-Züge zur Verfügung. Die genauen Fahrzeiten erhalten Sie in der Fahrplanauskunft der ÖBB oder telefonisch unter 05-1717.

Vom Bahnhof Tarvisio-Boscoverde besteht ein Radweg Richtung Jesenice. Dadurch können die MICOTRA-Züge wie auch der Karawanken-Sprinter für Dreiländer-Radtouren (Österreich - Italien - Slowenien) genutzt werden.

„fahrgast"-Vorschläge

Auch wenn die Abfahrtszeit des Tauern-Sprinters von Mallnitz nach Villach um zwei Stunden nach hinten verlegt wurde, erscheinen **fahrgast kärnten** sowohl die Abfahrt des Tauern-Sprinters um 16.24 Uhr in Mallnitz-Obervellach, wie auch die Abfahrt des Karawanken-Sprinters um 16.00 Uhr in Jesenice als etwas zu früh.

Für den Tauern-Sprinter wäre ein zusätzlicher Halt im Bahnhof Paternion-Feistritz wünschenswert.

Tauern-Sprinter nach Mallnitz

Der Tauern-Sprinter fährt in Villach Hbf. um 09.05 Uhr ab und erreicht den Bahnhof Mallnitz-Obervellach um 10.08 Uhr. In der Gegenrichtung verkehrt dieser Zug mit der Abfahrt um 16.24 Uhr in Mallnitz-Obervellach und der Ankunft um 17.22 Uhr in Villach Hbf.

- Eduard Kaltenbacher -

„Dreiländer-Radtouren möglich"

Der Karawanken-Sprinter mit dem Fahrrad-Transportwagen eignet sich sehr gut für Radausflüge nach Slowenien

Foto: Mag. Albert Ditterich

fahrgast kärnten 20 Jahre → Instagram

Kürzlich starteten wir einen Instagram-Account.
Benutzername: **fahrgast_kaernten**
Wir freuen uns auf viele Interaktionen!
Auf **www.fahrgast-kaernten.at** finden Sie wie gewohnt immer aktuelle Berichte.

Bahn zum Berg
www.bahn-zum-berg.at

... ist das größte Öffi-Wanderportal Österreichs. Ziel ist die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu Outdooraktivitäten in ganz Österreich zu fördern. Betrieben wird Bahn zum Berg von der gleichnamigen non-profit Organisation. #bahnzumberg

Seit kurzem bieten alle elektrischen Nahverkehrszüge in Kärnten kostenloses WLAN sowie das kostenlose onboard-Portal „Railnet Regio", welches über 100 digitale Zeitungen und Magazine, sowie die ORF-TVThek enthält.

Buslinie um den Faaker See

Für die Sommermonate wurde rund um den Faaker See eine Shuttle-Buslinie eingerichtet, welche insgesamt zwölf Haltestellen bedient. Die Linie verkehrt täglich im Halbstundentakt von ca. 9 Uhr bis 17 Uhr (mit einer Lücke von rund 90 Minuten zur Mittagszeit) und bis 20 Uhr im Stundentakt. Der Fahrplan wurde so gelegt, dass an den Haltestellen „Faak am See Bahnhof“ und „Drobollach Mitte“ Anschlüsse an die Züge der S2 sowie an die Postbuslinie 5194 nach Villach gewährleistet sind. In Kombination mit einer „Kärnten Card“, „Erlebnis CARD“ oder einer Berechtigungskarte (z.B. Bäder Bus Karte der Stadt Villach) ist die Nutzung des Angebots kostenlos. ***- DL -***

Fotohinweis: Region Villach Tourismus GmbH, Dana Mirnig

„Postbus-Shuttle“: Pilotprojekt am Ossiacher See

Im Ostufer-Gebiet des Ossiacher Sees wird seit kurzem ein sogenannter „Postbus-Shuttle“ angeboten, welcher vorerst als Politprojekt bis zum 19.09.2021 mit Bedienzeiten von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr zur Verfügung steht.

Es handelt sich dabei um einen „flexiblen öffentlichen Verkehr“ (ÖV) in Form eines „Anruf-Systems“, bei dem der Fahrtwunsch zuvor mittels Anruf oder Verwendung der Smartphone-App „Postbus Shuttle“ anzumelden ist.

Im Bedienungsgebiet Bodensdorf – Steindorf – Ossiach befinden sich 58 Haltepunkte mit einem Abstand von 300 Metern.

Sehr begrüßenswert ist die Tatsache, dass der reguläre Tarif des Verkehrsverbundes gilt - ein Wunsch, den **fahrgast kärnten** bei der Installierung von flexiblem ÖV-Angeboten seit Jahren immer wieder äußert.

- ML -

Entgeltliche Einschaltung

Intercity-Busse nach Venedig: Rücknahmen beim Angebot und Komfort

Für die ab 2009 eingestellten, tagsüber verkehrenden Fernverkehrszüge zwischen Kärnten und Italien richteten die ÖBB ab Ende 2008 nach dem Vorbild der Intercity-Buslinie Klagenfurt – Graz eine weitere mit dem Laufweg Klagenfurt – Villach – Udine – Mestre – Venedig ein. Diese bot nicht nur einen Ersatz für die ab 2009 gänzlich entfallenden Zugverbindungen, sondern stellte darüber hinaus eine Ausweitung des Fahrplanangebotes dar.

Bisher Doppelstockbusse

In der Hochphase gab es täglich bis zu fünf Buspaare, mit welchen durch attraktive Früh- und Spätverbindungen auch ausgedehnte Tagesausflüge von Kärnten nach Venedig möglich wurden. Zum Einsatz als „Intercity-Busse“ („IC-Busse“) kamen moderne Doppelstockbusse, welche über eine erste und zweite Wagenklasse sowie ein WC verfügten.

Mit der Wiedereinführung des Bahn-Fernverkehrs zwischen Wien und Venedig über Kärnten im Jahr 2014 (zuerst ein Zugpaar, mittlerweile zwei Railjet-Zugpaare) wurden die in ähnlicher Zeitlage verkehrenden IC-Busse verständlicherweise überflüssig.

Rückschritte sowohl betreffend Angebot als auch betreffend Komfort brachten die letzten Änderungen: Die zwei verbliebenen IC-Buspaare 831-830 sowie 835-832 verkehren nicht mehr von/bis Klagenfurt Hbf., sondern beginnen bzw. enden nur mehr in Villach Hbf.

Schlechte Anschlüsse nach Klagenfurt

Der Komfortverlust für Reisende aus Klagenfurt, welcher durch ein nun notwendiges Umsteigen in Villach hervorgerufen wird, tritt beispielsweise bei der Frühverbindung nach Venedig (Villach ab 06.50 Uhr) zu Tage. In dieser Zeitlage gibt es keinen Fernverkehrsanschluss aus dem Raum Klagenfurt, so dass man auf eine, mit längerer Fahrzeit verbundene Fahrt der Schnellbahnlinie S1 angewiesen ist.

„Komfort-Verlust für Reisende aus Klagenfurt“

Ein Bild aus vergangenen Zeiten: ein Doppelstockbus, der sogenannte IC-Bus zwischen Klagenfurt und Venedig hält im Unterwegs-Haltebahnhof Udine. Die zwei verbliebenen IC-Buspaare verkehren nicht mehr von/bis Klagenfurt, sondern enden und beginnen nun in Villach.

Foto: - ML -

Noch schlimmer ist es beim abendlichen IC-Bus mit der Abfahrt in Venedig um 17.20 Uhr, welcher in Villach um 20.50 Uhr ankommt, wo drei Minuten zuvor der Railjet RJ 698 in Richtung Klagenfurt abfährt. Somit muss man nun eine halbe Stunde lang auf eine (langsamere) S-Bahn nach Klagenfurt warten.

Eine weitere Einschränkung zur Nutzung als Tagesausflug ergibt sich, weil die Abfahrt des Abendkurses ab Venedig von bisher 18.20 Uhr auf 17.20 Uhr vorverlegt wurde.

Weniger Sitzplätze, keine 1. Klasse

Neben dem reduzierten Fahrplanangebot sind neuerdings auch Komfort-Rückschritte bezüglich der Fahrzeuge zu verzeichnen. Die bekannten IC-Busse in Doppelstockausführung mit 1. und 2. Wagenklasse wurden durch normale Busse mit reiner 2. Wagenklasse ausgetauscht. Neben der daraus folgenden Sitzplatzreduktion wurde auch das Angebot der 1. Wagenklasse ersatzlos gestrichen.

Anschluss verbessern

Für **fahrgast kärnten** sind diese deutlichen Rücknahmen in Sachen Angebot und Komfort kein erfreuliches Zeichen. Die Kürzung der Laufwege ab/bis Villach und der Austausch der Fahrzeuge tragen nicht gerade zu einer Attraktivierung dieser Verbindungen bei. Zumindest die lange Umsteigezeit in Villach zur Weiterfahrt nach Klagenfurt sollte überdacht werden.

- David Lackner -

Fahrgast Graz Steiermark
Die Interessensvertretung der Fahrgäste

Gast-Beitrag: Die Initiative „Pro Thermenbahn" stellt sich vor

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

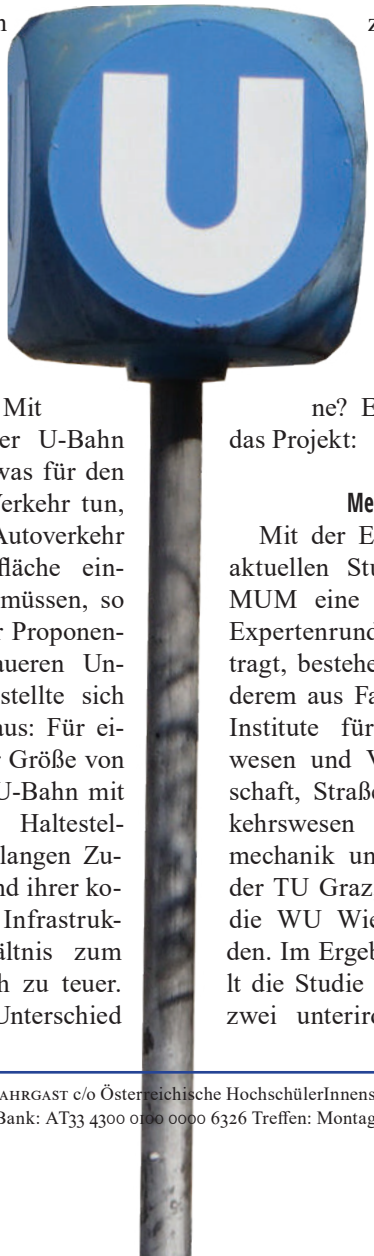
Ausgabe Fahrgast 2/2021

Immer wieder: U-Bahn

Wieder einmal diskutiert Graz über eine U-Bahn.

Lösung aller Verkehrsprobleme oder Milliardengrab? Eine neue Studie der Holding-Graz-Tochter MUM („Moderne urbane Mobilität") hat im Frühjahr 2021 die Diskussion um dieses alte Thema neu entfacht.

Es ist bei weitem nicht das erste Mal, dass in Graz Überlegungen zum Bau einer U-Bahn diskutiert werden. Schon in den 1990er Jahren tauchten diverse Pläne dazu auf, die allesamt wieder in den Schubladen verschwanden. Meist waren es politisch motivierte Pläne: Mit dem Bau einer U-Bahn könne man etwas für den Öffentlichen Verkehr tun, ohne den Autoverkehr an der Oberfläche einschränken zu müssen, so das Kalkül der Proponenten. Bei genaueren Untersuchungen stellte sich aber stets heraus: Für eine Stadt in der Größe von Graz ist eine U-Bahn mit ihren großen Haltestellenabständen, langen Zugangswegen und ihrer kostenintensiven Infrastruktur im Verhältnis zum Nutzen einfach zu teuer. Hier liegt der Unterschied zum aktuell diskutierten Metro-Projekt: Denn erstmals wird einer U-Bahn in Graz bescheinigt, volkswirtschaftlich sinnvoll zu sein. Der Nutzen-Kosten-Faktor liege mit 3,9 sogar weit über dem Wert 1, ab dem ein Projekt sinnvoll ist. Also alles eitel Wonne? Ein Blick auf das Projekt:



Metro

Mit der Erstellung der aktuellen Studie hat die MUM eine hochkarätige Expertenrunde beauftragt, bestehend unter anderem aus Fachleuten der Institute für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft, Straßen- und Verkehrswesen sowie Felsmechanik und Tunnelbau der TU Graz; weiters war die WU Wien eingebunden. Im Ergebnis empfiehlt die Studie den Bau von zwei unterirdischen Metrolinien (eine 11,9 km lange Ost-West-Verbindung von Eggenberg/UKH bis in die Ragnitz und eine 13,5 km lange Nord-Süd-Verbindung vom geplanten Nahverkehrsknoten in Gösting zum P&R-Platz in Webling), die sich am Jakominiplatz treffen. Auffällig ist die kurvenreiche Streckenführung, durch die möglichst viele Stationen erreicht werden sollen; insgesamt sind 26 Halte geplant. Durch kurze Fahrzeuge sollen nur kurze Haltestellenbauwerke nötig sein und somit die Baukosten möglichst gering gehalten werden. Wo möglich, sollen die Haltestellen in offener Bauweise errichtet werden, ansonsten ist eine bergmännische Vortriebsweise vorgesehen. Weitere Sparpotenziale wurden durch die Konzeption als Metro mit automatischer Betriebsführung ohne Fahrpersonal ausgeschöpft. Die Erstinvestitionskosten für das gesamte Projekt (inkl. Fahrzeugen) werden mit 3,3 Mrd. Euro angegeben. Trotz dieser hohen Investitionen sei das Projekt sinnvoll, da es den Modal Split des Öffentlichen Verkehrs um 7,6 % erhö-

Fortsetzung auf Seite II

Haltestelle Leoben-Lerchenfeld

Anfang Juni erfolgte durch das Land Steiermark, die Stadt Leoben und die ÖBB-Infra der Spatenstich für den Bau der S-Bahn-Station in Leoben-Lerchenfeld. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 entsteht dort eine vorbildliche Haltestelle mit zwei barrierefreien Bahnsteigen, 56 Bike&Ride-Plätzen sowie eine Verknüpfung zu den Buslinien der Stadtwerke Leoben und der MVG. Detail am Rande: Bereits 2005 hatte Fahrgast in seinem Konzept „S-Bahn Mur-Mürz" eine S-Bahn-Linie aus dem Vordernberger Tal über Leoben und Bruck bis Kapfenberg gefordert, in dem auch genau dieser Halt vorgesehen war. Während die Station in Leoben-Lerchenfeld nun in Bau ist, ist die im Fahrgast-Konzept vorgesehene Anbindung der Voestalpine als wichtigem Arbeitgeber in Leoben-Donawitz und der Stadt Trofaiach mit über 10.000 Einwohnern an die S-Bahn leider derzeit politisch nicht erwünscht.

Inhalt

Leserbriefe II
Autogerechte Stadt IV
Thermenbahn
Die Initiative stellt sich vor VI
Rosenhain
Fahrgast-Bus-Konzept 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

Fortsetzung von Seite I

he und jenen des motorisierten Individualverkehrs verringere. Fast 95.000 Fahrgäste zusätzlich sollen den Öffentlichen Verkehr in Graz durch die Metro täglich nützen.

Risiken

Auf den ersten Blick spricht also alles für die Realisierung dieses Projekts, sobald die Finanzierung gesichert ist. Dennoch gab es bald nach der öffentlichen Projektpräsentation von verschiedenen Seiten Kritik. So wurden etwa die prognostizierten Baukosten angezweifelt. Auch Fahrgast äußerte sich kritisch zu dem Projekt: Denn bei aller Euphorie darf nicht übersehen werden, dass es sich um ein recht futuristisches Projekt handelt, das realistischerweise erst in 15 bis 20 Jahren verkehrswirksam würde. Gleichzeitig stoppt die Metro aber jegliche Straßenbahn-Ausbaupläne, da die nach 2023 geplanten Straßenbahn-Neubaustrecken (Südwestlinie nach Don Bosco und Straßgang, Nordwestlinie nach Gösting und Linie 2 vom Bahnhof über Lendplatz und Universität zum LKH) jene Gebiete erschließen sollten, die im Einzugsbereich der Metro liegen. Ihre Realisierung wird daher in der Metrostudie als obsolet angesehen. Somit wird also der relativ leicht zu realisierende weitere Ausbau des Straßenbahnnetzes abgesagt – zu Gunsten eines Projekts, das noch in weiter Ferne liegt. Doch damit nicht genug: Selbst Bestandsstrecken des aktuellen Straßenbahnnetzes wären mittelfristig gefährdet. So schlägt die Studie etwa die Stilllegung des Linienastes der Linie 1 nach Eggenberg/UKH vor, um hier keine parallele Infrastruktur zur Metrolinie 1 erhalten zu müssen. Ebenso findet sich ein Passus, der die Linie 7 zum LKH in Frage stellt. In beiden genannten Fällen hätten vor allem Fahrgäste Nachteile, die den Öffentlichen Verkehr für kürzere Wege nützen, da sich dann der Weg zu weiter entfernten und tiefer liegenden Haltestellen der Metro kaum auszahlt. Auch für Personen, die auf Rollstühle angewiesen sind, oder Eltern mit Kinderwagen sind die Wege zu unterirdisch liegenden Haltestellen beschwerlicher als der Weg zur ebenerdigen Straßenbahnhaltestelle. Das Projekt würde also teils zur Kannibalisierung bestehender, gut genutzter Verkehrsverbindungen beitragen.

Zwar ergibt der Vergleich zwischen dem Metroprojekt und den Straßenbahn-Ausbauprojekten Nordwestlinie, Südwestlinie und Linie 2 einen höheren Zuwachs an Fahrgästen bei Bau der Metro als bei Realisierung der genannten Tramlinien – fast 95.000 Fahrgäste zusätzlich pro Tag bringt die Metro, „nur“ 50.000 zusätzlich der Straßenbahnausbau – die Baukosten der Metro von 3,3 Mrd. Euro sind aber ein Vielfaches der 285 Mio. Euro, die für die neuen Straßenbahnstrecken einkalkuliert werden müssten. Stünden also wirklich Milliardenbeträge für den Öffentlichen Verkehr zur Verfügung, könnten damit im Straßenbahnsektor praktisch alle Projekte umgesetzt werden, die in Graz je geplant wurden – inklusive wichtiger Ausbauten der S-Bahn in das Umland. Würde hingegen das Metroprojekt umgesetzt, könnte genau jener Effekt eintreten, den „Leuchtturmprojekte“ oft nach sich ziehen: Es bleibt kaum Geld für andere Projekte übrig.

Fortsetzung auf Seite III

U-Bahn in Graz sehr sinnvoll!

Manche Argumente gegen eine U-Bahn in Graz sind ja schon fast lächerlich: Kein normal denkender Mensch würde erwarten, dass alle Autofahrer dann „überall hin nur mehr mit der U-Bahn fahren“ und es dann „überhaupt keinen Straßenverkehr mehr gibt“, aber jedes einzelne Auto, das in Graz dann weniger fährt, damit nicht die Umwelt verpestet, keine Straßenverkehrsteilnehmer gefährdet und keine Parkplätze „verbraucht“, ist ein echter Gewinn für die Stadt!

Unsere neue U-Bahn soll ja auch direkte Anschlüsse an alle Eisenbahn- und Buslinien haben, die ein Umsteigen möglichst schnell und einfach machen, und wenn man wirklich will, dass täglich bis zu 200.000 Fahrgäste mit der U-Bahn fahren, wird man v. a. an ihren Endstationen auch große (und möglichst gebührenfreie!) Parkhäuser und/oder Tiefgaragen brauchen, um möglichst viele Autofahrer dazu zu „überreden“, mit dem Auto nicht mehr „bis ganz in die Stadt zu stauen!“

Dabei darf man auch nie vergessen: Von den etwa 3 Milliarden Euro, die diese U-Bahn kosten soll, bleibt ein großer Teil ja im Lande und schafft damit hier bei uns (!) viele neue Arbeitsplätze: Gibt es wirklich Leute, die auch hier dagegen sind?

Ich würde denn auch gerne „ein bisschen erweitern“ und dabei v. a. auch einen Punkt betonen: Ich habe ein bisschen den Eindruck, dass es vielen Leuten (manchen Politikern und v. a. natürlich „Mitgliedern der Straßenverkehrslobby“) gar nicht so unangenehm ist, wenn sich der Bau der U-Bahn Graz möglichst lang (!) hinauszögert, und dafür werden ja verschiedenste Argumente verwendet wie z. B.: „Wollt ihr in Graz lieber mehr Straßenbahnen oder (!) eine U-Bahn?“ Ich glaube nämlich, wir sollten vor allem auch hier ansetzen, denn unser (sinnvoller!) Vorschlag sollte (selbstverständlich!) heißen „*Wir wollen in Graz eine U-Bahn und (!) mehr Straßenbahnen!*“, denn genau das würde auch Sinn machen, denn dann gäbe es auch noch mehr einfache und damit sinnvolle Umsteigemöglichkeiten, was den Sinn von U-Bahn *und* Straßenbahn noch weiter untermauern würde!

Ich glaube, die „Freunde des öffentlichen Verkehrs“ sollten sich nicht in „Freunde der Straßenbahn“ und „Freunde der U-Bahn“ trennen und gegeneinander ausspielen lassen, denn ich glaube: Wenn das passiert, dann werden wir von der Straßenverkehrslobby (zurecht!) nur noch ausgelacht … !

Kurt Stoschitzky

Fortsetzung von Seite II

Annahmen

Blickt man auf die Annahmen, die der Metrostudie zugrunde liegen und auf denen die positive Einschätzung des Projekts beruht, fällt auf, dass einige Aspekte auf verkehrlichen und politischen Gegebenheiten beruhen, die durchaus hinterfragenswert sind. Im Verkehrsnachfragemodell wurden beispielsweise Verspätungen bei Straßenbahnlinien als Vorteil für die Metro modelliert. Tatsächlich kommt es leider immer wieder zu Verspätungen bei Straßenbahnlinien auf Straßen im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr. Dies ist allerdings kein Naturgesetz, denn dagegen kann auch mit Ampelvorrangschaltungen oder anderweitigen Restriktionen für den Autoverkehr Abhilfe geschaffen werden. Erinnert sei an dieser Stelle etwa an die Annenstraße, die einst ein staugeplagter und verspätungsanfälliger Abschnitt für alle Straßenbahnlinien in Ost-West-Richtung war – heute, nach Neugestaltung dieses Verkehrsraums, genießen Fahrgäste hier „freie Fahrt".

Als volkswirtschaftliche Vorteile für die Metro werden ebenfalls teils Aspekte herangezogen, die nicht automatisch durch den Bau und Betrieb der Metro eintreten, sondern Folgen politischer Entscheidungen sind bzw. wären: Die Verwendung von Flächen, die derzeit PKWs benötigen, für eine alternative Nutzung (Erholungsraum oder wirtschaftliche Aktivitäten) beispielsweise birgt ein Wertschöpfungspotenzial von über 80 Mio. Euro. Tatsächlich geschehen Umnutzungen etwa von öffentlichen Parkplätzen in Grünflächen aber nicht dadurch, dass darunter eine Metro fährt – sie müssen von der Politik beschlossen werden und wären auch unabhängig davon möglich. Die Studie geht auch davon aus, dass durch die Metro die Zahl der Studierenden und der Tourismusumsatz in Graz steigen – ob dies wirklich an der Metro liegen würde, oder nicht doch andere Faktoren für Studienwahl oder Wahl des Urlaubsziels ausschlaggebend sind, sei dahingestellt.

Alternativen S-Bahn und Tram

Die nun vorliegende Metro-Studie war im Auftrag der Holding-Graz-Tochter MUM erstellt worden, im Grazer Gemeinderat hatte es dazu nie einen Beschluss gegeben. Dennoch (oder gerade deswegen) sorgte das Thema kurz nach der öffentlichen Präsentation der Studie für Debatten. Während die Metro-Pläne der MUM im Gemeinderat bei ÖVP und FPÖ auf Zustimmung stießen, ließen die Reaktionen und Vorschläge aus anderen Parteien nicht lange auf sich warten: So präsentierte die SPÖ ein alternatives Konzept ohne teure Tunnellösungen, das einen umfassenden Straßenbahnausbau vorsieht und darüber hinaus in Graz eine „City-S-Bahn" als schnelle innerstädtische Verbindung plant. Die Grünen möchten mit einem unterirdischen S-Bahn-Ring wichtige Ziele im Grazer Osten (LKH, Universität) direkt an das S-Bahn-Netz anbinden. Ähnlich der Vorschlag der NEOS, die allerdings auf einen etwas kürzeren S-Bahn-Tunnel zwischen Ostbahnhof, Jakominiplatz, Universität und Hauptbahnhof setzen. Verkehrsstadträtin Kahr (KPÖ) hat mittlerweile eine Studie in Auftrag gegeben, die eine mögliche unterirdische Streckenführung der S-Bahn durch Graz prüfen soll. Zu Redaktionsschluss dieser Ausgabe lagen noch keine Ergebnisse vor. Gemeinsam ist allen S-Bahn-Plänen, dass gleichzeitig auch der Ausbau des Straßenbahnnetzes vorgesehen ist.

Resumee

Wie immer man zu U-Bahn-Plänen stehen mag: Es kann durchaus als Erfolg gewertet werden, dass der Öffentliche Verkehr nun wieder als wichtiges Thema wahrgenommen wird. Fahrgast erachtet dabei folgende Punkte für sinnvoll und wichtig:

- Zügiger Ausbau des Straßenbahnnetzes: Auch nach der Umsetzung der aktuellen Ausbauten ist das Straßenbahnnetz noch lange nicht komplett! Neben der Realisierung der Südwestlinie über Griesplatz und Don Bosco nach Straßgang, der Nordwestlinie über Lendplatz zum geplanten Nahverkehrsknoten Gösting und dem „Uni-2er" vom Hauptbahnhof über Lendplatz, Geidorfplatz und Universität zum LKH sollten auch Verlängerungen bestehender Straßenbahnlinien wieder ins Auge gefasst werden, etwa Mariatrost–P&R Fölling, St. Leonhard–Ragnitz, Liebenau–Hausmannstätten, Puntigam–S-Bahn-Station Webling und Andritz–Stattegg.
- Ausbau des S-Bahn-Netzes und Taktverdichtung auf den S-Bahn-Linien im Großraum Graz: Der Fokus auf eine U-Bahn in Graz hat leider den Aspekt, dass im S-Bahn-Netz umfangreiche Ausbauten nötig sind, etwas in den Hintergrund rücken lassen. Neben der Realisierung des Nahverkehrsknotens Gösting muss ein (zumindest teilweiser) zweigleisiger Ausbau und eine Elektrifizierung der GKB und der steirischen Ostbahn erfolgen, um dichtere Takte anbieten zu können und die S-Bahn auch innerstädtisch als schnelles, attraktives Verkehrsmittel zu etablieren. Zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen werden auch Investitionen auf der S1 Richtung Bruck erforderlich sein. Mittelfristig müssen auch neue S-Bahn-Streckenabschnitte realisiert werden, etwa durch Einbeziehung der Schleppbahn nach Andritz (zu einem neuen Nahverkehrsknoten Andritz mit Anbindung an die Straßenbahn) und durch Neubaustrecken von Gleisdorf direkt Richtung Fürstenfeld bzw. Hartberg, was auch von der Region gewünscht und unterstützt wird. Langfristig können auch unterirdische Streckenführungen im Raum Graz in Betracht kommen, um auch den Osten der Stadt mit der S-Bahn zu erschließen. Dabei sollten im Sinne eines verantwortungsbewussten Mitteleinsatzes Tunnelstrecken aber so kurz wie möglich sein.

Generell gilt: In Graz wurde lange „herumgedoktert". Für einen attraktiven Öffentlichen Verkehr ist der schnelle Ausbau des Straßenbahnnetzes dringend nötig. Verkehrsbeziehungen enden aber nicht an der Grazer Stadtgrenze – daher ist auch der Ausbau des S-Bahn-Systems sehr wichtig!

Marcus Pirker

Metro-Dilemma

Oder: warum sich Graz von der autogerechten Stadtplanung nicht loslösen kann

Mit der Präsentation eines neuen Metro-Konzepts für Graz wurde inoffiziell der Wahlkampf eröffnet. Neu ist die Diskussion um ein zusätzliches Verkehrssystem aber keinesfalls.

Der Bau einer Straßenbahnlinie ermöglicht, die Oberflächengestaltung neu zu strukturieren und den – unerwünschten – Autoverkehr zurückzudrängen und zu reduzieren.

Nach der Absage der Murgondel sollen nun bekanntlich zwei U-Bahn-Linien einen Ausweg aus dem Grazer Verkehrschaos ermöglichen. Ein näherer Blick auf das Projekt und die damit verbundenen Argumentationslinien zeigt indessen deutlich: die Grazer Politik ist noch immer fest der autogerechten Verkehrsplanung verhaftet. Die Verkehrswende muss aber an der Oberfläche stattfinden. Erst dann soll über die Metro weiterdiskutiert werden.

Was ist die „autogerechte Stadt"?

Der Begriff der „autogerechten Stadt" wurde im Jahr 1959 durch ein Buch des Architekten Hans Bernhard Reichow geprägt. Ziel der Idee war es, einen möglichst ungehinderten Fluss des Autoverkehrs durch Beseitigung diverser „Störfaktoren" zu ermöglichen. Obwohl das Konzept aus heutiger Sicht als gescheitert und als Sinnbild für verfehlte Stadtplanung gilt, sind viele der zweifelhaften Errungenschaften dieser Zeit in den Städten noch immer Realität; und der Widerstand, diese endlich zu beseitigen, nach wie vor sehr groß.

Ein zentraler Punkt der autogerechten Stadtplanung war die Entflechtung der Verkehrsströme bzw. der unterschiedlichen Verkehrsmittel. Das ist nicht grundsätzlich schlecht, insoweit es nicht zu einer Unterordnung nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer führt. Und genau das war eben in der autogerechten Stadtplanung der Fall. Vor allem der schienengebundene öffentliche Nahverkehr an der Oberfläche – sprich: die Straßenbahn – wurde als langsam, unzeitgemäß und den Autoverkehr störend empfunden. Viele Städte stellten ihre Straßenbahnnetze zur Gänze ein, in Graz waren einige, aber glücklicherweise nicht alle Linien betroffen. Dennoch ist die Tatsache, dass die Liniennummer 2 nach wie vor fehlt und dass keine Trams mehr zum Griesplatz, Geidorfplatz oder nach Gösting fahren, der autogerechten Stadtplanung zu verdanken. Und gerade dort macht sich die autogerechte Stadt auch im Jahr 2021 noch stark bemerkbar. Der Griesplatz gilt seit vielen Jahren als unattraktiv und als das Gegenteil eines modernen urbanen Platzes mit hoher Aufenthaltsqualität. Auch der Geidorfplatz, bisweilen treffend als „Geidorfparkplatz" bezeichnet, ist eine Mischung aus Großkreuzung und Abstellfläche für Autos.

Da die Einstellung des Schienenverkehrs in vielen Städten nicht möglich war, wurde dieser unter die Erde verlegt, um den Autoverkehr nicht zu behindern. Ein Beispiel dafür ist die U-Straßenbahn am Wiener Gürtel im Bereich Südtiroler Platz und Matzleinsdorfer Platz. Auch viele U-Bahnprojekte stammen aus dieser Zeit. Zusammengefasst könnte man also sagen: unterirdischer öffentlicher Verkehr ist nicht immer, aber zumindest regelmäßig als autogerechte Verkehrslösung anzusehen. Die Argumentation, man müsse aus Kapazitätsgründen eine zusätzliche Verkehrsebene erschließen, sollte also durchaus kritisch hinterfragt werden.

Autogerechte Stadt: Alle anderen Nutzungen werden dem Autoverkehr untergeordnet. Die ungestörte Fahrt des Automobils hat höchste Priorität – mit allen Nachteilen.

Autogerechte Stadtplanung in Graz anno 2021

Die professionelle Präsentation der Metro in Graz hat zurecht Aufmerksamkeit erregt. Unzweifelhaft zeigen aber sowohl die Argumente der Befürworter, als auch die Diskussionen im Grazer Gemeinderat sehr klar, dass es bei diesem Projekt kaum primär um den Öffentlichen Verkehr geht. Die Trassierung der beiden Metrolinien folgt nicht nur über weite Strecken geplanten Straßenbahnlinien – so soll die Linie M2 wohl statt der Tramlinie 9 nach Gösting und statt der Linie 8 nach Straßgang fahren. Die M1 folgt über weite Teile der neu projektierten Linie 2 aus der aktuellen Hüsler-Studie. All diese Korridore sind derzeit fast ausschließlich auf den KFZ-Verkehr ausgerichtet. Bereits erwähnt wurde der Griesplatz, aber auch die mindestens 4-spurige B67, die Keplerstraße oder die Straß-

ganger Straße entsprechen kaum der Vorstellung moderner Stadtentwicklung mit gerechter Aufteilung der Verkehrsflächen.

Die Metro, so argumentieren die Befürworter sinngemäß, ermöglicht die Neuorganisation des öffentlichen Raumes. Soll heißen: fährt der ÖV unterirdisch, ist oben mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr. Dass das gerade auch mit einer modernen Straßenbahn möglich ist, zeigen diverse Projekte in Frankreich. Die zentrale Frage ist also nicht, ob Platz ist, sondern wie dieser verteilt wird. Fährt der öffentliche Verkehr unterirdisch, ist oben weiterhin viel Platz für Autos. Will man hingegen den öffentlichen Raum im Sinne einer Verkehrswende auf Straßenbahn, Fuß- und Radverkehr bedarfsgerecht und sinnvoll aufteilen, geht dies auf Kosten des Autoverkehrs. Und das ist eben nicht im Sinne der autogerechten Verkehrsplanung. Auch die Diskussionen um Projekte der groß angekündigten Radoffensive – etwa am Joanneumring oder Grieskai – zeigen: dem Autoverkehr Platz wegzunehmen ist auch 2021 kaum durchsetzbar.

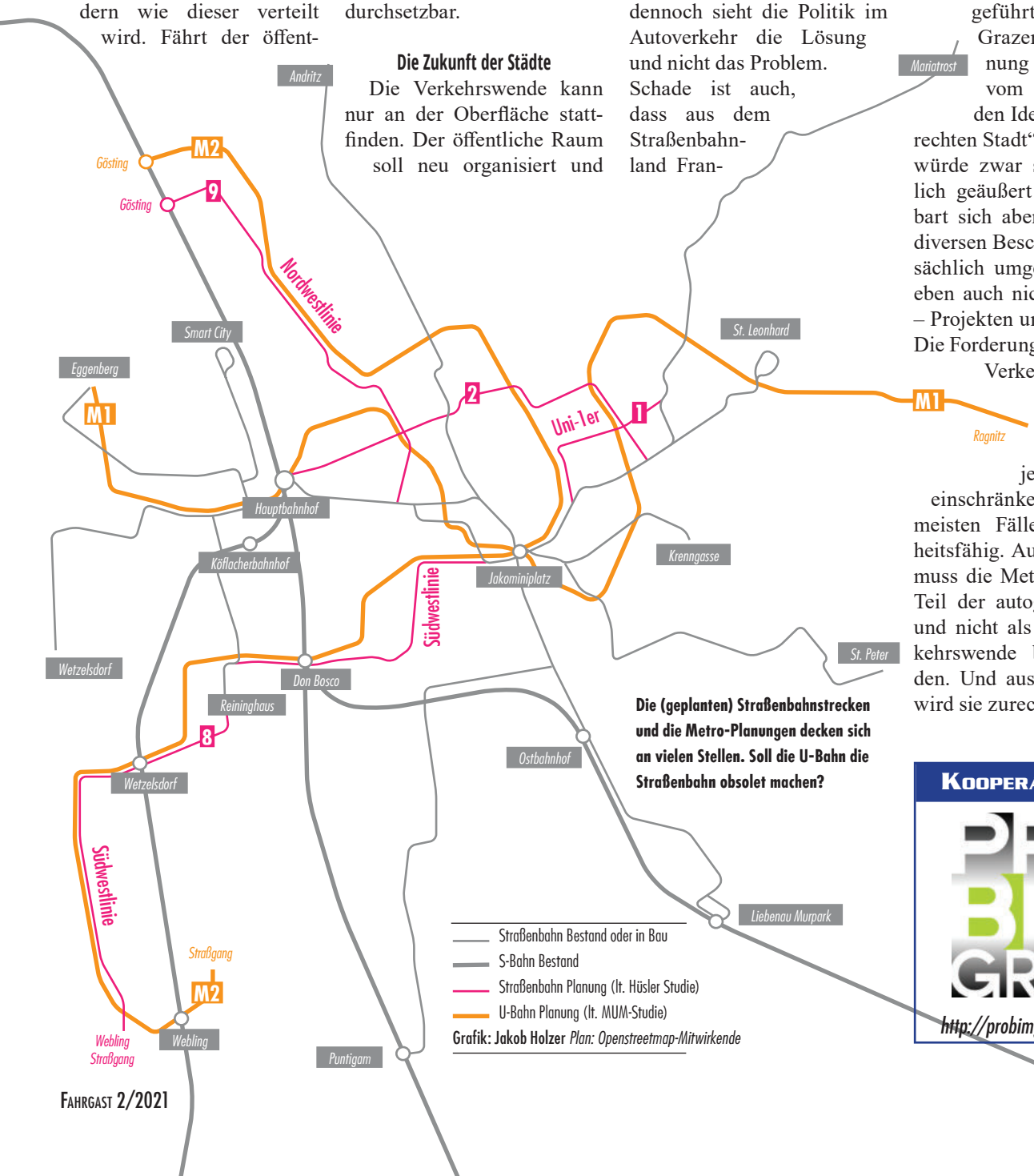
Die Zukunft der Städte

Die Verkehrswende kann nur an der Oberfläche stattfinden. Der öffentliche Raum soll neu organisiert und die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Dazu bedarf es nicht zwangsläufig eines unterirdischen ÖV-Systems, wie vor allem die vielen modernen Straßenbahnnetze in Frankreich beweisen. Durch den Bau der Tram wurden dort ganze Stadtteile neu gestaltet und der Autoverkehr zurückgedrängt. Natürlich kamen aus den einschlägigen Lobbys auch dort diverse Weltuntergangsszenarien. Kein einziges davon ist eingetreten. Indessen diskutiert Graz seit vielen Jahren über das angebliche Sterben der Innenstadt, dennoch sieht die Politik im Autoverkehr die Lösung und nicht das Problem. Schade ist auch, dass aus dem Straßenbahnland Frankreich just eine Stadt als Vorbild für Graz herhalten soll, die auf den Bau einer Straßenbahn und auf die damit verbundenen städtebaulichen Möglichkeiten verzichtet hat: das bretonische Rennes hat eine Minimetro mit einer Linie (eine zweite Linie ist aktuell mit bereits zwei Jahren Verzögerung in Bau).

Fazit

Auch wenn die Idee einer Metro in Graz nicht neu ist, ist sie auch nicht grundsätzlich schlecht, sollte aber unter den richtigen Vorzeichen geführt werden. Die Grazer Verkehrsplanung ist nach wie vor vom Auto und von den Ideen der „autogerechten Stadt" dominiert. Das würde zwar so nicht öffentlich geäußert werden, offenbart sich aber regelmäßig in diversen Beschlüssen und tatsächlich umgesetzten – oder eben auch nicht umgesetzten – Projekten und Maßnahmen. Die Forderung nach flüssigem Verkehr meint fast ausschließlich den Autoverkehr und Projekte, die diesen einschränken, sind in den meisten Fällen nicht mehrheitsfähig. Aus heutiger Sicht muss die Metro-Idee also als Teil der autogerechten Stadt und nicht als Teil einer Verkehrswende betrachtet werden. Und aus diesem Grund wird sie zurecht kritisiert.

Stefan Kompacher



Die (geplanten) Straßenbahnstrecken und die Metro-Planungen decken sich an vielen Stellen. Soll die U-Bahn die Straßenbahn obsolet machen?

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

Man stelle sich vor

Die Zukunft der Thermenbahn

Die letzte verbliebene Bahnlinie zwischen Fehring, Hartberg und Friedberg im Südosten Österreichs ist langsam und schwach frequentiert. Immer wieder droht ihr die Einstellung. Wie könnte also die Zukunft dieser Regionalbahn aussehen?

Man stelle sich vor, es ist 2040 und Österreich ist klimaneutral. Klimaneutralität, das ist jener Zustand, bei dem genauso viel an Treibhausgasen in die Atmosphäre ausgestoßen wird wie von der Erdoberfläche gleichzeitig aufgenommen werden kann. Nur dieser stabile Zustand gewährleistet, dass sich unser Lebensraum nicht unentwegt weiter aufheizt. Das Verbrennen von Erdöl und Erdgas wurde in Österreich daher beendet und damit auch die Nutzung des Verbrennungsmotors im Verkehr. Der Antrieb der Fahrzeuge wurde zur Gänze auf Elektrizität umgestellt, weshalb die Luftgütemessstellen des Landes Steiermark die niedrigsten Werte der Konzentration an Schadstoffen in der Luft seit Beginn der Aufzeichnungen zeigen.

Von der Zukunft 2040...

Man stelle sich weiter vor, die Zahl der Autos hat sich 2040 um mehr als die Hälfte reduziert. In den Städten sind die früheren Parkplätze zu einem großen Teil den neuen Parks, Sportanlagen, Promenaden, Open-Air-Lokalen und Wasserflächen gewichen. Viele Geschäfte sind von den Einkaufszentren am Stadtrand wieder in die Städte zurückgekehrt. Die Einkaufszentren mit ihren großen versiegelten Flächen wurden für die Sonnenenergienutzung adaptiert. Der öffentliche Verkehr wurde massiv ausgebaut und modernisiert, gleichzeitig die Taktfrequenz der Bahn- und Buslinien deutlich erhöht. Carsharing, die Nutzung eines gemeinsamen Autos von durchschnittlich 10 Personen, ist im ganzen Bundesland sehr beliebt. Drei Viertel der Steirer:innen besitzen kein eigenes Auto.

Auch die Regionen haben von dem Wandel zur Klimaneutralität profitiert. So ist Graz von den Bezirkshauptstädten Hartberg und Fürstenfeld inzwischen mit der Bahn in nur 50 Minuten erreichbar. Die Züge erreichen Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 160 km/h und verkehren jede halbe Stunde. Die Thermenbahn, die nach den Thermalorten Sebersdorf, Bad Waltersdorf, Bad Blumau und Bad Loipersdorf entlang ihrer Trasse benannt wurde, benötigt für die Strecke von Friedberg über Hartberg und Fürstenfeld bis Fehring eine Stunde. Damit ist sie etwa um eine halbe Stunde schneller als noch 19 Jahre davor im Jahr 2021. In eineinhalb Stunden ist mittlerweile auch Wien von Hartberg aus mit dem Zug erreichbar. Natürlich sind alle Züge elektrifiziert und an den Bahnhöfen gibt es Regionalbusverbindungen in alle Richtungen sowie ausreichend Park-and-Ride-Plätze. Die besseren Verkehrsverbindungen haben die Regionen wirtschaftlich aufgewertet und die Abwanderung der jungen Bevölkerung in die Städte gestoppt bzw. teilweise sogar umgekehrt.

Der Ausbau der Thermenbahn ist für die Entwicklung der Region Hartberg–Fürstenfeld eine wichtige Zukunftsperspektive. Die Landespolitik zögert hier aber noch.

...zur Realität 2021

Zurück zur Realität des Jahres 2021: Direkte Verbindungen zwischen Hartberg bzw. Fürstenfeld und Gleisdorf existieren nicht. Die Thermenbahn, die letzte verbliebene Bahnlinie im Südosten Österreichs, fährt im besten Fall alle zwei Stunden mit maximal 80 km/h zwischen Friedberg und Fehring. Und selbst dieser letzten Bahnlinie droht die Einstellung des Personenverkehrs.

Grund dafür ist unter anderem die im Jahr 2012 erlassene Eisenbahnkreuzungsverordnung, die bis spätestens 2029 umgesetzt werden muss. Rechtlich droht, dass bei nicht technisch gesicherten Bahnübergängen (also ohne Blinklicht oder Schranke) ein Zug nicht schneller als 20 km/h fahren darf. Kein Problem bei Schnellverbindungen mit technisch gesicherten Bahnübergängen, aber auf der Thermenbahn von Friedberg nach Fehring gibt es auf 77 Kilometern Streckenlänge etwa 80 nicht technisch gesicherte Bahnübergänge. Ohne die Auflassung oder technische Sicherung der Bahnübergänge ist ein Fortführen des Personenverkehrs nicht möglich. Die Kosten dafür betragen rund 70 Millionen Euro. Das klingt nach viel Geld, ist aber nur ein Zehntel der 700 Millionen Euro, die die Autobahngesellschaft ASFINAG für den Neubau der Fürstenfeld-Schnellstraße S7 auf einer Länge von gerade einmal 28 Kilometern berappt.

Gast-Beitrag

Eine alte Bahn

Dabei kann die Thermenbahn auf eine lange Geschichte zurückblicken: Bereits 1885 wurde der erste Streckenabschnitt zwischen Fehring und Fürstenfeld in Betrieb genommen. Dieser enthält auch eine Überquerung des „Söchauer Berges“ mit minimalen Kurvenradien von 118 m (die kleinsten in ganz Österreich), die nur eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h erlauben. Auf diesem Streckenabschnitt wäre daher für eine Beschleu-

nigung der Strecke eine Neutrassierung erforderlich. 1891 erfolgte die Streckenverlängerung bis Hartberg und 1905 wurde das letzte Teilstück zwischen Hartberg und Friedberg in Betrieb genommen. In diesem letzten Teilstück befindet sich auch die beeindruckende 40 m hohe Zeilbrücke nahe Rohrbach an der Lafnitz. Bei einer Modernisierung würden insbesondere die langen Geraden der Bahntrasse zwischen Fürstenfeld und Hartberg sowie zwischen Sankt Johann in der Haide und Lafnitz hohe Geschwindigkeiten und einen zweigleisigen Ausbau ermöglichen.

Unterstützung für die Bahn

Von Oktober 2019 bis Oktober 2020 wurde daher unter dem Eindruck der Klimaproteste der Jugendbewegung „Fridays for Future“ eine Online-Petition zum Erhalt der Thermenbahn organisiert. Ziele der Petition sind die Modernisierung und Beschleunigung der Thermenbahn, die Verankerung der Bahnstrecke im ÖBB-Zielnetz 2040 und je nach Tageszeit die Einführung eines Takts von 30 oder 60 Minuten. Die Petition wurde von der Bürgermeisterin von Dechantskirchen, dem Bürgermeister von Sankt Johann in der Haide und dem Vizebürgermeister von Fürstenfeld unterstützt und umfasste damit parteiübergreifend die politischen Farben Schwarz-Türkis, Rot und Grün.

Obwohl auf den Triebwagen der Thermenbahn „S-Bahn“ steht, ist das Angebot dünn. Die Investitionen in den Bahnverkehr sind – im Vergleich zum Autoverkehr – gering.

Dank der medialen Unterstützung durch die „Kleine Zeitung“ und des Einsatzes verschiedener Initiativen wie Fridays for Future Hartberg und oststeirischer Klimamodellregionen erreichte die Petition innerhalb eines Jahres 2529 Unterschriften. Der Großteil der Unterschriften stammt aus dem Bezirk Hartberg-Fürstenfeld. Zahlreiche Pendler:innen, Schüler:innen, aber auch Studierende und Tourist:innen aus Wien und Graz haben die Petition unterschrieben. Sie alle sind auf die Thermenbahn angewiesen.

Der Druck bleibt aufrecht

Im Jänner 2021 wurde die Petiton aufgrund der Corona-Bestimmungen digital an die Verkehrs- und Klimaministerin Leonore Gewessler, an den Landeshauptmann Hermann Schützenhöfer und an den Verkehrslandesrat Anton Lang übermittelt. Seitens des Ministeriums und des Büros des Verkehrslandesrats wurde mitgeteilt, dass derzeit Verhandlungen über den Fortbestand der Thermenbahn stattfinden. Bis Ende Mai 2021 gab es kein Ergebnis über diese Verhandlungen.

Um nach dem Ende der Thermenbahn-Petition weiter politischen Druck aufbauen zu können, wurde mit den Initiativen zur Schaffung von Schnellverbindungen zwischen Hartberg bzw. Fürstenfeld und Graz sowie zur Wiedererrichtung einer Bahnstrecke Friedberg–Oberwart–Großpetersdorf–Szombathely eine grenzüberschreitende Online-Petition mit dem Namen „Zukunft auf Schiene“ auf die Beine gestellt. Die Petition betrifft den Großraum Südostösterreich und Westungarn, für die eine umweltfreundliche, wirtschaftliche Entwicklung dringend notwendig ist. Die Petition wurde von Jutta Spitzmüller ins Leben gerufen und erhält auch große Unterstützung durch das Regionalmanagement Oststeiermark. Der Link und ein QR-Code zur Petition sind in der Infobox angegeben.

Für ein modernes Bahnnetz braucht es mehr als Niederflurfahrzeuge. Für die Landespolitik hat der Schnellstraßenausbau Priorität. Für die Bahn bleibt wenig übrig.

Für die nächste Generation

Man stelle sich vor, dass die österreichischen Bundes- und Landespolitiker:innen an einem Strang ziehen und ein modernes Bahnnetz für mehr als ein halbe Million Menschen aus dem Großraum Südostösterreichs und Westungarns bereitstellen. Sie ermöglichen damit einen wirtschaftlichen Aufschwung der gesamten Region, gleichzeitig aus der Verbrennung von Erdöl auszusteigen und den nächsten Generationen ein stabiles Klima für einen menschenfreundlichen Lebensraum zu erhalten.

Man stelle sich vor, die Politiker:innen haben sich dazu entschlossen, lieber die Held:innen als die Totengräber:innen der nächsten Generationen zu sein. Und aus dem Lautsprecher am Bahnhof Hartberg ertönt ein altes Lied von Sam Cooke: „… what a wonderful world this would be …“.

Georg Kury

Georg Kury ist Meteorologe und betreibt ein Ingenieurbüro für Maschinenbau und Meteorologie in Pöllau bei Hartberg. Er ist Begründer der Initiative „Pro Thermenbahn“ und hat die Online-Petition „Die Thermenbahn muss bleiben! Für Südostösterreich. Für das Klima. Für uns.“ initiiert. Er ist Mitglied beim Verein „Klimavolksbegehren“ und unterstützt die regionalen Gruppen von Fridays for Future in Hartberg und Pöllau. Und natürlich nutzt er die Thermenbahn zwischen Hartberg und Friedberg bei Fahrten nach Wien. Seit Jänner 2021 ist er an der Initiative und Online-Petition „Zukunft auf Schiene“ beteiligt, die sich für ein modernes Bahnnetz in Südostösterreich und Westungarn einsetzt.

Zukunft auf Schiene

Unterschreiben Sie die Petition „Zukunft auf Schiene” unter https://www.openpetition.eu/petition/online/zukunft-auf-schiene-a-joevoesinen-van

Rosenhain

Ein Fahrgast-Konzept für regelmäßigen Busverkehr zum Rosenhain.

Das Gebiet Rosenhain wird derzeit von zwei Buslinien erschlossen und das nur während der Schulzeit. Wie das Gebiet regelmäßig erschlossen werden könnte, zeigt Fahrgast mit einem attraktiven Bus-Konzept auf.

Seit Jahren erschließen die Buslinien 43 (Andritz–Saumgasse) und 81 (Mariagrün–Pfeifferhof–Seniorenzentrum) das dicht besiedelte Rosenhain-Gebiet in Graz. Allerdings lassen die aktuellen Betriebszeiten, sowie das nicht vertaktete Angebot im Schülerverkehr zu wünschen übrig, wenn es um ein attraktives Angebot für den Öffentlichen Verkehr geht. Die Hauptursache dürfte darin liegen, dass die Linien 43 und 81 ausschließlich auf den Schülerverkehr fixiert sind und dementsprechend nur während der Schulzeit verkehren, was für Nicht-Schüler ein Hindernis ist, ohne großen Aufwand von A nach B zu kommen.

Konzept

Im neuen Bus-Konzept Rosenhain wird speziell auf diese Lücke des Öffentlichen Verkehrs eingegangen. Durch regelmäßigen Verkehr zwischen Mariagrün und Seniorenzentrum (Linie 81) bzw. Hilmteich/Botanischer Garten und Ziegelstraße (Linie 43) von Montag bis Samstag, ließen sich attraktive Verbindungen in die Innenstadt bzw. zur Universität, zum Rosenhain und nach Andritz herstellen.

Geplant wäre auf beiden Linien im Normalfahrplan in der Frühspitze von ca. 7.00 bis 8.00 Uhr ein 15-Minuten-Takt, danach ein 30-Minuten-Takt, und im Ferienfahrplan ganztägig ein 30-Minuten-Takt. Beide Linien verkehren in der Zeit von ca. 5.30 bis 20.40 Uhr.

Linie 43

Im Konzept verkehrt die Linie 43 von der Schienenersatzverkehr-Haltestelle in der Hilmgasse „Hilmteich/Botanischer Garten“ über Panoramagasse, Rosenhain und Quellengasse zur Endhaltestelle „Ziegelstraße“, wo ein Umsteigen zur Linie 52 in Richtung Hauptbahnhof bzw. Andritz möglich ist. In Richtung Hilmteich wird auch die Alpha-Wolf-Siedlung in der Inge-Morath-Straße angebunden.

Linie 81

Die Linie 81 wäre eine optimale Direkt-Verbindung zwischen Mariagrün, der Wirtschaftskammer, dem FH Campus 02 und dem Seniorenzentrum. Beim Seniorenzentrum sind diverse Umsteigemöglichkeiten in die Innenstadt, sowie nach Andritz, nach Puntigam und zur Universität vorhanden. Die Einzelfahrten zur „Schule im Pfeifferhof“ blieben während der Schulzeit erhalten.

Ahmed Temirbulatov

Das Fahrgast-Buskonzept ermöglicht eine bessere Erschließung des Gebietes Rosenhain, das derzeit nur schlecht mit dem Öffentlichen Verkehr erreichbar ist. Der ganztägige 30-Minuten-Takt auf beiden Linien ist mit je einem Bus zu bewerkstelligen und damit auch günstig zu betreiben.

Grafik: Jakob Holzer
Plan: Openstreetmap-Mitwirkende

Neues Design der Kärntner Linien

Foto: Mag. Christopher Smerietschnig

Im Herbst 2020 starteten die **Kärntner Linien** einen Außenauftritt mit neuem Logo. Konsequenterweise begann auch die Beklebung der Regionalbusse in Kärnten (u.a. Busse der „ÖBB-Postbus GmbH“ und von „Kärnten Bus“) mit dem neuen Design.

Wenn auch ein attraktives Fahrplanangebot, günstige Tarife oder gut erreichbare Haltestellen die wichtigsten Kriterien für eine vermehrte Nutzung von Bahn & Bus sind, so ist aus Sicht von **fahrgast kärnten** auch eine einheitliche Farbgebung der Regionalbusse, welche auch in anderen Bundesländern der Regelfall ist, durchaus sinnvoll.

Die gefällig gestaltete Lackierung sorgt dafür, dass die Busse im Straßenverkehr auffällig und einheitlich als „Kärntner Linien“ erkennbar sind und so auch Autofahrern werbewirksam zu erkennen geben, dass auf ihrer Strecke moderne Regionalbusse verkehren. ***- ML -***

Die Züge der ÖBB erhalten ebenfalls „Kärntner Linien“-Aufkleber. Eine S-Bahn-Garnitur erhielt eine vollständige Beklebung der beiden Endwagen.

Foto: - ML -

Jubiläum „100+1 Jahre Autoschleuse Tauernbahn“

Pandemiebedingt wurde das Jubiläum zum 100-jährigen Bestehen der Autoschleuse Tauernbahn (ASTB) mit einem Jahr Verspätung am 09. Juli 2021 gefeiert. Aus diesem Anlass verkehrte ein mit Oldtimerfahrzeugen beladener nostalgischer Autoüberstellzug welcher mit der Lok 1020.018 der Lienzer Eisenbahnfreunde bespannt war, von Böckstein (Salzburg) nach Mallnitz-Obervellach.

Foto: Mag. Albert Ditterich

In den Ansprachen der zahlreich erschienenen Ehrengäste wie Verkehrslandesrat **Mag. Sebastian Schuschnig**, **Günther Novak** (Bundesrat und Bürgermeister von Mallnitz), **Arnold Klammer** (Bürgermeister von Obervellach), **Gerhard Steinbauer** (Bürgermeister von Bad Gastein), sowie **Mag. Michaela Huber** (Vorstandsvorsitzende des ÖBB-Personenverkehrs) und **Reinhard Wallner** (ÖBB-Regionalmanager für Kärnten) wurde ein Rückblick auf die einstige Bedeutung der ASTB gegeben, sowie auf die heutige Bedeutung der ASTB für den Tourismus aber auch die Bevölkerung des Möll- und Gasteinertales hingewiesen.

Auch für den Radweg „Ciclovia Alpe Adria“ (Salzburg - Italien) ist die ASTB ein wichtiger Bestandteil. So stieg in den letzten Jahren die Beförderung der Fahrgäste mit Fahrrad auf 4.000 Beförderungen im Jahr 2020.

fahrgast kärnten wünscht den ÖBB und den Benützern der ASTB bei ihren Überstellungen zwischen Kärnten und Salzburg weiterhin stets gute Fahrt!

- Eduard Kaltenbacher -

Mobilität in Kärnten: Was wünschen die Fahrgäste von Bahn und Bus?

Landesrat Mag. Sebastian Schuschnig ließ im Frühjahr 2020 eine Mobilitätserhebung durchführen. Über 1.000 Kärntnerinnen und Kärntner ab 15 Jahren wurden zum öffentlichen Verkehr in Kärnten befragt. Die Antworten entsprechen im Prinzip jenen Vorschlägen, die **fahrgast kärnten** seit Jahren bei Verantwortungsträgern deponiert. Wesentliche Ergebnisse der Mobilitätsbefragung werden an dieser Stelle anhand zweier Fragestellungen präsentiert.

Frage 1:

„Was müsste geschehen, um Bahn & Bus für Sie persönlich attraktiver zu machen?"

Die Antworten I):	Müsste unbedingt geboten werden	Wäre gut	Weniger wichtig
Müssten viel **häufiger fahren**	46 %	31 %	23 %
auch **später am Abend**	39 %	26 %	35 %
Pünktlichkeit (auch um Anschlüsse zu erreichen)	39 %	34 %	27 %
auch **früher am Morgen**	38 %	24 %	38 %
Mehr **Angebote am Wochenende**	37 %	29 %	34 %
raschere **Anschlüsse** beim Umsteigen	33 %	34 %	33 %
kürzere **Fahrzeiten**	23 %	33 %	44 %

Analyse

Besserer Fahrplan und erweiterte Fahrzeiten:

Bisherige Erfahrungen und Analysen von **fahrgast kärnten**, wonach das wichtigste Kriterium für einen guten öffentlichen Verkehr ein dichter Fahrplan ist, welcher auch zu sogenannten „Schwachlastzeiten" wie früh am Morgen, spät am Abend und an Wochenenden verbessert werden soll, wurden eindeutig bestätigt. Die vermehrten finanziellen Aufwendungen des Landes Kärnten, welche in den letzten Monaten zu einigen spürbaren Verbesserungen führten, sind sehr zu begrüßen.

+ **An Sonn- und Feiertagen:** Verdichtung des Fahrplanes auf einigen S-Bahnlinien von einem Zweistundentakt auf einen Stundentakt
+ **Einführung von Schnellbus-Linien** als Ergänzung zur S-Bahn, beispielsweise sogar ein Halbstunden-Takt auf der Buslinie Klagenfurt – Moosburg – Feldkirchen
+ **Verbesserung** des Busfahrplans im Gailtal an Wochenenden
+ **Einführung** der ersten 30-Minuten-Taktlinien in Villach
– **Die Einführung** einer zweiten 10-Minuten-Taktlinie in Klagenfurt kurzfristig verschoben

Die Antworten II):	Müsste unbedingt geboten werden	Wäre gut	Weniger wichtig
günstige **Tarife**	43 %	32 %	25 %
übersichtlichere **Tarifgestaltung**	28 %	38 %	34 %
einfachere **Möglichkeit,** das **Ticket zu lösen**	28 %	31 %	41 %

Analyse

Günstige Tarife:

Als zweiten wichtigen Punkt ergab die Befragung den Wunsch nach günstigen Tarifen. So wären aus der Sicht von **fahrgast kärnten** nach einer Verbesserung des Fahrplanangebotes auch Maßnahmen im Tarifsystem notwendig. **fahrgast kärnten** hat die Tarif-Problematik ausführlich im **fahrgast**-Magazin Nr. 1/2019 sowie auf der **fahrgast**-Homepage thematisiert.

Zu den wesentlichen Punkten gehören aus der Sicht von **fahrgast kärnten**:

- **eine günstige Monats-Netzkarte** für ganz Kärnten, wie bereits in Vorarlberg, Tirol, Salzburg und im Großraum Wien. Dies wäre im Prinzip die „Stufe 1" des als „Klimaticket" von der Bundesregierung avisierten Netztickets, welches auch als „1-2-3-Ticket" bezeichnet wird und für ein Bundesland € 365,- kosten würde.
- **Vereinfachung** des Tarifsystems für Einzelkarten. Derzeit hängen die Vollpreis-Bemessung, die Ermäßigung und die Gültigkeit des Tickets davon ab, ob es sich um eine Bahn- oder Busfahrt in Kärnten handelt oder um eine Bahnfahrt über Kärnten hinaus.
- **Überdies** gibt es beim Kärntner Verbundtarif **Nachholbedarf** bei der **Familien-Ermäßigung**.

Die Antworten III):	Müsste unbedingt geboten werden	Wäre gut	Weniger wichtig
Haltestellen einfacher erreichbar	33 %	33 %	34 %
Sicherheit einen **Sitzplatz** zu bekommen	26 %	32 %	42 %

Einfacher erreichbare Haltestellen:

Mit den in den vergangenen Jahren erfolgten Modernisierungen zahlreicher Bahnstationen wie beispielsweise Velden, Pörtschach, Krumpendorf, Mittlern, St. Veit/Glan, Spittal-Millstättersee und allen Bahnstationen auf der Gailtalbahn bis Hermagor hat sich sehr viel Positives getan.

Positiv ebenso die Neu-Errichtung von Bahnstationen, wie die bereits eröffnete Haltestelle „Villach-Landskron“ und die bereits in Bau befindliche Bahn-Haltestelle in Lambichl (zwischen Klagenfurt und Maria Rain).

Neue Bahn-Haltestellen als Gebot der Stunde:

Aus Sicht von **fahrgast kärnten** wären weitere neue S-Bahn-Haltestellen ein Gebot der Stunde, und zwar „Klagenfurt-Klinikum“, „Villach - St. Magdalen“ sowie „Spittal-Ost“. Dies wurde ausführlich im **fahrgast**-Magazin Nr. 2/2019 sowie auf der **fahrgast**-Homepage thematisiert.

Die Neu-Errichtung von Bahnstationen bringt die Bahn näher zu den Menschen und hat beispielsweise auch in der Stadt Salzburg zu hohen Fahrgaststeigerungen geführt.

Analyse

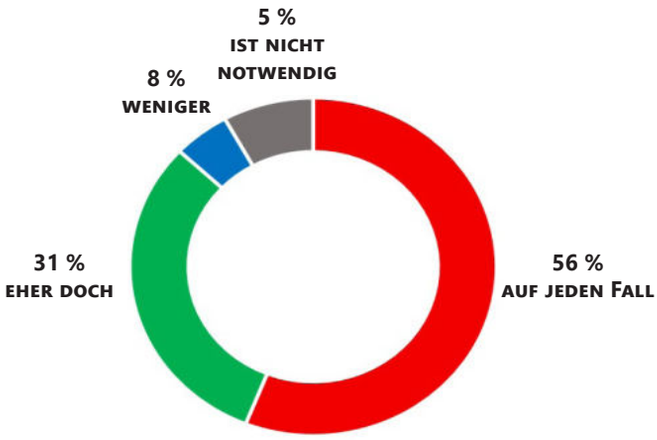
fahrgast kärnten 20 Jahre

„Soll das Land Kärnten mehr in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs investieren?“

Frage 2:

Mehr Investitionen in Bahn & Bus:

Über 80 % der UmfrageteilnehmerInnen **befürworten mehr Investitionen in den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs** in Kärnten. Diesen sehr hohen Prozentsatz sieht **fahrgast kärnten** durchaus auch als Aufforderung der Kärntnerinnen und Kärntner an die Politiker von Städten, Gemeinden, Bundesländern und auch der Bundesregierung, die finanziellen Mittel für den Ausbau von Bahn & Bus zu erhöhen.



Analyse

fahrgast kärnten 20 Jahre

Auch wenn durch die Corona-Pandemie die Fahrgastzahlen spürbar gesunken sind, so sind dennoch **bereits jetzt die Weichen für langfristige Verbesserungen** zu stellen, um nach einer Entspannung der Situation ein attraktives Angebot bereit zu haben.

- Markus Lampersberger -

[Grafiken: fahrgast kärnten, Datengrundlage: „Der öffentliche Verkehr in Kärnten“, 2020, Analyse der Market Marktforschungs-GmbH & CoKG]

Leserbrief: *„Wo fährt der Bus ab?“*

Seit ein paar Wochen gibt es in der Region Villach für die Busse zum Faakersee ein neues Konzept, mit mehr Bussen und teilweise gleichbleibenden Abfahrtszeiten. Ausgearbeitet von der Stadt Villach, in Zusammenarbeit mit dem Land.

Es wäre gut gewesen, wenn die Bevölkerung darauf vorbereitet worden wäre, dass jetzt nur ein Teil der Busse vom Hauptbahnhof abfährt. Einige Busse fahren von der Haltestelle „10.-Oktober-Straße“ ab, einige vom Hauptbahnhof, und wieder einige von Föderlach.

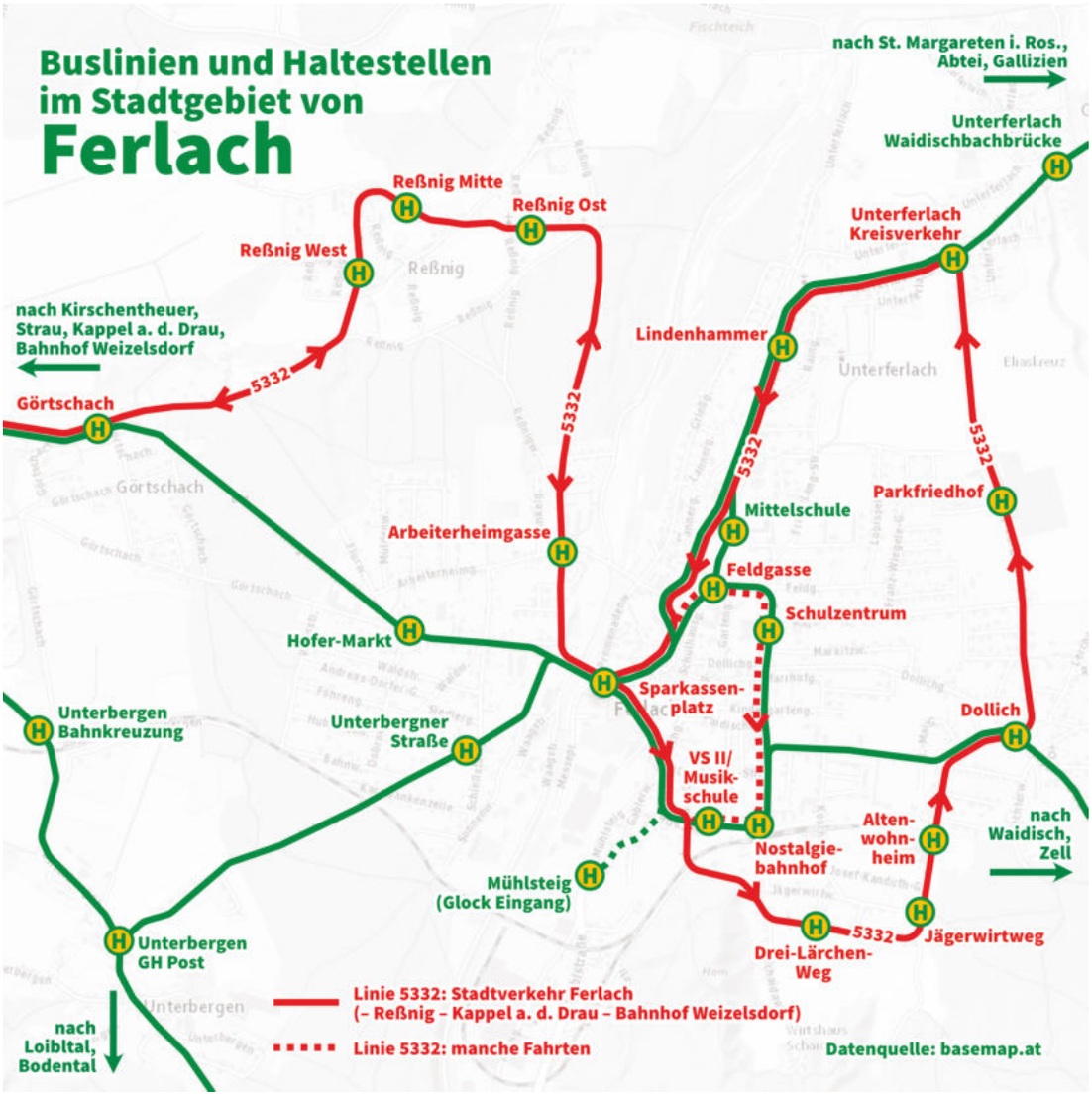
Wenn man bisher mit dem Zug in Villach ankam, z. B. von Klagenfurt, hatte man am Hauptbahnhof immer Anschluss in Richtung Finkenstein. Jetzt muss man sich jeden Zug genau ansehen, ob dieser einen Anschlussbus am Hauptbahnhof hat. Soll ich mit der S-Bahn fahren, oder kann ich den Railjet nehmen, muss ich zur „10.-Oktober-Straße“ gehen oder über Föderlach fahren etc.

Wenn wieder ein neues Konzept erarbeitet wird, dann bitte die Bevölkerung miteinbeziehen. Denn es ist nicht angenehm, wenn man jahrelang bei der gleichen Haltestelle steht, und auf einmal kommt kein Bus vorbei - und der wichtigste Umsteigepunkt ist nun einmal der Hauptbahnhof.

Ludwig Scheiflinger
9585 Gödersdorf

Ferlach: Neuer Stadtverkehr

Seit dem europäischen Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2020 ist der öffentliche Verkehr in der Stadtgemeinde Ferlach reorganisiert. Neben Änderungen auf den Linien nach Abtei bzw. Gallizien, nach Zell, ins Boden- und Loibltal sowie nach Klagenfurt, haben sich besonders im Stadtverkehr einige Verbesserungen ergeben.



Neben einer Ausweitung der Betriebszeiten und Betriebstage werden nun auch Gebiete in Ferlach bedient, die bislang keinen Anschluss zum öffentlichen Verkehr gehabt haben. Reßnig und die Schaida sind erstmals per Bus erreichbar und in den neuen Stadtverkehr integriert. Diese beiden Bereiche sind damit direkt an das Stadtzentrum und den Parkfriedhof angebunden.

Buslinie 5332

Ferlach - Reßnig - Kappel - Weizelsdorf Bf

Die Buslinie 5332 fährt von der S-Bahnhaltestelle Weizelsdorf über Strau und ab Görtschach nunmehr neu über Reßnig zum Sparkassenplatz. Von dort aus geht es weiter Richtung Schaida, manchmal direkt bzw. manchmal über das Schulzentrum, und anschließend über Dollich und den Parkfriedhof sowie Unterferlach wieder zurück zum Sparkassenplatz, von wo aus es wieder über Reßnig nach Weizelsdorf geht.

Montag bis Freitag ist in Weizelsdorf der Anschluss an die S-Bahn nach Klagenfurt sowie an die Buslinie Richtung St. Jakob im Rosental sichergestellt.

Weitere Informationen:

Die genauen Zeiten sind dem Fahrplan zu entnehmen, welcher direkt im Internet

www.ferlach.at/stadtverkehr

im Rathaus sowie über das Mobilitätsbüro Rosental (04227/20366) verfügbar ist.

Gastbeitrag und Grafik von Mag. Christopher Smerietschnig

„Gebiete erstmals per Bus erreichbar“

Neuer ÖV-Stadtrat in Villach

fahrgast kärnten hatte erstmals ein Gespräch mit Herrn **Gerald Dobernig BSc., MSc.**, dem neuen Stadtrat für den öffentlichen Verkehr (ÖV) in Villach. Wir brachten unsere Anregungen, Wünsche und Fragen vor und erhielten Vorstellungen und Pläne für die Zukunft des ÖV in Villach.

Welche konkreten Schwerpunkte zur Verbesserung des ÖV wollen Sie setzen?

Wir werden in Villach einen Stundentakt mit neuen Linienführungen umsetzen. Damit wird der ÖV erstmalig in Villach zu einer echten und ganzjährigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Welche Maßnahmen zu einer Verbesserung der Fahrgast-Informationen, wie z.B. Echtzeit-Informationen an Haltestellen, Herausgabe eines aktuellen Fahrplanheftes oder eines übersichtlichen Liniennetzplanes an Haltestellen wollen Sie setzen?

Wir geben in den nächsten Wochen einen neuen, übersichtlichen Netzplan heraus. Künftig streben wir an, Echtzeitinformationen auf digitalen Anzeigen an möglichst vielen Haltestellen umzusetzen. Unser Weg geht hierbei klar in Richtung digitaler Information über viele verschiedene Nutzerplattformen hinweg.

- Richard Hunacek -

Resümee fahrgast kärnten

Es ist sehr erfreulich, dass die Stadt Villach nun wesentlich mehr finanzielle Mittel für den ÖV bereitstellt, und der Taktverkehr nach und nach auf allen Linien eingeführt werden soll.

Im Sommer gibt es Rundkurse um den Faaker See und den Ossiachersee in Kooperation von Tourismus, Postbus und Land Kärnten.

Kein Fahrplanheft mehr

Aus Sicht von **fahrgast kärnten** gehört zu einem guten ÖV auch ein Fahrplanheft mit allen Informationen, Hinweisen, Liniennetzplänen, Tarifen,.. etc. Villach argumentiert nun, dass ohnehin fast jeder schon ein Smartphone, Tablet oder PC nutzt und man sich bei Bedarf einen Fahrplan im Mobilitätsbüro ausdrucken lassen kann. Dies steht im Gegensatz zu vielen österreichischen Städten und Gemeinden mit mehreren Buslinien im Gemeindegebiet, wie z.B. in Tirol, Vorarlberg, Oberösterreich, Niederösterreich oder der Steiermark, wo

ein Fahrplanheft einfach dazugehört. In manchen Städten wird es kostenlos an jeden Haushalt gesandt. Die Fahrplanhefte werden oft mit Inseraten „teil-finanziert“. Wenn jetzt das ÖV-Budget in Villach erfreulicherweise auf über 1 Mio. Euro aufstockt wird, sollte doch auch ein Fahrplanheft möglich sein.

„ÖV-Budget in Villach wird auf über € 1 Mio. aufgestockt!“

Tourismus: Kostenlose S-Bahnfahrten

In drei Tourismusregionen sind im heurigen Sommer erstmals mit der jeweiligen Gästekarte S-Bahnfahrten kostenlos:

„Villach - Faaker See - Ossiacher See“: **S-Bahn S2** von Tiffen über Villach bis Ledenitzen

„Nassfeld - Pressegger See - Lesachtal - Weissensee“: **S-Bahn S4** von Arnoldstein bis Hermagor

„Wörthersee“: **S-Bahn S1** von Friesach über St. Veit/Glan, Klagenfurt bis Villach und
S-Bahn S3 von Grafenstein über Klagenfurt bis Weizelsdorf

Annenheim: Moderne Bahnhaltestelle

Die Haltestelle Annenheim der S-Bahnlinie S2 (Villach - Feldkirchen - St. Veit/Glan) wurde umfassend modernisiert. Sie liegt direkt an der Talstation der Gerlitzen-Kanzelbahn und der Anlegestelle der Ossiachersee-Schifffahrt.

Neben einem modernen optischen Design verfügt diese nun über zehn Bike & Ride-Plätze für Fahrräder und soll noch Abfahrtsmonitore erhalten, welche über die Abfahrten der nächsten Züge in Echtzeit informieren.

Die für einen barrierefreien Zugang geplante Rampe wird leider erst im Zuge der Hotel-Errichtung gebaut, weil ihre Lage eng mit dem Hotelprojekt verbunden ist. ***- ML -***

Foto: - ML -

Eisenbahnkreuzungen in St. Ruprecht bleiben erhalten

Das verbleibende Reststück der Rosentalbahn zwischen Klagenfurt und Weizelsdorf wird bis Ende 2023 um 50 Millionen Euro grundlegend modernisiert. Die Strecke wird elektrifiziert, eine Haltestelle wird neu errichtet und der Bahnhof Maria Rain den Bedürfnissen von Heute angepasst.

Einstimmiger Beschluss

Im Zuge der Modernisierungsarbeiten an der Rosentalbahn galt es abzuwägen, ob in Zukunft noch alle Eisenbahnkreuzungen benötigt werden.
Zu den vier zur Diskussion gestandenen Eisenbahnkreuzungen im Stadtgebiet gehörten die Bahnstraße, Meisengasse, Sonnwendgasse und Mössingerstraße.
Vor der Entscheidungsfindung gab es Gespräche der Stadt mit Bürgerinitiativen die die Auflassung forderten, und Bürgern der betroffenen Stadtteile. Ende Juli gab es dann einen einstimmigen Stadtsenatsbeschluß zur Erhaltung aller vier oben genannten Eisenbahnkreuzungen.

Eisenbahnkreuzung in der Meisengasse mit Blickrichtung St. Ruprecht

Resümee

Es ist erfreulich, auch wenn sich die Stadt finanziell beteiligen muss, dass man sich für die Modernisierung und den Erhalt der Eisenbahnkreuzungen enschieden hat. Dieser Beschluss wird den Intentionen der Stadtplanung *„Stadt der kurzen Wege“* gerecht und stellt die weitere Führung der Stadtbuslinie 85 durch das Schulzentrum Mössingerstraße und die Umsteigeverbindung zur S3 (Haltestelle Klagenfurt-Süd) sicher. Den Fußgehern und Radfahrern bleiben damit große Umwege erspart und die Stadtteile St. Ruprecht und Waidmannsdorf werden verkehrsmäßig nicht getrennt.
Für die vom Straßenverkehr geplagten Anrainer sollte über eine Einbahnregelung nachgedacht werden, die sicher eine wesentliche Entlastung bringen würde.

- Christof Trötzmüller -

Mit dem positiven Stadtsenatsbeschluss bleibt die Stadtbus-Haltestelle Maximilianstraße der Linie 80 in der Rosentalerstraße aus Richtung Osten erreichbar

Fotos: - CT -

„Einbahnregelung als Entlastung“

Autobahn-Netz gewachsen, Schienen-Netz geschrumpft

Das Autobahn-Netz wurde seit dem Jahr 2000 um über 300 km auf rund 2.250 km ausgebaut. Das Schienen-Netz ist im gleichen Zeitraum um 535 km geschrumpft. Aus ökologischen und ökonomischen Gründen ist es nötig, die Infrastrukturpolitik rasch in Einklang mit den Klimazielen zu bringen. Lt. ORF beträgt das Straßennetz in Österreich 15 Meter pro Einwohner, bei 8,859 Mio Einwohnern sind das 132.885 km. Im Vergleich dazu beträgt das Schienennetz nur 5.615 km!

- CT -

Probebetrieb für Anruf-Sammel-Taxis

Völlig überraschend kündigte die für den ÖPNV zuständige **Stadträtin Sandra Wassermann** den Probebetrieb eines Anruf-Sammel-Taxi-Systems an. Dieses soll bereits im September starten und bis Dezember 2021 evaluiert werden.
Dieses System soll laut der Klagenfurter Stadtzeitung *„in den Abendstunden und an Sonn- und Feiertagen einzelne wenig frequentierte Linien ersetzen“*. Um welche Linien es sich handelt, war bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt. Die Kleinbusse mit neun Sitzplätzen können zum üblichen Linientarif zu einer vereinbarten Haltestelle bestellt werden.
Für **fahrgast kärnten** kommt die Einführung eines solchen Systems unerwartet schnell. Eine detaillierte Bewertung ist aufgrund fehlender Details wie z.B. Beförderung von Rollstühlen oder Kinderwägen und welche Stadtteile betroffen sind - insbesondere an Sonn- und Feiertagen - noch nicht möglich. Weiters: wie sieht die Anerkennung von Fahrscheinen (Monats-, Jahreskarten) abseits der Einzeltickets aus? Eine Benachteiligung käme einer Verschlechterung des derzeitigen Angebots gleich.

- David Lackner -

Neugestaltung Heuplatz: Fragen zum Stellenwert für den ÖV

Die für 2022 angekündigte Neugestaltung des nordwestlichen Heuplatzes und auf der „Klagenfurt"-Homepage veröffentlichte Grafiken zeigten Verschlechterungen für wartende Busfahrgäste.

Imbissstand statt überdachter Haltestelle?

Die Bushaltestelle „Heuplatz" für in Richtung Heiligengeistplatz fahrende Stadtbusse („Klagenfurt Mobil GmbH"), verfügt aktuell über ein überdachtes Wartehäuschen, Sitzgelegenheit und Beleuchtung durch „Citylights" (hintergrundbeleuchtete Plakatflächen). Die Haltestelle ist für viele Fahrgäste mit dem Ausgang/Ziel in der Innenstadt, aber auch für Kunden des direkt gegenüber liegenden Einkaufszentrums von hoher Bedeutung.

Im Zuge der Neugestaltung war nach dem Umbau wohl eine Haltestelle im selben Bereich geplant, allerdings ohne Überdachung und Sitzmöglichkeit - ein wesentlicher Rückschritt für wartende Fahrgäste.

Der nordwestliche Heuplatz in seiner derzeitigen Form mit Wartehäuschen und großem Baum. Foto: - ML -

fahrgast kärnten erhielt auf Anfrage bei den zuständigen Stellen keine Antwort. Die Kritik unsererseits dürfte allerdings angekommen sein: Laut Stadtzeitung vom 14.7.2021 wird es nach der Neugestaltung doch eine überdachte Haltestelle geben.

In der heutigen Zeit (Stichwort Klimawandel und Mobilitätswende) bei Planungen den öffentlichen Verkehr nicht angemessen zu berücksichtigen, wirft Fragen zum Stellenwert ebendessen auf.

- David Lackner -

„Wartehäuschen bleibt doch erhalten"

Entgeltliche Einschaltung

Neuer Heiligengeistplatz, kommen wirklich Verbesserungen?

Ankündigungen in der amtlichen Stadtzeitung „Klagenfurt“ zufolge soll der Heiligengeistplatz bis Ende 2022 neugestaltet werden, mit voraussichtlich gravierenden Folgen für das Busliniennetz.

Zentraler Knotenpunkt

Der Klagenfurter Heiligengeistplatz (HGP) ist heute der zentrale Knotenpunkt für den städtischen Busverkehr und außerdem Haltepunkt von Regionalbuslinien. Die Funktion des zentralen Umsteigepunktes übernimmt der Platz seit dem Jahre 1911, damals noch für die vier Straßenbahnlinien der Stadt. Nach mehreren Umbauten erhielt der HGP 1994 im Wesentlichen die heutige Gestaltung.

Großprojekt privat und kommunal

Im Zuge eines Großprojektes zur Sanierung des ehemaligen Kaufhauses direkt am Platz durch einen privaten Investor soll zeitgleich durch die Stadt der HGP selbst auch einer kompletten Neugestaltung samt neuem Verkehrskonzept unterzogen werden.

Infolge der Generalsanierung des HGP sollen die zahlreichen Businseln am Platz aufgelöst und durch einfache Fahrbahnhaltestellen ersetzt werden. Die Busse sollen dann, laut Bericht in der amtlichen Stadtzeitung „Klagenfurt“ die Businseln ohnehin nicht mehr benötigen, da diese in Zukunft „nur mehr kurz stehenbleiben“ um den Fahrgastwechsel zu vollziehen.

Dies soll durch die Umsetzung des versprochenen Linienkonzeptes für den gesamten Stadtbusverkehr mit fünf Hauptlinien im 10-Minuten-Takt, sowie acht Ergänzungslinien im 20-Minuten-Takt ermöglicht werden.

Die Ankündigung einer beschleunigten Umsetzung des geplanten Linienkonzeptes ist für **fahrgast kärnten** sehr positiv.

„Businseln am HGP werden aufgelassen“

Visualisierung des Heiligengeistplatzes ohne Haltestelleninseln am Platz.

Foto: „KLAGENFURT - Die Stadtzeitung“, lilihill.at/WGA

Skepsis

Eine Spur Skepsis ergibt dabei allerdings die seit Dezember 2020 verschobene Inbetriebnahme der Hauptlinie C im 10-Minuten-Takt zur Universität und zum Lakesidepark samt Begleitmaßnahmen anderer Linien. (**fahrgast kärnten** berichtete) Diese geplanten Angebotsverbesserungen wurden leider knapp zwei Wochen vor Inkrafttreten zurückgezogen und auf die „Zeit nach Corona“ verschoben. Im April 2021 kam es noch zu einer Angebotsreduktion auf der Linie 15.

Problematik

Bis Redaktionsschluss war nicht zu erfahren, wann mit der Betriebsaufnahme der Linie C zu rechnen ist. Das neue Linienkonzept mit den Haupt- und Nebenlinien soll laut den amtlichen Nachrichten der Stadt Klagenfurt bis zur Sanierung des HGP umgesetzt sein.

Fakt ist, das derzeitige Linienkonzept mit einem nicht sonderlich attraktiven Grundtakt von 30 Minuten benötigt zur Wahrung von Umsteigemöglichkeiten am HGP zwingend einen Taktknoten. Dies ist nur mit einer ausreichenden Anzahl an Standplätzen für die Busse möglich, also keinesfalls mit wenigen Fahrbahnhaltestellen (mit „kurzen Halten“).

Ein Umbau des Platzes vor Umsetzung des Linienkonzepts könnte durch den Verlust der Anschlüsse Verschlechterungen zur Folge haben, und so nicht zur angekündigten Attraktivierung des öffentlichen (Stadt)Verkehrs beitragen.

fahrgast kärnten appeliert an die Verantwortlichen, zu den Versprechungen zu stehen und das neue Liniennetz tatsächlich rasch zu realisieren. Für die Linie C und deren Begleitmaßnahmen wäre aus Sicht von **fahrgast kärnten** eine Betriebsaufnahme mit Schulbeginn oder allerspätestens mit dem internationalen Fahrplanwechsel im Dezember 2021 sinnvoll.

- David Lackner -

Smart City „hi Harbach“: Vorschlag für Stadtbus-Anbindung

Neuer Stadtteil

Harbach befindet sich im Osten Klagenfurts im Stadtbezirk St. Peter. Namensgebend ist das dort befindliche Schloss. Auf dessen vorliegenden Feldern wird seit geraumer Zeit der neue Stadtteil „hi Harbach“ errichtet, welcher im Endausbau über rund 850 Wohnungen verfügen soll.

Als Teil des Projekts „Smart City“ wurde eine Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz mit zwei Linien in dichtem Intervall versprochen.

Voraussetzung

Aus der Sicht von **fahrgast kärnten** hat die Erschließung eines neuen Stadtteils spätens mit Bezug der ersten Wohneinheiten zu erfolgen. Voraussetzung für eine rege Inanspruchnahme des Öffi-Angebots sind ein attraktiver Fahrplantakt (zumindest ein 20-Minuten-Intervall) und eine einfache Linienführung ohne große Schleifenfahrten.

Um möglichst ressourcensparend eine Anbindung zu ermöglichen, bei der als Nebeneffekt auch ein anderer Stadtteil profitiert, schlägt **fahrgast kärnten** eine Verlängerung der derzeit in Fischl endenden Linie 31 vor.

Bidirektional

Unsere Grafik zeigt die Verlängerung, bei welcher auch die große Schleife um die Fischlsiedlung zugunsten einer einfachen bidirektionalen Linienführung aufgelöst wird. Der Entfall der Haltestelle „Hummelgasse“ wäre durch die geringe Entfernung (120 Meter) zur Haltestelle „Fischl“ vertretbar, ebenso eine Versetzung der Haltestelle „Rosenegger Straße“ um 90 Meter.

Die von **fahrgast kärnten** vorgeschlagene Verlängerung führt über die Rosenegger Straße, eine Glanbrücke und eine Verbindungsstraße in die Harbacher Straße, wo vor dem Schloss Harbach eine Haltestelle vorgesehen ist. Von dort weiter durch die Allee der Rainer-Harbach-Straße erfolgt zum Umkehren eine Schleifenfahrt über die Henry-Dunant-Straße,Inglitschstraße und Friedensgasse (mit einer gleichnamigen Endhaltestelle zum Abwarten der Ausgleichszeit) zurück zur Rainer-Harbach-Straße.

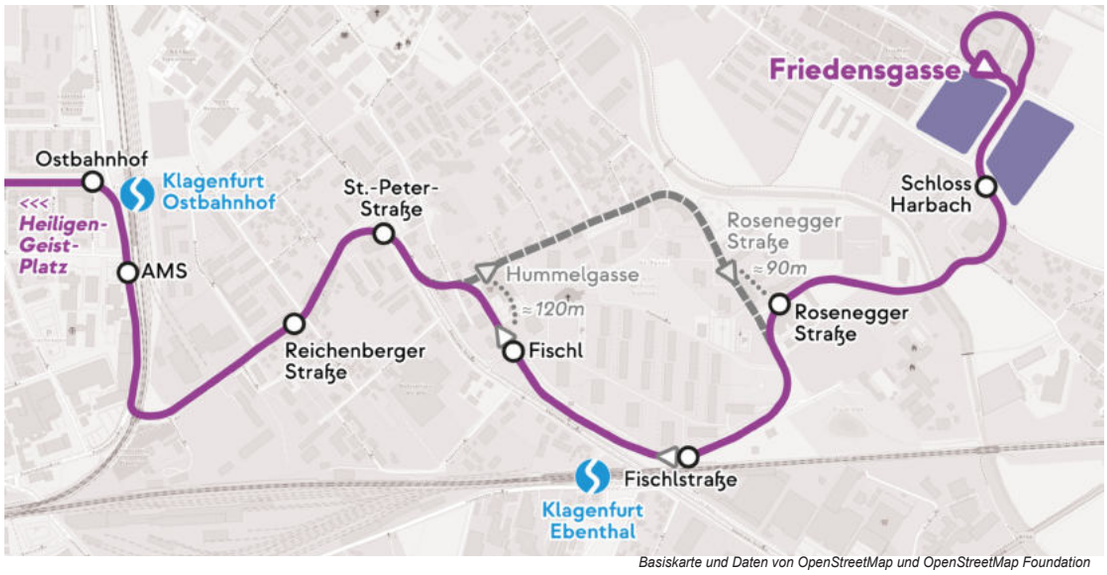
Benefit auch für Fischl

Bei Bedienung mit einem 20-Minuten-Intervall für die erste Baustufe der Siedlung würde nicht nur der neuerschlossene Stadtteil von einer attraktiven Anbindung profitieren, sondern auch die gesamte Fischlsiedlung, sowie Bewohner entlang des gesamten Verlaufs der derzeitigen Linie 31 bis zum Heiligengeistplatz.

Überdies würde eine direkte Anbindung an die S-Bahn S1 beim Ostbahnhof und an die S3 (Haltestellen „Fischl“ bzw. „Fischlstraße“) geboten.

fahrgast kärnten hofft auf eine zeitgerechte und attraktive Umsetzung der versprochenen Anbindung von „hi Harbach“ an das städtische ÖV Netz. Diese darf keinesfalls (wie in der Vergangenheit) zu Lasten anderer Stadtteile erfolgen. Die von uns vorgeschlagene Variante lässt sich mit einem vertretbaren finanziellen Aufwand realisieren, welcher der Stadt Klagenfurt in Hinblick auf „Smart City“ wichtig sein sollte.

- David Lackner -



Basiskarte und Daten von OpenStreetMap und OpenStreetMap Foundation

*Vorschlag von **fahrgast kärnten** zur Anbindung des neuen Stadtteils „hi Harbach“.*
Eine Verlängerung der Linie 31 in Fischl mit Vorteilen für weitere Öffi-Nutzer.

Grafik: Mag. Christopher Smerietschnig

„Attraktiver Bustakt und Anbindung an die S-Bahn von Beginn an nötig“

Entgeltliche Einschaltungen