

fahrgast

kärnten

25
Jahre

Inklusive 9 Seiten
Fahrgast
Graz · Steiermark

fahrgast kärnten
» Das Jubiläumsmagazin

67. Ausgabe Nr. 2 | 2025 € 2,-



Foto: - Thomas Hude -

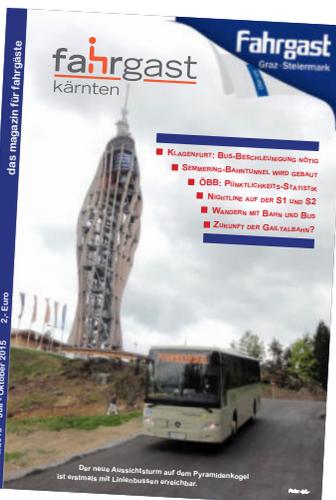
„Im Takt der Koralmbahn ...“



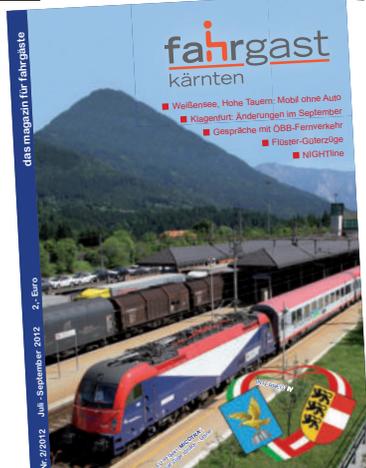
Foto: - Thomas Hude -



Die Themen unserer Jubiläumsausgabe



2000 - 2025



- 4 Ein Vierteljahrhundert
- 6 Zu den Tarifen
- 7 Der ÖV und das liebe Geld
- 9 Ein ganz persönlicher Rückblick
- 10 Wörthersee & Koralmbahn
- 11 Ein Jahrhundert-Projekt
- 13 Umweltfreundliche Anreise
- 15 Villach
- 17 ÖV an Sonn- und Feiertagen
- 18 - 21 Klagenfurt
- 22 Züge im Wandel der Zeit
- 24 Bahn-Fahrplan 2026
- 26 Busse im Wandel der Zeit
- 27 Regionalbus-Fahrplan 2026
- 28 Jahreshauptversammlung
- 28 - 29 Jubiläumsveranstaltung
anlässlich 25 Jahre **fahrgast kärnten**

ZVR-Nr.: 884873975

Willkommen!

Mit unserer Jubiläumsausgabe möchten wir Ihnen Herrn **Christian Paulin** vorstellen. Wir freuen uns, dass er schon seit einiger Zeit mit viel **Elan, Engagement und Fachwissen** das Team von **fahrgast kärnten** bereichert!



Seit der Schulzeit besteht ein besonderes Interesse am öffentlichen Verkehr und, da ich regelmäßig mit den Öffis in die Arbeit pendle, bin ich sehr interessiert an allem, was damit zusammenhängt. Es ist mir ein Anliegen, dass der öffentliche Verkehr für jedermann noch besser nutzbar wird.

Impressum:

Druckproduktion:
Medienfabrik
Graz GmbH
8020 Graz

Auflage:
1.700 Stück

» Das Team des Vorstandes

Foto: GMR Foto



Im Sommer 2000 gründete ich den Verein **fahrgast kärnten**, mit dem Ziel, dass der öffentliche Verkehr aus umwelt- und verkehrspolitischen Gründen eine höhere Akzeptanz erhalten soll. Ich bin verheiratet und habe zwei erwachsene Kinder.

Nach dem Studium der Elektrotechnik an der TU Graz leitete ich bei der Jenbacher Transportsysteme AG Testfahrten für einen Nahverkehrszug in Kuala Lumpur (Malaysia). Im Rahmen einer anschließenden Berufstätigkeit als Assistent an der Montanuniversität Leoben verfasste ich meine Dissertation. Seit dem Jahre 1999 unterrichte ich an der HTL1-Lastenstraße in Klagenfurt.

Dipl.-Ing. Dr. Markus Lampersberger
(Obmann)

Seit meiner Kindheit interessiere ich mich für alles was mit öffentlichem Verkehr zu tun hat. Ich bin verheiratet, habe zwei erwachsene Töchter, vier Enkelkinder und einen Hund. Nach meiner Matura war ich vier Jahrzehnte beim Österreichischen Roten Kreuz beschäftigt.



Das Hauptaugenmerk meiner Tätigkeit bei **fahrgast kärnten** richtet sich auf alle Aufgaben, welche mit Fahrplan-Angelegenheiten des Schienenverkehrs zusammenhängen. Erfreulich sehe ich die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Kärnten, sowie den Stellenwert von **fahrgast kärnten**, welcher sich auch in vielen positiven Gesprächen mit den Ansprechpartnern der verschiedenen Verkehrsunternehmen sowie der Politik zeigt.

Eduard Kaltenbacher
(stellvertretender Obmann)

In Wien geboren und aufgewachsen begann ich nach einer Maschinenschlosserlehre bei den ÖBB beim Oberbau. Die Eisenbahn interessiert mich schon sehr lange. So bin ich in meiner Jugend viel in Österreich und Europa mit der Bahn unterwegs gewesen. 1975 übersiedelte ich nach Kärnten.



Ich bin verheiratet und habe eine Tochter. Bei **fahrgast kärnten** arbeite ich seit der Gründung mit. Dabei ist es uns gelungen, wenn auch manchmal kleine, aber bestimmt etliche Bausteine für den öffentlichen Verkehr insgesamt zu bewegen. Für die Zukunft hoffe ich, dass sich der öffentliche Verkehr auf vielen Ebenen weiter verbessert, ob für Pendler, im Tourismus oder auf der kulturellen Ebene.

Richard Hunacek
(Finanzreferent)

Seit dem Kindesalter interessiere ich mich für das Thema öffentlicher Verkehr und Eisenbahnwesen. Nach Absolvierung der HTL1-Lastenstraße (Klagenfurt) und anschließendem Zivildienst übersiedelte ich in die Bundeshauptstadt für das Studium der Elektrotechnik an der TU Wien. Nach Jahren als Trainer im Bereich der technischen Erwachsenenbildung arbeite ich nunmehr als Lehrer für elektrotechnische Gegenstände an der HTL 3 Rennweg in Wien.



Trotz der Entfernung zu Kärnten verfolge ich die Geschehnisse im Bereich des öffentlichen Verkehrs sehr genau und setze mich mit meinen Vereinskollegen von **fahrgast kärnten** durch konstruktive Kritik und Vorschläge gerne zum Wohl der Fahrgäste für einen verbesserten öffentlichen Personennahverkehr in Kärnten ein.

Ing. Dipl.-Ing. David Lackner, BSc.
(Schriftführer)



Meinen Vorstandskollegen im Verein **fahrgast kärnten** möchte ich für die jahrelange konstruktive Zusammenarbeit und die persönliche Freundschaft sehr herzlich danken! Nur so es möglich, dass trotz manch unterschiedlicher Meinungen eine gemeinsame Linie gesucht und auch gefunden wird.

Archiv:
Das erste fahrgast-magazin aus dem Jahre 2001

2000 - 2025

Ein Vierteljahrhundert **fahrgast kärnten** ist ein würdiger Anlass, um auf die Entstehung und Entwicklung unseres Vereins zurückzublicken.

Im Lauf der Jahre widmete sich **fahrgast kärnten** beharrlich zahlreichen Facetten des öffentlichen Verkehrs in Kärnten.

Auf den folgenden Seiten unserer Jubiläumsausgabe können Sie sich anhand einer kleinen Rückschau ein Bild über die vielfältigen Themen und deren Entwicklung im Laufe der letzten 25 Jahre machen.

fahrgast kärnten Ziele

Im Vorwort des allerersten fahrgast-Magazins Nr. 1/2001 wurde das Selbstverständnis unseres Vereins wie folgt beschrieben:

- » „**fahrgast kärnten** will die Interessen der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel in Kärnten in Gesprächen mit Verkehrsunternehmen und Politikern vertreten. Dabei sollen die Öffentlichkeit sowie die politischen Entscheidungsträger für die Problemstellungen von Bahn & Bus sensibilisiert werden. Die Vereinsarbeit erfolgt ehrenamtlich und stützt sich auf Diskussionen mit Verkehrsunternehmen und Politikern sowie auf Öffentlichkeitsarbeit zu aktuellen Entwicklungen im Bahn- und Busbereich.“

fahrgast-magazin, Homepage und Instagram

Die nebenstehende Beschreibung hat nichts von ihrer Aktualität verloren. Die Öffentlichkeitsarbeit basierte anfangs auf dem fahrgast-Magazin und auf Presse-Aussendungen und wurde im Laufe der Jahre auf eine Homepage und einen Instagram-Account erweitert.

Die Homepage mit bis zu 1.800 unterschiedlichen Besuchern pro Monat erfuhr vor kurzem zum 25-Jahr-Jubiläum einen umfassenden Relaunch. Der Account auf Instagram startete im April 2021 und erfreut sich zunehmender Akzeptanz mit bis zu knapp 800 Aufrufen pro Bericht.

Erste Schritte bei Fahrgast Graz-Steiermark

Als der Autor dieser Zeilen noch in Leoben lebte und von dort wöchentlich zu den Treffen von „Fahrgast Graz-Steiermark“ fuhr, entstand als gebürtiger Kärntner bald das Ansinnen, auch für unser Bundesland eine Interessenvertretung für Fahrgäste aufzubauen. Dies erfolgte zwei Jahre lang als sogenannter „Regionalbereich Kärnten“ im Rahmen von „Fahrgast Graz-Steiermark“, wofür an dieser Stelle einmal herzlich gedankt sei!

In diese Zeit fallen erste Aktionen als „Sprachrohr für Kärntner Fahrgäste“. 1998 eine mit den ÖBB organisierte Fahrgast-Befragung in Fernverkehrszügen und 2001 eine mit der Arbeiterkammer durchgeführte Unterschriftenaktion für Pendler.

Start von fahrgast kärnten im Juni 2000

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

In den Anfangsjahren hatten die Themen Klimaschutz und Verkehr wenig Akzeptanz, sodass die Vereinsmitglieder durchaus als Vorkämpfer für so manche Verbesserungen bei Bahn und Bus angesehen werden können.

„Frustrationstoleranz“

Dem damaligen, eher geringen Stellenwert des ÖV entsprechend war oft beharrliche Überzeugungsarbeit notwendig.

An dieser Stelle sei folgende Reaktion eines Politikers erwähnt:

- » „Wie groß ist eigentliche Ihre Frustrationstoleranz, dass Sie sich die Arbeit antun, sich in einem Autoland wie Kärnten für den ÖV einzusetzen?“

Ein weiterer Kommentar lautete:

- » „Sie werden doch nicht so blauäugig sein, zu glauben, dass die Leute mit dem Bus fahren?“

Ein Verein fünf Landesräte

Die für den ÖV zuständigen Politiker:innen (Bund, Land und Gemeinden) wechselten des Öfteren, wohingegen die Ansprechpersonen von **fahrgast kärnten** seit 25 Jahren dieselben blieben.

So waren es bisher beim Land Kärnten fünf Landesräte, die für den ÖV zuständig waren:

Ing. Mathias Reichhold, Gerhard Dörfler, Rolf Holub, Mag. Ulrich Zafoschnig und Mag. Sebastian Schuschnig.

In Klagenfurt und Villach waren es ebenfalls bereits mehrere für Umweltschutz bzw. Öffentlichen Verkehr zuständige Stadträte bzw. Stadträtinnen, mit denen sich **fahrgast kärnten** stets sachlich austauschte.

Anerkannter Gesprächspartner

Durch das jahrelange persönliche Interesse der Mitarbeiter von **fahrgast kärnten** am ÖV, aber auch durch die intensive Nutzung von Bahn & Bus ergab sich eine durchaus fundierte Wissens- und Erfahrungsbasis. Dadurch wich eine anfangs gegenüber unserem Verein (durchaus verständliche) leicht skeptische Position so mancher Verantwortlicher der Verkehrsunternehmen rasch einer konstruktiven Gesprächsbasis.

fahrgast kärnten wurde im Lauf der Jahre zunehmend als kompetenter Ansprechpartner wertgeschätzt. Dies zeigt sich immer wieder in Anfragen von Journalisten zu aktuellen ÖV-Themen sowie an zahlreichen Arbeits- bzw. Projektgruppen, zu denen Mitarbeiter unseres Vereins eingeladen wurden.

Nachfolgend ein paar Projekte, bei denen sich **fahrgast kärnten** aktiv einbringen konnte:

- » Neues **S-Bahn-Konzept** für Kärnten
- » „**Kärntner Landesenergieleitlinien**“ (Mobilität)
- » „**Energieeffizienz-Aktionsplan Kärnten**“ (Mobilität)
- » „**Mobilitätsmasterplan**“ des Landes Kärnten
- » **Kundenbeirat** der Stadtwerke Klagenfurt
- » **Verkehrskommission** der Stadt Villach
- » **Klimabeirat** des Landes Kärnten

Zahlreiche Vorträge

Die Wertschätzung unseres Vereins spiegeln auch zahlreiche Vorträge wider, die **fahrgast kärnten** bei öffentlichen oder auch internen Veranstaltungen von Landes- und Stadtpolitik, Medien und Umweltorganisationen hielt. Z.B. Nahverkehrs-Enquete des Kärntner Landtages, Pastortage der Diözese Gurk-Klagenfurt, Aktion Autofasten, Klagenfurter Herbstmesse oder Klagenfurter Verkehrstage.

Aufwind für Bahn & Bus

Im Lauf der Jahre entstand in der öffentlichen und politischen Diskussion ein allmähliches Umdenken hin zum öffentlichen Verkehr, das sich beispielsweise in einem S-Bahn-System mit festen Taktzeiten, modernen Zügen und der Eröffnung neuer bzw. Modernisierung zahlreicher Bahnhaltstellen manifestierte.

Auch im Busverkehr, sowohl auf den Regionallinien, als auch in den Städten Klagenfurt und Villach kam es großteils zu Verbesserungen des Taktfahrplans, wenn auch mit Abstrichen im Abendverkehr in Klagenfurt.

Erfreulich sind auch Investitionen in moderne, klimatisierte S-Bahn-Züge und Regionalbusse sowie barrierefreie Busse im Klagenfurter und Villacher Stadtverkehr.

Nicht unerwähnt darf die sehr erfreuliche Einführung des österreichweiten KlimaTickets sowie des regionalen KärntenTickets mit preiswerten Tarifen bleiben.

Bahn & Bus sind anerkannt

Für **fahrgast kärnten** ist der größte Lohn des bisherigen Engagements, dass der ÖV, vor allem auch angesichts der Umweltproblematik, einen höheren Stellenwert erhalten hat. So werden moderne Busse und Bahnen immer mehr als anerkannte Alternativen zur Autonutzung angesehen.

Ehrenamtliche Aktivitäten

Alle Aktivitäten der **fahrgast-Mitarbeiter** erfolgen ehrenamtlich in der Freizeit, sei es nun das fahrgast-Magazin, die Homepage, der Instagram-Account, Gespräche mit Verkehrsunternehmen und Politikern oder die Öffentlichkeitsarbeit in Medien. Auch nach 25 Jahren ist **fahrgast kärnten** weiterhin nicht müde, als Sprachrohr für die Fahrgäste von Bahn & Bus Aktivitäten zu setzen – und das zumindest bis zum nächsten Jubiläum ... 😊

Tarifdschungel - auch in Kärnten

Archiv: fahrgast-magazin 1/2019

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

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

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

fahrgast-Magazin

Nr. 1/2010

Jugend, Familien - Nachholbedarf für Kärnten

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

2019

Ein Thema, welches im Lauf der Jahre immer wieder behandelt wurde, ist das System der unterschiedlichsten Tarife. Den Wunsch nach einer Tarifvereinfachung titulierte **fahrgast kärnten** als Tarifdschungel, was durch einen Bericht des Rechnungshofes bestätigt wurde.

Ermäßigung ja - nein?

Im Jahr **2010** wurde bemängelt, dass die ÖBB-Vorteilscard-Classic ausschließlich für Bahn-, aber nicht für Busverbindungen gilt.

Ein weiterer Punkt betrifft den Familientarif im Kärntner Verkehrsverbund. Ein Elternteil mit einem Kind erhält bei Busfahrten zum Verbundtarif keine Ermäßigung, bei zwei Kindern erst 25 %.

Demgegenüber fährt bei ÖBB-Bahnfahrten mit der VC family jedes Kind (bis zum 15. Lebensjahr) in Begleitung eines Erwachsenen kostenlos mit und der Erwachsene erhält 50 % Ermäßigung.

Unsere Kritik basierte prinzipiell darauf, dass bei Einzelkarten das Ausmaß einer Ermäßigung und die Gültigkeit der verschiedenen Varianten der ÖBB-Vorteilscard davon abhängen, ob es sich um eine Bahn- oder Busfahrt oder um eine Bahnfahrt über Kärnten hinaus handelt.

Game-Changer KlimaTicket und KärntenTicket

Die beschriebenen Themen sind heute noch aktuell, jedoch kam es am **26.10.2021** mit der Einführung vom KlimaTicket zu einer sehr attraktiven Zeitkarten-Innovation mit einer gravierenden Verbesserung für Jahreskarten. Das KlimaTicket gilt für alle öffentlichen Verkehrsmittel in ganz Österreich, also für alle Stadtverkehre, Bahn- und Busverbindungen und kostet aktuell € 1.300,- bzw. ermäßigt € 975,- p.a.

Die Variante für unser Bundesland allein ist das KärntenTicket zum sehr attraktiven Preis von lediglich € 430,- bzw. ermäßigt € 320,- (für Senioren und Jugendliche). Ein bestehender Wunsch wäre eine Aufzahlungsmöglichkeit für die Mitnahme eines Fahrrades oder eines Hundes.

Stückelungsverbot Koralmbahn

Mit der bevorstehenden Eröffnung der Koralmbahn rückte das so ge-

nannte „Stückelungsverbot“ wieder in den Fokus, wonach regionale KlimaTickets von zwei benachbarten Bundesländern jeweils nur bis zur letzten Haltestelle vor der Landesgrenze gelten, jedoch nicht für Fahrten über die Bundeslandgrenze, z.B. entlang der neuen Koralmbahn oder auch auf der bestehenden Südbahn zwischen Unzmarkt/Neumarkt und Friesach.

Hier schlug **fahrgast kärnten** als einheitliche Lösung für ganz Österreich vor, dass benachbarte Tickets lückenlos für die Fahrt über die Bundeslandgrenze „gestückelt“ werden dürfen.

Resümee fahrgast kärnten

Die Einführung von KlimaTicket und KärntenTicket war ein jahrelanger Wunsch von **fahrgast kärnten**. Diese sind neben Verbesserungen im Bahn- und Busfahrplan sowie in die Infrastruktur von Bahnstationen ein wichtiger Schritt zu einer höheren Akzeptanz der Öffis.

Finanzieller Kahlschlag für Bahn & Bus

Archiv: *fahrgast-magazin 1/2005*

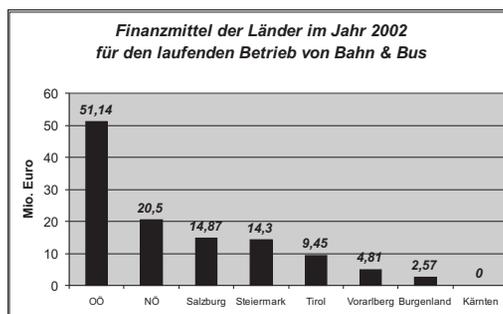
Die Bundesregierung beschloß im Oktober 2004 eine massive Kürzung der Finanzmittel für den öffentlichen Verkehr. Dadurch müssen auch in Kärnten bereits geplante Bus-Konzepte gestrichen werden!

Die vorgesehene Erhöhung der jährlichen Gesamtfördersumme von 14,5 Mio. € auf 58 Mio. € wird nicht durchgeführt, sondern im Gegenteil sogar auf 11 Mio. € gekürzt!

Die Übersicht zeigt auch den Anteil der Bundesmittel für Kärnten gemäß Bundesschlüssel:

BUNDESMITTEL:		
Bisher:	--> Vorgesehen:	--> Kürzung auf:
14,5 Mio. €	58 Mio. €	11 Mio. €
ANTEIL FÜR KÄRNTEN:		
Bisher:	--> Vorgesehen:	--> Kürzung auf:
1,7 Mio. €	6,8 Mio. €	0,7 Mio. €

Beträge umgerechnet in die Währung Euro (€)



Für *Fahrgast Kärnten* stellt sich die Frage, welche Zukunft der öffentliche Verkehr bei einem derartigen Finanzeinsatz von Land und Bund haben wird.

2005

Unter dem Titel „Finzieller Kahlschlag für Bahn & Bus“ wurde im *fahrgast-Magazin* Nr. 1/2005 einerseits eine massive Kürzung der Bundesmittel für den öffentlichen Verkehr kritisiert und andererseits die Tatsache, dass Kärnten als Schlusslicht im Bundesländervergleich die geringsten Finanzmittel für den laufenden Betrieb von Bahn & Bus bereitstellt.

Grundstimmung pessimistisch

fahrgast kärnten stellte im Jahr 2005 die Frage, welche Zukunft der öffentliche Verkehr bei einem derart geringen Finanzeinsatz überhaupt haben kann. Die pessimistische Grundstimmung der ersten Vereinsjahre besserte sich erfreulicherweise im Lauf der Jahre.

Mitfinanzierung Land Kärnten

Die von *fahrgast kärnten* im Jahr 2006 geäußerten Wünsche nach neuen Zügen, vermehrten Bahn-Haltestellen und einem Taktfahrplan wurden im Laufe der Jahre Realität, nicht zuletzt durch eine Mitfinanzierung von neuen Triebwagen der Typen „Talent“ und „Desiro“ durch das Land Kärnten.

Im Jahr 2011 konnte über die, mit Unterstützung des Landes eingeführte S-Bahn in Kärnten berichtet werden.

Und im Jahr 2019 wurde endlich ein Bericht mit der Überschrift „Aufbruchstimmung für Bahn und Bus in Kärnten“ versehen, in welchem Verbesserungen beispielsweise bei Fahrplan, Bahnstationen und Anrufsystemen beschrieben wurden.

Positive Trendwende

Eine positive Trendwende in Richtung Bahn & Bus zeigte sich in einer Erhöhung des Landesbudgets für den öffentlichen Verkehr, über die im Jahr 2020 berichtet werden konnte, sowie 2023 in einem Bahn-Investitionspaket für Kärnten mit € 650 Mio., sowie in steigenden Landesmitteln zur Mitfinanzierung des verbesserten Taktfahrplans in Klagenfurt. Die Erhöhung der Finanzmittel für den Stadtbusverkehr – sowohl in Klagenfurt, als auch in Villach – zeigte auch hier eine positive Trendwende mit verbesserten Taktfahrplänen.

Enquete im Kärntner Landtag

Um der Landespolitik auch die Bedeutung eines attraktiven öffentlichen Verkehrs (ÖV) darzulegen, fand auf Initiative von *fahrgast kärnten* im Jahr 2006 im Kärntner Landtag eine Enquete zum Thema „öffentlicher Nahverkehr“ mit in- und ausländischen Referenten statt. Im Rahmen einer weiteren Landtags-Enquete war auch *fahrgast kärnten* zu einem Vortrag eingeladen und präsentierte Vorschläge zu einer weiteren Attraktivierung des ÖV in Kärnten.

Resümee: Angebotsverbesserung

Alles in allem verbesserte sich die schwierige Ausgangslage hinsichtlich Finanzierung in den Anfangsjahren von *fahrgast kärnten* durch die Landes- und Stadtpolitik und ermöglichte eine sukzessive Angebotsverbesserung auch in den letzten Jahren.



Jetzt auch
für Lehrlinge!

Gleich anmelden!

ARBEITERKAMMER LERN- CHANCEN

Kostenlose* Nachhilfe für Schüler:innen der
Mittelschule, AHS Unterstufe und für Lehrlinge

www.ak-karnten.at



AK Arbeiterkammer
Akademie

Anmeldungen und Infos unter
www.ak-akademie.at/aklernchancen

* Je Kurs werden € 10 Einschreibgebühr erhoben.

AK
KÄRNTEN

Entgeltliche Einschaltung



Foto: - ML -

2000-2025

Die Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs in Kärnten in den letzten 25 Jahren aus der Sicht von Eduard Kaltenbacher, dem stellvertretenden Obmann von **fahrgast kärnten**.

Bei allen Vertretern der Politik sowie der einzelnen Verkehrsunternehmen möchte ich mich für das stets positive Gesprächsklima und die konstruktive Zusammenarbeit recht herzlich bedanken!

Ab 2008 S-Bahn-Takt

Das Hauptaugenmerk meiner Tätigkeit lag und liegt bei Themen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Schienenverkehr liegen.

In den Anfangsjahren von **fahrgast kärnten** war es hauptsächlich die Frage, wie viele Zugkilometer aus finanziellen Gründen eingespart werden müssen.

Ab dem Jahr **2008**, mit der erstmaligen Installierung eines Kärnten-Taktes, hatten diese stetigen Befürchtungen ein Ende.

Es war mir eine Ehre und ein Vergnügen bei der Erstellung der Fahrpläne zu diesem S-Bahn-Verkehr, als Vertreter des Vereines, aktiv mitarbeiten zu dürfen.

In den Folgejahren wurde der Personennahverkehr auf der Schiene immer mehr ausgeweitet und gipfelte mit dem S-Bahn Angebot, welches am **8.9.2025** in Kraft trat.

Qualität des Reisens

Ein weiterer Punkt in meiner Berichterstattung lag auch in der Qualität des Reisens. Ein großes Problem dabei waren heillos überfüllte Züge mit schlechtem Wagenmaterial. Durch die Einführung von Zusatzzügen zu Spitzenreisezeiten gelang es erfreulicherweise das Sitzplatzangebot deutlich auszuweiten.

Man wird in Zukunft, mit Inbetriebnahme der Koralmbahn und dem damit erwartbaren Mehraufkommen von Fahrgästen mit einer vorsorglichen Fahrzeugplanung etwaigen Überfüllungen entgegenzutreten müssen. Die Qualität des Wagenmaterials ist mit dem Einsatz modernster Fahrzeuge gesichert.

Bahnhöfe viele Modernisierungen

Wichtig war mir auch immer die Gestaltung und Ausstattung der Verkehrsstationen in unserem Bundesland.

An oberster Stelle sehe ich hier den barrierefreien Zugang. In dieser Richtung hat sich speziell in den letzten Jahren vieles zum Positiven entwickelt.

So wurden die Bahnhöfe entlang des Wörthersees und der Bahnhof Mallnitz-Obervellach umgebaut, sowie bei sämtlichen Neubauten von Verkehrsstationen auf Barrierefreiheit geachtet.

Für die Zukunft wäre es wünschenswert, wenn diese Modernisierungen auch für Bahnhöfe wie z.B.: Föderlach, Maria Saal, Launsdorf-Hochosterwitz fortgesetzt werden würden.

Auch bei der Ausstattung der Verkehrsstationen mit Monitoren mit Echtzeitangaben gibt es in unserem Bundesland noch genügend Nachholbedarf. In ihrer Gesamterscheinung ist für mich die Haltestelle St. Georgen am Längsee das absolute Tabellenschlusslicht und würde dringend ein Facelifting benötigen.

Wörthersee: Fakten für bestehende Bahn

Archiv: fahrgast-magazin 3/2005

Fahrgast Kärnten protestiert vehement gegen die diskutierte Auflassung der Bahnstrecke entlang des Wörthersees im Falle eines Wörthersee-Bahntunnels.

Der im vorjährigen Landtagswahlkampf angedachte Ankauf der Wörthersee-Bahnstrecke durch die Hypo Bank bei gleichzeitiger Finanzierung eines Wörthersee-Bahntunnelprojektes wurde von der Landesregierung aktualisiert und als "visionäres Projekt" dargestellt, das den Tunnelbau sichere und bei dem es nur Gewinner gebe ...
Fahrgast Kärnten als Interessenvertretung der Bahn- und Busbenützer widerspricht dieser Darstellung ganz entschieden.

Ein Wörthersee-Bahntunnel ist keine "Unter"-Tunnelung sondern eine "Weg"-Tunnelung, denn der gesamte Wörthersee-Raum wäre dann vom Bahnverkehr völlig abgekapselt!

Mehr Fahrgäste durch Eisenbahn

Ein wesentliches Argument für den Erhalt der bestehenden Eisenbahnstrecke ist, dass Autofahrer viel eher bereit sind, auf ein Schienenfahrzeug umzusteigen als auf ein größeres Auto, also den Autobus.

So wurde z.B. in Karlsruhe erhoben, dass 40% der Autofahrer bereit sind, auf Schienenfahrzeuge (Stadt-Regional-Bahn) und lediglich 5% auf Busse umzusteigen.

Koralmbahn ist notwendig!

Archiv: fahrgast-magazin 1/2004

Der Bau der Koralmbahn als neue, leistungsfähige Eisenbahnverbindung zwischen Klagenfurt und Graz wird in der öffentlichen Diskussion oftmals in Frage gestellt. *Fahrgast Kärnten* tritt vehement für deren Realisierung ein.

Auf der Südachse Wien - Semmering - Bruck/Mur (-Graz)-Knittelfeld-Klagenfurt-Villach-Tarvis wurden in den letzten 30 Jahren nur verhältnismäßig geringe Investitionen in

Die Koralmbahn macht auch ohne den SBT Sinn. Die oftmals geforderte Ostumfahrung Österreichs

2004 - 2005

In den Anfangsjahren des Bestehens von *fahrgast kärnten* gab es breite politische und öffentliche Diskussionen um die Eisenbahntrasse zwischen Klagenfurt und Villach entlang des Wörthersees. Dabei wurden auch Varianten präsentiert, welche eine generelle Verlegung der Bahnstrecke entlang des Wörthersees in einen neu zu errichtenden Bahntunnel vorsahen.

Bei den aufflammenden Diskussionen, ob der Bau der Koralmbahn notwendig ist, trat *fahrgast kärnten* immer vehement für deren Realisierung ein.

Wörthersee-Bahntunnel nun Geschichte ...

Im Rahmen der oftmals sehr kontroversiellen, öffentlichen Diskussion positionierte sich *fahrgast kärnten* von Anfang an klar dafür, dass die Anbindung der Wörthersee-Orte mit Nah- und Fernverkehrszügen auf der bestehenden Bahntrasse gewahrt bleiben muss.

Zur Versachlichung der Situation veranstaltete *fahrgast kärnten* im Jahr 2006 eine groß angelegte Podiumsdiskussion mit Politikern und Bürgerinitiativen in Velden am Wörthersee.

Im Verlauf der Jahre zeigte sich zum Glück, dass ein Erhalt der Bestandsstrecke für personenbefördernde Züge mittlerweile unumstritten ist.

Diskussionen über die Koralmbahn

In diesem Zusammenhang sei auch die fast zeitgleich stattgefundene Diskussion über die Realisierung der Koralmbahn erwähnt.

Auf so manche öffentlich aufgeflamnte Infragestellung betonte *fahrgast kärnten* im Magazin 1/2004 unter dem Titel „Koralm-

bahn ist notwendig!“ die Notwendigkeit dieses Bahntunnels als einzige geografisch sinnvolle, rasche Eisenbahnverbindung zwischen dem Großraum Graz und Kärnten.

Im Magazin Nr. 4/2005 schrieb *fahrgast kärnten*:

„Über eine leistungsfähige, attraktive Bahnverbindung Kärnten-Steiermark mit darüber hinaus auch internationaler Bedeutung sollte es eigentlich keinen Zweifel mehr geben, zumal schon viele Millionen Euro in Planung und Bau investiert wurden.“



Die Koralmbahn ein Jahrhundertprojekt

Die Koralmbahn ist das Projekt einer Hochleistungsbahnstrecke, die die österreichischen Bundesländer Kärnten und Steiermark verbindet.

Das Herzstück dieses Projekts ist der Koralmtunnel, mit rund 33 km der viertlängste Eisenbahntunnel Europas (und sechstlängster der Welt).

Die Gesamtstrecke zwischen Klagenfurt und Graz misst ca. 130 km und ist für Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h ausgelegt. Die Strecke ist durchgehend zweigleisig und elektrifiziert. Modernste Sicherungssysteme und digitale Stellwerke sorgen für einen sicheren und effizienten Betrieb. Die Bauarbeiten stellten besonders hohe Anforderungen an Geotechnik und Umweltschutz, da zahlreiche Brücken, Tunnel und Lärmschutzmaßnahmen zu errichten waren.

Die Koralmbahn ab 14. Dezember 2025 Realität

Die Inbetriebnahme der gesamten Koralmbahn für den Personenverkehr wird mit dem internationalen Fahrplanwechsel im Dezember 2025 wirksam und wird einen bedeutenden Beitrag zur nachhaltigen Mobilität und wirtschaftlichen Entwicklung der Region leisten.

Bei Durchsicht älterer **fahrgast-Magazine** fällt auf, dass im Vergleich zu heute, anfangs sowohl von Teilen politischer, als auch von ziviler Seite eine ablehnende Haltung gegenüber diesem Projekt dargelegt wurde.

Die Ablehnung bzw. Skepsis hatte verschiedene Gründe, allen voran wirtschaftliche. **fahrgast kärnten** war von Anfang an ein Befürworter dieses Jahrhundert-Infrastrukturprojektes.

Die Koralmbahn geplante Inbetriebnahme 2016

Durch Verhandlungen und Kompromisse (der Bekannteste stellt wohl die durch die damalige Kärntner Landesregierung erfolgte Verhinderung einer Haltestelle beim Flughafen Graz dar), wurde glücklicherweise eine Einigung zur Errichtung der Hochleistungsbahn erzielt. Ging man anfangs noch von einer Inbetriebnahme im Jahr 2016 (!) aus, so verschob sich die Inbetriebnahme leider durch budgetäre Probleme immer wieder.

Die Koralmbahn ermöglicht eine deutliche Verkürzung der Reisezeit zwischen Klagenfurt und Graz (42 Minuten Fahrzeit).

Die Fahrzeit zwischen Klagenfurt und Wien reduziert sich auf 3:10 Stunden. Alle weiteren Fahrplanänderungen, bedingt durch die Koralmbahn, finden Sie auf den Seiten 24,25 und 27. ●

NÄCHSTER HALT: ZUKUNFT

AREA SÜD

Wirtschaftsraum
Südösterreich

Mehr Verbindungen.
Mehr Chancen.
Mehr Leben.



area-sued.at



Entgeltliche Einschaltungen

Mobilitätsbüro Wolfsberg

POSTBUS
Ein Unternehmen der ÖBB

Das neue Mobilitätsbüro am Bahnhof Wolfsberg bietet individuelle und persönliche Auskünfte zum öffentlichen Verkehr in der Region und darüber hinaus. Das Postbus-Team freut sich auf Ihren Besuch!

Mobilitätsbüro Wolfsberg
Bahnhofplatz 2 - 9400
Wolfsberg Mo - Fr
08:30 - 11:00 & 12:00 - 15:00



POSTBUS Ihr Mobilitätspartner

Kontaktieren Sie uns: Österreichische Postbus AG | +43 664/6248586 | mobiltaetsbuero.wolfsberg@postbus.at



Wandern und Baden mit Bahn & Bus

Archiv: *fahrgast-magazin* 3/2002

Die Freizeit-Tipps der letzten *Fahrgast*-Zeitung wurden auch in einer Tageszeitung veröffentlicht und führten zu zahlreichen positiven Rückmeldungen. Wir setzen daher mit Vorschlägen für Wander- und Badeausflüge fort, die vor allem auch an Wochenenden möglich sind. Weitere aktuelle Informationen finden Sie auf unserer Website www.fahrgast.at/kaernten in der Rubrik „Freizeit-Tipps mit Bahn und Bus“.

2002

2002 wurde von der UNO zum „Internationalen Jahr der Berge“ und zum „Jahr des Ökotourismus“ ausgerufen. Schon seit dem Jahre 2002 bringt *fahrgast kärnten* Wander- und Ausflugstipps, natürlich mit Bus und Bahn.

Erste Tipps betrafen z.B. unsere Alpen-Adria Region, zum See nach Bled, auf den Monte Lussari in Friaul oder in Kärnten die Reißeck-Bahn, die aber leider schon Geschichte ist. Wenn man im *fahrgast*-Archiv blättert, ist die positive Entwicklung sehr gut erkennbar, dass Tourismusverantwortliche, Politik und Verkehrsunternehmen vermehrt auf umweltfreundliches Reisen setzen.

Zuerst ein Auf und Ab

In den Jahren seit der Gründung von *fahrgast kärnten* gab es für die diversen Wanderbusse ein Auf und Ab. Manchmal gab es die Busse nur ein paar Jahre, dann liefen die Förderungen aus.

Aber in den letzten Jahren gab es in fast allen Regionen eine positive Entwicklung. Da die Klimakrise an den Grenzen zu Österreich und Kärnten nicht Halt macht und der Verkehr ein großer Verursacher daran ist, haben sich etliche Verantwortliche doch mehr Gedanken über die An- und Abreise der Wanderer, Ausflügler oder Kulturreisenden gemacht.

Erstmals Öffi-Wanderführer

Die Kärntner Linien haben heuer einen „Öffi-Wanderführer“ herausgebracht! Die handliche Broschüre enthält Infos zu 40 Wandertouren, wie Dauer, Kartenausschnitte, Höhenangaben, Schwierigkeitsgrad, ob es eine Hütte oder einen anderen Beherbergungsbetrieb gibt

und mit welchen öffentlichen Verkehrsmitteln man zum Ausgangspunkt der Tour kommt. Insgesamt sehr informativ und sehr positiv für nachhaltiges Wandern!

Positive Beispiele

Bei den Neuerungen ist ein besonders positives Beispiel die Verbindung zur Kölnbreinsperre auf über 1900 m. Die Buskurse fahren vom 26.05. bis 12.10.2025 täglich! Der erste Kurs war ein Rufbus, die anderen jeweils Linien.

Auch beim Dobratsch-Bus im Winter gab es erfreuliche Verbesserungen. Bis Ende März 2025 fuhr der Bus zur Rosstratte von Mittwoch bis Sonntag 4 Mal täglich.

Leider fährt der Dobratsch-Bus im Sommer nur 2 – 3 Mal die Woche, hier ist für die nächsten Jahre aus klimabewusster Sicht mehr Bewegung zu erwarten.

Eine sehr gute Verbindung gibt es auch auf das Dreiländereck. Fast stündlich fährt vom Bahnhof Arnoldstein ein Bus zur Talstation nach Seltschach.

Kulturhauptstädte mit Kärnten-Bezug

Wie auf unserer Homepage beschrieben, haben die Kulturhauptstädte 2025 Nova Gorica und Gorizia auch einen Kärnten-Bezug.

Direkt am Bahnhof von Nova Gorica steht die sogenannte „Bachmannkuppel“, ein verspiegeltes Kunstobjekt mit Texten von Ingeborg Bachmann. Die Anreise ist über Tarvisio Boscoverde oder Jesenice möglich.

Wieder Shuttleservice

Für Kulturbegeisterte gab es vor ein paar Jahren den „Kärntner Kulturbus“ nach Friesach, Eberndorf, Finkenstein, Heunburg etc. Das ist leider auch schon Geschichte. Aber es gibt Positives zu vermelden:

Nach über 20 Jahren gab es heuer wieder einen Shuttleservice nach Ossiach zu Veranstaltungen des Carinthischen Sommers (CS)! Wir berichteten darüber und bedanken uns nochmals für die Bemühungen bei der Intendantin des CS, Frau Mag.^a Nadja Kayali!

villach

mikro BUS:SI

AUSGEZEICHNETER MIKRO-ÖV JETZT AUF LINIE

» Wichtige Ergänzung zum Linienverkehr

Mit der Einführung des BUS:SI-Konzeptes samt Taktverkehr und modernen Linienführungen wurde der Villacher Stadtverkehr im Jahr 2022 deutlich verbessert. Seit 2024 binden die „mikro-BUS:SI“ Stadtteile wie Vassach, Maria Gail oder Oberwollanig an, die bisher nicht optimal oder gar nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar waren. Die mikro-BUS:SI sind ein Meilenstein auch im Sinne der Barrierefreiheit. Kürzlich wurde die Stadt Villach für das Konzept der mikro-BUS:SI sogar im Rahmen des VCÖ Mobilitätspreises Kärnten als „Ausgezeichnetes Projekt“ ausdrücklich hervorgehoben.

» BUS:SI auf Abruf, als Linienverstärker und im Linienverkehr

Die mikro-BUS:SI sind auf Abruf als Bedarfsverkehr an so genannten „Haltepunkten“, als Linienverstärker im Taktverkehr und im regulären Linienverkehr im Einsatz. Per Anruf kommen die mikro-BUS:SI zum Beispiel in Wollanig, Gritschach/Vassach, im Serai und Kratschach. Als Linienverstärker sind sie in der Schütt und in Wollanig unterwegs, neue Linien-Haltestellen der mikro-BUS:SI gibt es in den Stadtteilen Vassach (Linie **M1**), Maria Gail (**M2**) und Heiligengeist (**M4**). Alle wichtigen Informationen zum Fahrplan und zu den Rufnummern erhalten Sie unter: villach.at/mikrobussi



mikro-BUS:SI Hotline

 04242 / 205 05 05

#grenzenlosvillach | #grenzenloslebenswert
villach.at/bussi

» Sehr positive Entwicklungen

RICHARD HUNACEK

2022

Alles in allem hat sich der öffentliche Verkehr in Villach in den letzten Jahren wirklich sehr positiv weiterentwickelt, dazu können wir den beteiligten Verkehrsunternehmen und den Verantwortlichen der Stadt Villach nur gratulieren!

2022 Neues Buskonzept

Nun ist der Taktverkehr bei den „ÖFFIS“ auch in Villach angekommen. Es gibt ein ganz neues Buskonzept, mit dem Umsteigeknoten am Hauptbahnhof und von Mo – Fr an Werktagen einen durchgehenden 30-Minuten-Takt. Die Betriebszeiten wurden von 5 bis 22 Uhr ausgeweitet. Jeder Stadtteil ist an jedem Tag mit dem ÖV erreichbar.

Für entferntere Stadtteile gibt es ein neues Konzept, den Micro ÖV, mit kleineren Fahrzeugen, manchmal als Linie, manchmal als Rufbus, wenn er gebraucht wird.

Neue Haltestellen

Etliche neue Haltestellen wurden errichtet, um den Fahrgästen auch weite Wege zu ersparen. Es gibt gratis Seniorenausweise für einen ermäßigten Fahrpreis und auch ein Fahrplanheft.

Alle Informationen dazu am Hans-Gasser-Platz im BUS:SI POINT, Öffnungszeiten Mo – Fr von 7:30 bis 16:30 Uhr, Di bis 18:00 Uhr.

Die Feinstaubprämie mit 50 % Rückerstattung des Fahrpreises im Dezember, Jänner und Februar wurde auch weiter gewährt.

Der kostenlose Sommerbus zum Faaker See fuhr bis zum 30. September.

Steigende Fahrgastzahlen

An einigen Stellen, z.B. Hans-Gasser-Platz oder Infineon gibt es schon Echtzeitanzeigen für Busse, am Hauptbahnhof soll es in naher Zukunft so weit sein.

Die Fahrgastzahlen stiegen seit Einführung des neuen Konzepts sehr stark an. Die Stadt Villach hat dafür im Jahr 2022 € 2 Mio. und im Jahr 2023 € 3,2 Mio. investiert. Vom Land Kärnten kamen zusätzlich € 4,8 Mio.

Entgeltliche Einschaltung



Penk/Reißeck
www.hpv-moelltal.at



Radenthein, Gmünd,
Klagenfurt, Feldkirchen
www.bacher-reisen.at



Althofen, St. Veit,
Wolfsberg
www.hofstaetter.eu



Villach-Heiligengeist
www.ebner.ag



Ferlach
www.juwan-reisen.at



Kärnten Bus
...die Linie die weiter geht

Regelmäßige
Schulverkehre,
Ausflüge,
Wandertage,
Schulwochen.

Ihre Buspartner
vor Ort.

www.kaernten-bus.at

FÜR ALLE MOBILITÄTS- PROFIS!

Mit der
KMG Jahreskarte PLUS
flexibel und umweltbewusst
in Klagenfurt unterwegs.

- ▶ **KMG Busse**
- ▶ **nextbike**
- ▶ **E-Carsharing Avant2Go**
- ▶ **S-Bahn in Klagenfurt**
- alles in einem Ticket!

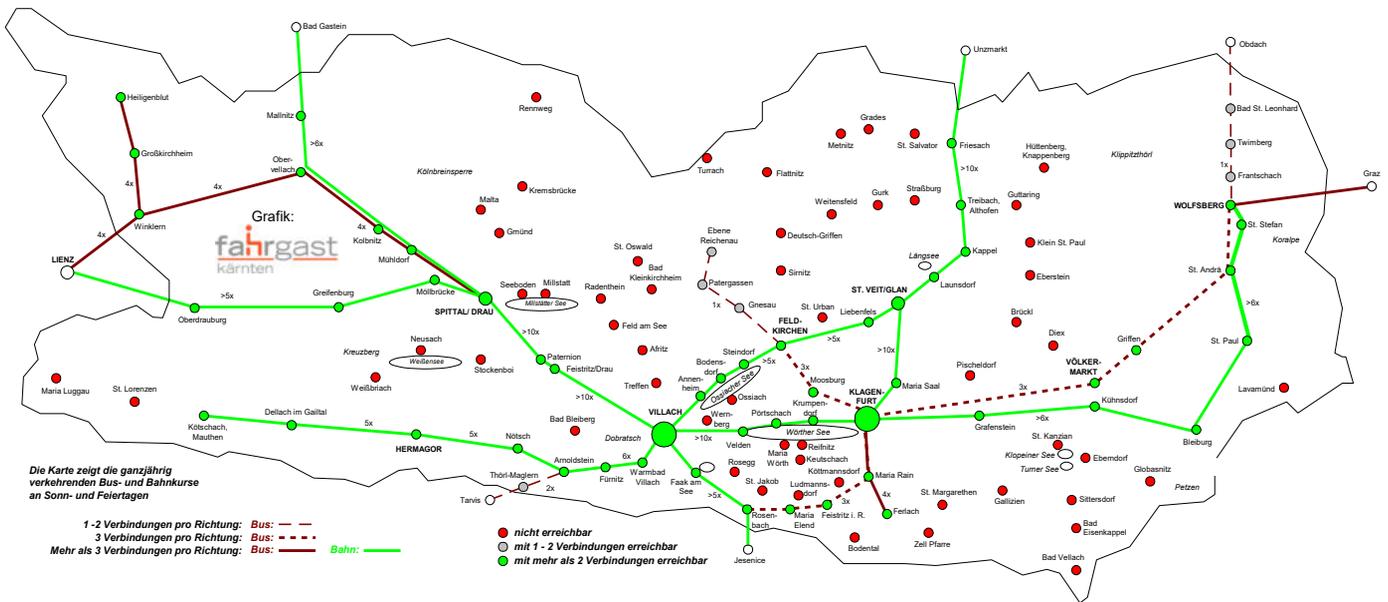
In folgenden Varianten erhältlich*:

- KMG Jahreskarte PLUS € 350,00
- KMG Jahreskarte PLUS Senior € 290,00
- KMG Jahreskarte PLUS Jugend € 290,00

*Bei Kauf im KMG Kundenservice bzw. im STW ServiceCenter ist die Bezahlung auch mittels monatlichem Abbuchungsauftrag möglich. Fahrradverleihsystem nextbike zum Vorteilstarif, Startguthaben für E-Carsharing-System Avant2Go.

Infos unter k-m-g.at

» Verbesserungen sehr erfreulich



2004

Das unzureichende Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln an Sonn- und Feiertagen veranlasste **fahrgast kärnten** im Jahr 2004 zur Erstellung einer Kärnten-Landkarte mit dem IST-Zustand aller Bahn- und Buslinien, die an diesen Tagen bedient wurden. **fahrgast kärnten** wollte zu einem Nachdenken über bedarfsorientierte, „para-öffentliche“ Verkehrsmittel anregen. 2013 und 2021 wurde die Grafik wieder aktualisiert. In den letzten Jahren erfuhren zahlreiche Regionen Kärntens sukzessive Verbesserungen an Wochenenden.

ÖV-Angebot an Sonn- und Feiertagen

Nach einer weiteren Einstellungs-welle an Postbus-Verbindungen an Wochenenden im Dezember **2012**, erstellte **fahrgast kärnten** wieder eine Landkarte zur Darstellung des unzureichenden Angebots an öffentlichen Verkehrsverbindungen an Sonn- und Feiertagen in unserem Bundesland.

Verbesserungen von Fahrplanangeboten auch an Wochenenden nahm **fahrgast kärnten** zum Anlass, ein weiteres Mal das Linienangebot an Sonn- und Feiertagen anhand einer Kärnten-Landkarte darzustellen. Diese grafische Darstellung im Jahr **2021** zeigte durchaus Wirkung in der öffentlichen und politischen Wahrnehmung, sodass seitdem zunehmend weitere Regionen erschlossen werden.

„Flexibler ÖV“ statt Leerfahrten

Aus Sicht von **fahrgast kärnten** kann in manchen Regionen zur Vermeidung von Leerfahrten ein „flexibler öffentlicher Verkehr“ sinnvoll sein, beispielsweise in Form von Rufbussen - ein Weg, der in letzter Zeit vom Land Kärnten zunehmend in Form einer Mikro-ÖV-Strategie gegangen wird.

Für **fahrgast kärnten** sind bei den bedarfsorientierten Anrufsystemen drei Kriterien wesentlich:

- » Anmeldung bis ein oder zwei Stunden vorher
- » in der österreichweiten Fahrplanauskunft abrufbar
- » zum Verbundtarif nutzbar (inklusive KlimaTicket Ö und KärntenTicket)

Problem Zersiedelung

In diesem Zusammenhang sei auf die Zersiedelung in Kärnten hingewiesen, welche eine ökonomische und effektive ÖV-Erschließung ländlicher Regionen sehr erschwert.

So betonte **fahrgast kärnten** im Magazin **2/2004** die Notwendigkeit einer Kooperation und Koordination von Flächenwidmungsplanung und Verkehrsplanung.

Weiters sollte bei Umwidmungen von Grünland in Bauland auch dem Kriterium der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine höhere Bedeutung beigemessen werden.

Archiv: *fahrgast-magazin 3/2012*

ABENDVERKEHR: KEIN ANREIZ

Der schlechte 60-Minuten-Takt im Abendverkehr ab ca. 20.00 Uhr bietet weiterhin kaum Anreiz zur Nutzung der Stadtbusse. Sollte man abends umsteigen müssen, sei es nun zwischen den Stadtbussen oder zu/von Zügen der S-Bahn, wird die Fahrt mit den Stadtbussen zur Geduldprobe.



Foto: - DL -

Abends und sonntags: Nur 60-Minuten-Takt

Wie bereits im *fahrgast*-Magazin Nr. 2/2012 berichtet, wurden mit der zweiten Nachbesserung am 27.08.2012 generell gleiche Abfahrtszeiten auf fast allen Linien im Abendverkehr eingeführt. Die Vereinheitlichung der Abfahrtszeiten führte jedoch teilweise zu erheblichen Umsteige-Wartezeiten.

Hbf – Annabichl: 39 Minuten Sitzen im Bus

Negativer Höhepunkt ist wohl der Bus der Linie 94 vom Hauptbahnhof (Hbf.) nach Annabichl, welcher 25 Minuten lang am Heiligengeistplatz steht, bevor er weiter über Feschnig in Richtung Annabichl fährt.

Dadurch sitzt der Fahrgast unglaubliche 39 Minuten lang im Bus, um z. B. die fünf Kilometer lange Strecke vom Hauptbahnhof nach Feschnig zu bewältigen.

2025

Der Abendverkehr wurde, nach gerade einmal einem Jahr mit einem noch nie dagewesenen 20- bzw. 40-Minuten-Takt, leider wieder auf einen wesentlich unattraktiveren 30-Minuten-Takt für die Hauptlinien bzw. 60-Minuten-Takt für die Nebenlinien reduziert, schrieb *fahrgast kärnten* im Magazin Nr. 1/2025.

Abendverkehr

Intervall von 40 Minuten

Der Abendverkehr in Klagenfurt ist einerseits stark mit dem jeweiligen Liniennetz verknüpft, andererseits über Intervalle und Taktknoten ein eigenständiges Dauerthema für *fahrgast kärnten*.

In den ersten zehn Jahren war der Abendverkehr im damals gültigen sternförmigen Liniennetz und einem einheitlichen Taktknoten funktional. Das gebotene Intervall von 40 Minuten war für eine Stadt der Größe von Klagenfurt grenzwertig, aber annehmbar.

Verschlechterung

auf 60-Minuten-Intervall

Eine bittere Verschlechterung ergab das „Sparkonzept“ aus dem Jahre **2011**. Neben einem eigenen Liniennetz („Abendlinien“) wurde das Intervall ohne jeglichem Taktknoten auf 60 Minuten gestreckt – die Fahrgastzahlen spiegelten die Fehlplanung wider.

Durch eine erneute Erhöhung der finanziellen Mittel sowie Anpassungen bei den Linienführungen der Abendlinien konnte **2014** wieder ein vollwertiger Taktknoten sowie ein 45-Minuten-Intervall erreicht werden.

Tiefpunkt

90-Minuten-Intervall

Wieder einen Versuch im Abendverkehr Einsparungen umsetzen zu können gab es mit September **2021**, welcher auch den bisherigen Tiefpunkt darstellte: Das Intervall wurde auf 90 Minuten gedehnt, ohne Rücksicht auf Anschlüsse am Heiligengeistplatz. Die durch die massiven Rücknahmen entstandenen Lücken sollten durch ein Anrufsammeltaxi („KLANA-Bus“) ausgeglichen werden. Aufgrund zu geringer Inanspruchnahme wurde das Anrufsammeltaxi nach gut zwei Monaten eingestellt. Der schlechte 90-Minuten-Takt am Abend blieb bis zum Einlenken der Verantwortlichen noch bis Anfang 2022.

Aufbruchstimmung

20- bzw. 40-Minuten-Intervall

Die große Aufbruchstimmung kam mit dem neuen Liniennetz im Jahr **2023**. Ein noch nie dagewesenes Angebot mit Intervallen von 20 Minuten bei Hauptlinien und 40 Minuten bei Nebenlinien bis Betriebschluss um Mitternacht.

Wieder

Rücknahmen

Leider währte auch diese Freude nicht lange:

Im Jahr **2025** kam es zweimal zu Rücknahmen im Abendverkehr: bei den Intervallen folgte eine Streckung auf 30 bzw. 60 Minuten und der Betriebsschluss wurde für die letzten Kurse auf 23:30 Uhr vorgelegt.

Eine langfristige Strategie der Verantwortlichen beim Abendverkehr ist für *fahrgast kärnten* nicht erkennbar.

» Auf und Ab bei den Linienskonzepten

Archiv: *fahrgast-magazin 1/2011*

Neues Linienskonzept: Nachbesserungen sind nötig

Das neue Linienskonzept führte neben einigen Verbesserungen auch zu zahlreichen Verschlechterungen. Die Stadtpolitik wird daran zu messen sein, ob die medial angekündigten Nachbesserungen auch tatsächlich realisiert und vor allem finanziert werden.

■ Linie B: Voller Erfolg binnen drei Monaten!

Archiv: *fahrgast-magazin 1/2020*

Nach den Ankündigungen der Stadtpolitik Klagenfurt, das Buskonzept verbessern zu wollen (*fahrgast kärnten* berichtete im Magazin 2/2019), folgte am 9. September 2019 der erste große Schritt mit der Einführung der **Hauptlinie B** auf der Route Welzenegg – Görzer Allee – St. Theresia – Fernheizkraftwerk – Heiligengeistplatz – Hauptbahnhof. Auf dieser Linie wird Montag bis Freitag tagsüber ein überaus attraktives 10-Minuten-Intervall (gegenüber dem 30-Minuten-Intervall zuvor) an Wochen



2011

Das Land Kärnten hat in den letzten Jahren durch finanzielle Mittel wesentlich für eine Attraktivierung des Bahnangebotes im Kärntner Nahverkehr gesorgt. Es ist schade, dass diese Aufbruchstimmung für den öffentlichen Verkehr nun an der Stadtgrenze von Klagenfurt Halt macht, schrieb *fahrgast kärnten* im Jahre 2011.

„Starres“ Liniennetz

Viele Jahre schien Klagenfurt im Stadtverkehr ein sehr „starres“ Liniennetz zu besitzen. Neben vereinzelt Verlängerungen wurden Ergänzungen durch Siedlungserweiterungen meist nur halbherzig (Stichfahrten oder Linienvarianten) oder gar nicht berücksichtigt und gingen zu Lasten anderer Stadtteile.

Fußball EM 2008 Ringlinienkonzept

Nach einem, während der Fußball EM 2008 temporär und aufwendig geführten Ringlinienkonzept wurden die Stimmen nach einer kompletten Überarbeitung laut. Die herbe Enttäuschung folgte **2010**, als ein neues Linienskonzept angekündigt wurde, welches aber primär Einsparungen dienen sollte.

Nach der Umsetzung im Februar **2011** folgte für *fahrgast kärnten* erwartungsgemäß ein massiver Einbruch der Fahrgastzahlen. Es kam zu einem jahrelangen Bemühen für die Wiederherstellung und Verbesserung des ÖV-Angebots in der Kärntner Landeshauptstadt.

Meilenstein beim ÖV in Klagenfurt

2019 gab es von politischer Seite ein Bekenntnis zum Ausbau der ÖV-Leistungen in Klagenfurt. Für die Erstellung eines Konzepts wurde ein externes Planungsbüro beauftragt und sah fünf Hauptlinien im 10-Minuten-Takt und einige Nebenlinien im 20-Minuten-Takt vor.

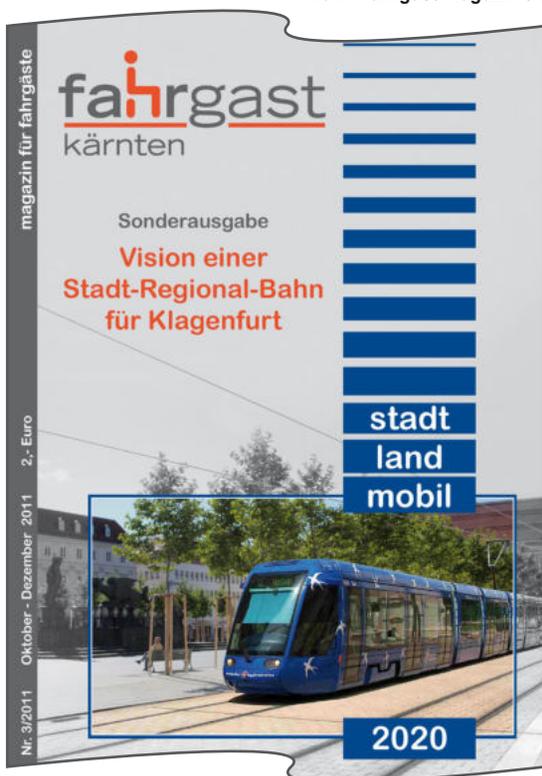
Den Beginn machten zwei Hauptlinien (B und C) und die erste Stufe des Gesamtkonzepts wurde mit September **2023** umgesetzt. Dieses Konzept stellte für *fahrgast*

kärnten sowohl linientechnisch als auch in Bezug auf das Fahrplanangebot einen Meilenstein in der Geschichte des öffentlichen Verkehrs in Klagenfurt dar.

Leider wieder falsche Richtung

Leider wurden bereits Mitte des Jahres **2024** wieder die ersten Rücknahmen im Fahrplanangebot sowie oftmals nicht nachvollziehbare rückschrittliche Änderungen (Schleifenfahrten und zeitabhängige Linienführungen) vorgenommen. Um die noch ausstehenden Hauptlinien ist es mittlerweile still geworden. Diese Änderungen konterkarieren das Credo „einfache Linienführungen“ von *fahrgast kärnten* (mit oftmaliger Unterbreitung von konstruktiven Vorschlägen) leider enorm und führen wieder in die falsche Richtung.

Archiv: fahrgast-magazin 3/2011



Die Stadt Klagenfurt besaß von 1892 bis 1963 ein kleines meterspuriges Straßenbahnnetz, welches die meiste Zeit elektrisch betrieben wurde. Von 1944 bis 1963 zudem auch noch Oberleitungsbusse. Kurzsichtige Entscheidungen führten zum Ende weggebundener elektrischer Nahverkehrsmittel in Klagenfurt.

Im Jahr 2003, als die Feinstaubdiskussion in Klagenfurt ihren Höhepunkt annahm, kam auch das Thema Straßenbahn wieder in die Gänge. Eine von der Stadt Klagenfurt in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie kam zum Schluss, dass eine Wiedererrichtung der Straßenbahn in Klagenfurt zu kostspielig wäre. Eine Variante für Oberleitungsbusse wurde damals gar nicht in Betracht gezogen.

fahrgast kärnten veröffentlichte 2011 eine Sonderausgabe seines Magazins, welches die Machbarkeit einer Stadt-Regional-Bahn in Klagenfurt und Umgebung thematisierte. Diese Art einer Kombination von Straßenbahn und Schnellbahn hätte größere Synergieeffekte mit sich gebracht. Die Weiterverfolgung der Idee scheiterte allerdings vorwiegend an den Kosten.

2011

Archiv: fahrgast-magazin 3/2010

Klagenfurt beschleunigt Busverkehr

Busse, die im Stau stehen, stellen keinen Anreiz zum Umstieg vom eigenen Pkw dar, weshalb **fahrgast kärnten** seit Jahren die Errichtung von Busspuren forderte.

Nach jahrelangen Diskussionen wurde dieser Wunsch am 19. Juli Realität, als die **8.-Mai-Straße** vom Benediktinerplatz bis zur Getreidegasse und die **Burggasse** vom Kardinalsplatz bis zur Domgasse Busspuren erhielten.

Der Verlauf der Busspuren wurde durch den Kaufmannsplatz...

» Busspuren

2010

Ziel: Schneller Busverkehr

Neben einem dichten Taktfahrplan und einem preisgünstigen Tarifangebot stellt auch eine Beschleunigung des Busverkehrs eine wichtige Säule für einen erfolgreichen öffentlichen Verkehr dar.

Diese ist aus Sicht von **fahrgast kärnten** ganz wesentlich, um die Pünktlichkeit der Busse zu erhöhen und so deren Fahrplanstabilität und auch deren Attraktivität zu erhöhen, denn im Stau stehende Busse mindern enorm den Anreiz, diese vermehrt zu nutzen.

Verschiedene Beschleunigungsmaßnahmen

In dieser Hinsicht betonte **fahrgast kärnten** von Anbeginn an die Wichtigkeit von Beschleunigungsmaßnahmen unterschiedlicher Art.

Dazu gehören beispielsweise Fahrbahn-Haltestellen anstelle von Busbuchten, wie sie **fahrgast kärnten** auch bei der Sanierung der Villacher Straße öffentlich, letztlich erfolgreich, thematisierte.

Ein vermehrter Einsatz von Ampel-Beeinflussungen durch Stadtbusse wäre ebenfalls sinnvoll.

So könnte man verhindern, dass Busse bei zwei oder drei knapp hintereinander liegenden rot zeigenden Ampeln mehrmals Zeit verlieren.

Temporäre Busspuren

Eine Verbesserung der Pünktlichkeit durch Busspuren, wie sie temporär auch in anderen österreichischen Städten durchaus eingerichtet sind, ist in Klagenfurt leider weiterhin kein Thema.

» Busflotte in den letzten 25 Jahren



Hochflur-Gelenkbusse waren bis zum Jahr 2004 in Klagenfurt im Einsatz (Foto aus 2004)

Foto: - Georg Simetsberger -



Niederflurbus-Gelenkbus der zweiten Serie (ab 2016)

Foto: - ML -

Im Jahre 2018 veränderte sich das äußere Erscheinungsbild der Busse: die jahrzehntelang angewendete Farbkombination rot/beige wurde auf türkis/weiß geändert.

2000 - 2025



Erster Niederflurbus-Solobus (ab 1998), damals noch ohne Klimaanlage

Foto: - ML -



Aktueller Solobus mit Hybridantrieb

Foto: - Christian Paulin -

Fuhrpark Visitenkarte

Der Fuhrpark eines öffentlichen Verkehrsunternehmens gilt praktisch als Visitenkarte. Nicht nur Fahrgästen fallen Art und Farbe der Fahrzeuge auf, sondern auch allen anderen Verkehrsteilnehmern. In den letzten 25 Jahren hat sich im Bereich Stadtliniensbusse enorm viel getan.

In etwa zu Beginn der Tätigkeiten von **fahrgast kärnten** wurden die ersten Niederflur-Solobusse angeschafft. Dies war ein enormer Verbesserungsschritt und erleichterte die Benutzung der Fahrzeuge für mobilitätseingeschränkte Personen oder Personen mit Kinderwägen. Auf ein Manko, die fehlenden Klimaanlage, welche in anderen Städten bereits üblich waren, wurde damals von **fahrgast kärnten** mehrmals hingewiesen.

Niederflurbusse erhöhen Fahrkomfort

Nach einer wenig erfolgreichen Anschaffung von zwei dreiachsigen 15-Meter-Bussen (bereits mit Klimaanlage) im Jahr **2002** wurden ab **2004** auch die damals bereits in die Jahre gekommenen Gelenkbusse gegen klimatisierte Niederflurfahrzeuge ausgetauscht. Seit diesem Jahr verkehrten in Klagenfurt ausschließlich Fahrzeuge mit Niederfluranteil.

Auch diese Fahrzeuge wurden mittlerweile (im Schnitt alle 12 Jahre) durch neuere Fahrzeuggenerationen ersetzt, welche ab dem Jahr **2021** über ein alternatives Hybrid-Antriebskonzept verfügen.

Von **2013** weg gab es für ca. zehn Jahre auch einen kleinen Elektrobus. Aufgrund seiner kleinen Gefäßgröße und der geringen

Reichweite wurde dieser stets auf weniger stark frequentierten Linien eingesetzt. Ab **2019** gab es immer wieder Testfahrten mit Elektrobussen verschiedener Hersteller. Ein geplantes und mit EU-Mitteln gefördertes Projekt zur Umstellung des Fuhrparks auf Elektrobetrieb wurde dieses Jahr aufgrund der maroden Finanzsituation der Stadt Klagenfurt abgesagt.

Neuer Name

Der Gesamtauftritt des Unternehmens hat sich in all den Jahren gleich zweimal geändert: Über viele Jahre als „Stadtwerke Klagenfurt – Verkehrsbetriebe“ firmierend, änderte sich der Name in „Stadtwerke Klagenfurt – Mobilität“ (STW) und **2018** durch Umwandlung der Rechtsform in „Klagenfurt Mobil GmbH“ (KMG).

Züge im Wandel der Zeit

NR. 2 | 2025

» In den letzten 25 Jahren hat sich sehr viel getan

MARKUS LAMPERSBERGER
DAVID LACKNER

2000 - 2025

In der 25-jährigen Geschichte von **fahrgast kärnten** hat sich das Erscheinungsbild der Züge im Nah- und Fernverkehr stark gewandelt. Machten Züge im Jahr 2000 teils einen veralteten und abgewirtschafteten Eindruck, so kann man 2025 im Regelfall durchaus von einer angemessenen Qualität sprechen. Die seinerzeit geforderten Eigenschaften eines komfortablen Zuges wie Klimaanlage, Niederflureinstieg oder Steckdosen gehören heute längst zur Standardausstattung.

Die folgenden Bilder sollen ein Zeugnis für die Entwicklung der Züge darstellen.



Triebwagen der Reihe 4030 im Bahnhof Feldkirchen (2001)



Cityshuttle-Garnituren ersetzen ab 1997 die Reihe 4030



Elektrotriebwagen „Desiro ML“ (links) und „Talent“ (rechts).

Zu Beginn der 2000er Jahre verkehrten mancherorts noch Triebwagen der Reihe 4030. Diese wurden beginnend ab dem Jahr 1997 sukzessive durch Cityshuttle-Garnituren ersetzt, welche jedoch noch durch das Fehlen von Barrierefreiheit und Klima-Anlagen sowie offene WC-Anlagen geprägt waren. Dennoch wurden diese bis vor kurzem noch als Verstärkerzüge im Fernverkehr eingesetzt.

Seit dem Jahr 2023 werden alle Bahnstrecken in Kärnten elektrisch betrieben, wofür im Nahverkehr nahezu ausschließlich moderne Elektrotriebwagen der Typen „Desiro ML“ und „Talent“ eingesetzt werden.



Regionaltriebwagen der Reihe 5047 in der Bahnstation Priel in Wolfsberg (im Jahr 2007)



Dieseltriebwagen Desiro im Bahnhof Grafenstein (2007)

Die seit den 1980er Jahren eingesetzten Regionaltriebwagen der Reihe 5047 wurden, den gestiegenen Komfortansprüchen folgend, Anfang der 2000er Jahre durch barrierefreie, klimatisierte Dieseltriebwagen der Type „Desiro“ ersetzt (Foto links und rechts unten, Seite 22).

Seit der Umstellung der letzten dieselbetriebenen Bahnstrecken in Kärnten auf Elektrobetrieb im Jahr 2023 sind diese Garnituren in unserem Bundesland nicht mehr präsent.



2008: Damals noch „Erd-Bahnsteig“ im Bahnhof Wolfsberg



Ein bequemes Einsteigen ist nun fast schon Standard

Bei sogenannten „Erd-Bahnsteigen“ mussten Fahrgäste einen großen Höhenunterschied beim „Einsteigen“ überwinden. Mittlerweile wurden auch in Kärnten zahlreiche Bahnstationen modernisiert. Barrierefreie Bahnsteige sind nun großteils Standard und ermöglichen ein einfaches „Betreten“ von Nahverkehrszügen.



Intercity-Zug noch ohne Steckdosen im Bahnhof Friesach im Jahr 2000

Foto: TAÖ / Christoph Posch



Intercity-Zug mit Steckdosen (Foto aus 2023)

alle Fotos, falls nicht anders angegeben: - ML -



Railjet-Garnitur im Bahnhof Klagenfurt (Foto aus 2022)

Manche Fernverkehrsverbindungen werden noch als IC-Züge (InterCity-Züge) geführt, wobei die Wagen der ursprünglichen Ausführung im Lauf der Jahre umgebaut und unter anderem mit Steckdosen ausgestattet wurden.

Zum größten Teil wird der Fernverkehr nun von Railjet-Garnituren (RJ) geprägt.

Beginnend mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 soll deren Innenraum sukzessive grundlegend überarbeitet und modernisiert werden. Laut ÖBB sollen diese umgebauten RJ-Garnituren dann auch auf der Koralmbahn eingesetzt werden.

» Ein neues Eisenbahnzeitalter beginnt

2026

Mit Inbetriebnahme der Koralmbahn am 14.12.2025 wird der Schienenverkehr in Kärnten völlig neu aufgestellt und erreicht in seiner Dimension ein Ausmaß, welches es in dieser Größe bisher nicht gab.

fahrgast kärnten informiert in diesem Artikel über sämtliche Neuerungen, unser Bundesland betreffend. Auf die genaue Angabe von Fahrplanzeiten wird aufgrund des Umfangs der Neuerungen verzichtet. Diese entnehmen Sie bitte der elektronischen Fahrplanauskunft im ÖBB Scotty oder der telefonischen Fahrplanauskunft unter der Telefonnummer 05 1717.

» FERNVERKEHR

Villach - Wien

26 x täglich
Stundentakt mit RJ
Zweistundentakt mit RJX

Im Fernverkehr wird es ab dem Fahrplanwechsel 26 tägliche Verbindungen zwischen Wien und Villach, mit einer deutlich kürzeren Reisezeit von 3:34 h geben. Auf dieser Relation sieht der Fahrplan einen Stundentakt im RJ-Verkehr sowie einen Zweistundentakt im Railjet-Express-Verkehr (RJX) vor.

Von Villach werden zwei RJX nach Venedig, sowie ein RJX nach Triest weitergeführt.

Die RJ-Züge halten in St. Paul im Lavanttal, Klagenfurt und Villach, sowie meist auch in Velden am Wörthersee. In Tagesrandlage gibt es auch Halte in Kühnsdorf-Klopeiner See sowie Pörschach am Wörthersee.

Villach - Wien Mit AIR-Rail zum Flughafen

Künftig fahren sieben AIR-Rail-Direktzüge zum Flughafen Wien-Schwechat und retour.

Wien - Villach spätere Rückreise möglich

Der letzte Zug des Tages Richtung Kärnten verlässt Wien künftig erst um 21:24 Uhr.

Ankunft in Klagenfurt um 00:57 Uhr und in Villach um 01:27 Uhr.

Villach - Wien

über die „alte“ Südbahnstrecke
2x täglich mit IC

Von Villach wird es täglich 2 IC-Verbindungen über die Ossiacher Seestrecke und die „alte“ Südbahn nach Wien geben.

Diese halten in Kärnten entlang des Ossiacher Sees in allen Verkehrsstationen sowie in Feldkirchen, St. Veit an der Glan, Treibach-Althofen und Friesach.

Villach - Salzburg 20 x täglich mit Stundentakt

Auch die Tauernbahn erlebt durch die Inbetriebnahme der Koralmbahn eine Aufwertung.

Künftig wird der hochrangige Fernverkehr von Graz nach Salzburg über Klagenfurt und die Tauernbahn geführt. Daraus ergibt sich ein Stundentakt zwischen Villach und Salzburg mit 20 täglichen Verbindungen.

Fünf dieser Verbindungen werden ab Salzburg nach Deutschland weitergeführt. Alle Züge der Tauernbahn halten in Kärnten in Spittal-Millstättersee und Mallnitz-Obervellach.

Villach - Prag 3 x täglich ohne Umsteigen

Die Reisezeit für diese Direktverbindung beträgt knapp 8 Stunden.

Villach - Laibach Zweistundentakt

Im Fernverkehr Richtung Slowenien gibt es einen Zweistundentakt zwischen Villach und Laibach. Auf dieser Linie kommt es zum Wegfall des Haltes in Faak am See.

Wien - Lienz 2x täglich mit RJ

Richtung Lienz wird es täglich zwei RJ-Verbindungen ab Wien geben. Diese Züge halten im oberen Drautal in Greifenburg-Weißensee und Oberdrauburg.

Klagenfurt - Graz 29 x täglich

Die Reisezeit der schnellen RJX-Verbindung beträgt 42 Minuten.

Klagenfurt - Bruck/Mur Stundentakt mit Interregio

Durch die Einführung der neuen Zuggattung Interregio (IR) kommt es im Inneralpinen Verkehr zu einer völligen Neuordnung.

Kärnten wird mit der Interregio-Linie Aichfeld zwischen Klagenfurt und Bruck an der Mur im Stundentakt bedient. Die Züge halten zwischen Klagenfurt und St. Veit a. d. Glan in der Haltestelle Klagenfurt Annabichl und ab St. Veit a. d. Glan in allen Verkehrsstationen, da sie in dieser Relation, zumindest im kommenden Jahr, die Aufgaben des Nahverkehrs übernehmen.

Fotos: - ML -



Ein „Desiro ML“ -Triebwagen auf der S-Bahn-Linie S2 im Bahnhof Feldkirchen in Kärnten



Auf der Strecke Villach - Wien gibt es künftig im Fernverkehr einen Stundentakt im Railjet-Verkehr (RJ) und einen Zweistundentakt im Railjet-Express-Verkehr (RJX)

» Auch WESTbahn künftig auf der Koralmbahn

Ab 1. März 2026 wird auch der private Verkehrsanbieter WESTbahn die Koralmbahn befahren und täglich 5x pro Richtung die Strecke Wien - Villach bedienen. Zum Einsatz kommen neue bis zu 250 km/h schnelle Fernverkehrsfahrzeuge des Schweizer Herstellers Stadler. Als besonders kundenfreundliches Angebot sind bei der WESTbahn Sitzplatzreservierungen für Inhaber eines KlimaTickets kostenlos.

» NAHVERKEHR

Auch im Nahverkehr wird das Fahrplan-Angebot neu geordnet und um 20 % ausgeweitet.

Neuordnung der S-Bahn-Linien

- » S1 von Wolfsberg nach Pusarnitz
- » S2 von Klagenfurt, St. Veit an der Glan, Feldkirchen in Kärnten nach Villach
- » S3 von Klagenfurt nach Weizelsdorf
- » S4 von St. Veit an der Glan, Klagenfurt und Villach nach Hermagor
- » S5 von Villach nach Rosenbach
- » S6 von Villach nach Lienz.

Zusätzlich zum Interregioverkehr verkehren in der Morgenspitze zwei S-Bahnzüge (S7) von Friesach nach Klagenfurt und abends ein S-Bahnzug retour von Klagenfurt nach Friesach.

Takte der S-Bahn

Sämtliche S-Bahn-Linien verkehren an 365 Tagen im Jahr stündlich, mit Ausnahme der S3, welche an Wochenenden in einem Zwei-Stunden-Takt verkehrt.

Zwischen den Bahnhöfen Spittal-Millstättersee, Villach, Klagenfurt und St. Veit an der Glan wird durch die S1, S4 und S6 wochentags ein Halbstundentakt angeboten.

Sämtliche S-Bahnen sind an den nebenstehend angeführten Umsteigeknoten meist mit kurzen Umsteigezeiten verbunden.

Die beiden Regionalzugpaare zwischen Spittal-Millstättersee und Mallnitz-Obervellach bleiben in annähernd gleicher Fahrplanlage erhalten.

Vier Umsteigebahnhöfe

Es wird in Kärnten vier Umsteigebahnhöfe zwischen dem Fernverkehr und dem Nahverkehr geben. Diese sind St. Paul im Lavanttal, Klagenfurt, Villach und Spittal/Millstättersee.

Resümee fahrgast kärnten

Bei der Gründung von **fahrgast kärnten** im Jahr 2000 hätten selbst die größten Optimisten den neuen Fahrplan der Schiene, welcher am 14. Dezember 2025 in Kraft treten wird, niemals erwartet.

Für Öffi-Benutzer ist der Fahrplanwechsel ein Jahrhundertereignis.

Im Namen des Vorstandes von **fahrgast kärnten** wünsche ich Ihnen eine stets angenehme Reise im neuen Eisenbahnzeitalter!

» Nun landesweit einheitliches Erscheinungsbild

2000 - 2025

Aus den ursprünglich zwei Regionalbus-Unternehmen „Postbus“ und „Bahnbus“ entstand im Jahre 2000 die „ÖBB Postbus GmbH“.

Nach den unterschiedlichen Lackierungen (gelb und rot) und einer Übergangsphase in der Farbe „sandquarz“ entstand die erste einheitliche Lackierung mit weiß-türkisem Grundton und bunten Pfeilen.

Mittlerweile gibt es ein vom jeweiligen Verkehrsunternehmen unabhängiges Erscheinungsbild für alle Kärntner Regionalbusse.



Standardbus im Regionalverkehr bis Anfang der 2000er Jahre Foto: - DL -



Erste klimatisierte Busse bei Bahn und Post



Fotos: - TAÖ / Gernot Beier -



Postbus in roter Bahnbus-Farbe kurz nach der Fusion der beiden Unternehmen. Foto: - ML -



Aktuelles Design aller Kärntner Regionalbusse

Foto: - Christian Paulin -



ÖBB-Postbus in „Sandquarz“-Lackierung Foto: - DL -



mikro-BUS: SI als flexible Ergänzung des Busverkehrsangebotes in Villach

Foto: - ML -

BUSSE IM WANDEL DER ZEIT



Busse der Villacher Verkehrsgesellschaft Kowatsch. Linkes Foto aus dem Jahr 2002 und rechts ein klimatisierter Niederflrbus aus dem Jahr 2005 Fotos: - ML -



Villacher Stadtbuss der Firma Dr. Richard im Design der Kärntner Linien

» Änderungen im Postbus-Verkehr

2026

Mit Inbetriebnahme der Koralmbahn wird sich in Kärnten der Eisenbahnverkehr grundlegend verändern. Somit ist es natürlich unumgänglich, auch den bestehenden Regionalbusverkehr an die neuen Gegebenheiten anzupassen, auszuweiten und zu adaptieren.

Neue Liniennummern

Die Reform der Liniennummern betrifft alle Linien in Kärnten. Die bisherigen 4-stelligen Nummern werden 3-stellig und in 100er Gruppen nach Bezirken neu geordnet. Stadt- und Vorortverkehre erhalten 2-stellige Nummern.

Neuer Knotenpunkt Bahnhof St. Paul i.L.

Grundlegende Änderungen wird es im Lavanttal, am Zollfeld und am Millstätter See geben. In den anderen Gebieten werden kleinere zeitliche Anpassungen an den Bahnfahrplan vorgenommen.

Die größte Veränderung wird es im Lavanttal geben. Als zentraler Knotenpunkt im Busverkehr wird der Bahnhof St. Paul im Lavanttal dienen. Von dort ausgehend werden im 60-Minuten-Intervall die Linien nach Lavamünd, Wolfsberg und ins Granitztal bedient.

Neuer Hauptkorridor Klagenfurt / St. Paul

Weiters kommt als neuer Hauptkorridor eine durchgehende Linie von St. Paul über den Griffner Berg und Völkermarkt nach Klagenfurt.

Die Fahrpläne starten morgens so, dass man vor 7 Uhr in Klagenfurt/Graz ankommen kann und abends um 20 Uhr Klagenfurt/Graz verlässt und somit noch einen Busanschluss ab St. Paul hat.

In St. Georgen im Lavanttal wird es einen Umstiegspunkt zwischen den dortigen Linien geben.

Neuer Knotenpunkt Bahnhof Maria Saal

Umfassende Fahrplanausweitungen werden auch am Zollfeld und in St. Veit an der Glan umgesetzt.

Zentraler Knotenpunkt wird eine neue Wendeschleife inkl. Bushaltestelle am Bahnhof Maria Saal sein. Von dort werden mit guten Umstiegszeiten zum Bahnverkehr im Stundenintervall Busse via Karnburg und Hörzendorf sowie via St. Donat nach St. Veit an der Glan fahren.

Auch der Stadtverkehr St. Veit wird neu aufgestellt. Das Gewerbegebiet in Blintendorf sowie das Krankenhaus wird künftig angebunden.

Etwa 150.000 zusätzliche Fahrplankilometer pro Jahr werden in dieser Region künftig angeboten.

Neues in Spittal

Vom Bahnhof Spittal an der Drau wird es hinkünftig im Halbstundenintervall via Millstatt und Döbriach nach Radenthein gehen.

Dort wird ein Umstiegsknoten zur Linie von/nach Villach angeboten.

Neues in Südkärnten

Im Südkärntner Raum wird das vor etwa 2 Jahren eingeführte Angebot weitgehend beibehalten, allerdings um etwa 30 Minuten zeitversetzt, um weiterhin gute Anschlüsse an den S-Bahn Verkehr zu erreichen.

Neue Abendverbindung

Der bestehende Schnellbus SB3, zwischen Villach und Ferlach durchs Rosental, künftig als X3 bezeichnet, wird um eine attraktive Abendverbindung ab Villach kurz nach 19 Uhr erweitert, welche insbesondere Bediensteten des LKH Villach eine ideale Heimfahrtmöglichkeit bietet.

Neuer Anschluss an Bahnhof Lind-Rosegg

Der Wochenendverkehr von Weizelsdorf ausgehend, wird nun Anschluss an den Bahnhof Lind-Rosegg herstellen.

Unteres Drautal

Der Busverkehr im Unteren Drautal wird, da Umstiegszeiten in Puch nicht mehr sinnvoll machbar sind, dahingehend erweitert, dass die Fahrten nach der Frühspitze ab ca. 8 Uhr, nun wieder nach Villach durchgebunden werden.

Resümee: ausgeweitetes Angebot

Mit Fahrplanumstellung erhalten viele Kärntner Regionen ein attraktives und ausgeweitetes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, welches natürlich auch eine besonders wichtige Aufgabe als Zubringer/Abbringer zur Koralmbahn darstellt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das Regionalbusangebot zum Jahrhundertprojekt Koralmbahn eine wichtige Ergänzung darstellt. ●

» Einladung zur 22. Jahreshauptversammlung

- » **Termin:** 4. Dezember 2025 um 17 Uhr
- » **Ort:** Bahnrestaurants „Fresco“ am Hbf. in Klagenfurt

- » **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



- » Mit einem jährlichen Mitgliedsbeitrag von € 25,- unterstützen Sie unsere ehrenamtliche Tätigkeit. Vielen Dank!
- » IBAN: AT 80 4300 0000 0003 5211
BIC: VBOEATWW

» fahrgast-Treffen:

Nächste Termine:

Beginn jeweils um 17 Uhr

04.12.2025 in Klagenfurt
Jahreshauptversammlung

29.01.2026 in Klagenfurt
26.02.2026 in Villach
26.03.2026 in Klagenfurt
30.04.2026 in Villach
28.05.2026 in Klagenfurt

» Klagenfurt:

Restaurant „Fresco“ am Hbf.

» Villach:

„Annenhof“, Rennsteiner Str. 11



Jubiläums-Veranstaltung

fahrgast kärnten

24.10.2025

fahrgast kärnten feierte in der HTL1-Lastenstraße mit Vertretern von Politik und Verkehrsunternehmen das 25. Jubiläum der Vereinsgründung.

Nach den Begrüßungsworten vom Hausherrn, Direktor **Mag. Dr. Michael Archer**, folgten Grußworte von Landesrat **Mag. Sebastian Schuschnig**, Bürgermeister **Christian Scheider** und Stadträtin **Sandra Wassermann, BA**.

Die Ehrengäste bedankten sich bei den Vertretern von **fahrgast kärnten** für das langjährige ehrenamtliche Engagement als Sprachrohr für die Fahrgäste von Bahn und Bus in Kärnten und würdigten die jahrelange Zusammenarbeit.



Mag. Sebastian Schuschnig
Landesrat für ÖV, Kärnten



Christian Scheider
Bürgermeister Klagenfurt am W.

Fotos: Thomas Hude



Sandra Wassermann, BA
Stadträtin für ÖPNV, Klagenfurt am W.

- » **Seit 25 Jahren ein wichtiger Partner für das Land ...**

- » **Das fachliche Feedback dient jeder Gemeinde ...**

- » **Danke für die konstruktive Zusammenarbeit ...**



Foto: - Thomas Hude -

HTL1-Direktor Mag. Dr. Michael Archer, LR Mag. Sebastian Schuschnig, Vorstandsmitglieder von fahrgast kärnten, STR.ⁱⁿ Sandra Wassermann, BA und Bürgermeister Christian Scheider (v.l.n.r.)



Foto: - Thomas Hude -

Dipl.-Ing. Christian Heschtera, Geschäftsführer vom VKG - Verkehrsverbund Kärnten GesmbH (links im Bild)



Das Team von fahrgast kärnten wird schon seit einiger Zeit von Christian Paulin kompetent unterstützt! (rechts im Bild)



Foto: - Thomas Hude -

Auch Vertreter von Kärntner Verkehrsunternehmen nahmen teil. Mag. Martin Bacher (Kärnten Bus), R. Hunacek, Reinhard Wallner (ÖBB-Regionalmanager Kärnten), Beate Sommer, BSc. und Jürgen Rohde (beide Postbus), E. Kaltenbacher, Dr. M. Lampersberger, Dr. Wolfgang Hafner (KMG) und Mirko Gavric (Kärnten Bus) (v.l.n.r.)

Die Themen der Fachvorträge drehten sich um die Koralmbahn:

- » **Dipl.-Ing. Hans Schuschnig** sprach über „**Die strategische Bedeutung der Koralmbahn**“ und spannte einen Bogen vom Beginn der Planungen im Jahre 1992, dem Baubeginn des Koraln-Tunnels im Jahre 2008 bis hin zum Semmering-Tunnel, der im Jahre 2030 eröffnet werden soll.
- » **Reinhard Wallner** sprach über „**Die Koralmbahn und den integrierten Taktfahrplan**“. Neben den massiven Angebotssteigerungen konnte er auch berichten, welche neuen Fahrzeuge künftig auf der Koralmbahn im Einsatz sein werden.
- » **Beate Sommer, BSc.** informierte das Publikum über „**Änderungen im Regionalbus-Verkehr in Kärnten**“, vor allem auch im Hinblick auf die Eröffnung der Koralmbahn.



Dipl.-Ing. Hans Schuschnig
Land Kärnten, Abteilung 7

- » **Ein Meilenstein in der Verkehrsinfrastruktur ...**



Reinhard Wallner
ÖBB-Regionalmanager für Kärnten

- » **2016 gab es 17 Mio. Akm (Angebots-km), 2026 werden es 36 Mio. Akm sein ...**



Beate Sommer, BSc.
stv. Sprecherin der Kärntner Linien

- » **Nutzen Sie das vielfältige Angebot!**



Kärntner Linien
Wir verbinden.



KLAGENFURT

VILLACH

70x^{*} pro Tag.

**& WAS
FÄHRST
DU?**

Schneller. Öfter. Kärnten.
Mit dem neuen Mobilitätsangebot
ab dem 14.12. in Kärnten
noch öfter ankommen!



oebb.at/kaernten | kaerntner-linien.at

Meine Jahreskarte für alle
Verbundlinien in Kärnten!**

* Gültig ab 14.12.2025. Planmäßige Verbindungen an Werktagen von Klagenfurt Hbf nach Villach Hbf. Druck- und Satzfehler vorbehalten. Foto: © AdobeStock/dudlajzov
** Kärnten Ticket: Preise, Infos, Kauf: Es gelten die Tarifbestimmungen der VKG. Das Kärnten Ticket ist ein Produkt der KlimaTicket-Familie und gilt nicht für Sonderverkehre.

Grazer Stadtbusverkehr

Baldige Veränderung im Grazer Busnetz

Mit der Inbetriebnahme der Innenstadtentlastungsstrecke am 29. November 2025 kommt es auch zu mehreren Änderungen im städtischen Busnetz.

Nach über zwei Jahren Bauzeit geht die langersehnte Innenstadtentlastungsstrecke am 29. November 2025 in Betrieb. Ein bedeutender Schritt für das Grazer Straßennetz. Dies bringt auch einige Änderungen im Grazer Busnetz mit sich.

Linie 67

Aktuell verkehrt die Linie 67 noch zwischen der Zanklstraße und dem Zentralfriedhof. Die Streckenführung zum Zentralfriedhof wird bald Geschichte sein, da die Linie 67 künftig zwischen Zanklstraße und der neuen Endstation bei der Dr.-Renner-Schule verkehren wird. So wird eine neue Direktverbindung zwischen dem Norden und Südosten der Stadt geschaffen. Weiterhin wird abends sowie sonn- und feiertags ganztägig die Linie 67 von der Linie 67E im kürzeren Streckenabschnitt Jakominiplatz–Zanklstraße abgelöst.

Linie 52

Als Ersatz für die wegfallende Bedienung der Triester Straße und des Zentralfriedhofs durch die Linie 67 wird die Linie 52 dienen. Diese soll nun auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet werden und auch abends sowie ganztags an Sonn- und Feiertagen zwischen dem Hauptbahnhof und dem Zentralfriedhof verkehren. Eine Entwicklung, die FAHRGAST sehr begrüßt, da die Triester Straße somit täglich und direkt an den Hauptbahnhof angebunden wird.

Linie 31

Unerfreulich ist jedoch die geplante Kürzung der Linie 31 bzw. 31E im Westen. Diese soll nämlich in Zukunft nicht mehr wie derzeit bis nach Webling zum Metro-Markt fahren, sondern bereits an der Haltestelle Harter Straße enden, wofür dort eine eigene Wendeschleife errichtet werden soll. Die Graz Linien nennen hierfür als Ersatzmaßnahme den Umstieg zur Linie 62, die dann ausschließlich mit Gelenkbussen betrieben werden wird und damit mehr Kapazität bieten soll. Begründet wird diese

Maßnahme durch Einsparung eines Buskurses auf der Linie 31, um diesen an anderer Stelle einzusetzen – damit ist konkret der Ausbau der Linie 52 gemeint – sowie ein mögliches Verbot, das den Bussen nicht mehr gestatten soll, über den Parkplatz des Metro-Marktes zu wenden.

Wir als Fahrgastvertretung betrachten diese Kürzung als Fehler, da hiermit eine wichtige Direktverbindung für die Anwohner der westlichen Weblinger Straße in die Innenstadt verloren geht. Diese sind somit gezwungen, einen längeren Fußweg zur Linie 32 in die Kärntner Straße auf sich zu nehmen. Daraus ergibt sich auch die Gefahr, dass die ohnehin sehr nachgefragte Linie 32 durch diesen weiteren Fahrgastandrang zusätzlich belastet wird. Dazu werden auch potenzielle Einkäufer aus der Peter-Rosegger-Straße zum Umsteigen gezwungen, nur um zwei Stationen weiterzukommen. Wir appellieren an die Verantwortlichen, diesen Schritt zu überdenken und von einer Kürzung der Linie 31 abzusehen.

Ahmed Temirbulatov



Von den Änderungen ab 29. November 2025 sind die Buslinien 31, 31E, 52, 62 und 67 betroffen.

Bild: Armin Ademovic

Graz Innenstadt-Entlastung: Nach langjähriger Baustelle startet die Neutorlinie am 29.11.2025.

Seite II

Österreich Rahmenplan: Spätere Projektfertigstellungen und Gefahr für die Thermenbahn.

Seite VI

Österreich Interregio: Hoffnungsträger mit Schönheitsfehlern bei Kapazität und Tarif.

Seite VIII

Neutorlinie

Innenstadtentlastung ab 29. November 2025

Im Vorfeld der Eröffnung der Innenstadt-Entlastungsstrecke (auch „Neutorlinie“ genannt) verwandelte sich nicht nur die Innenstadt, sondern auch die Annenstraße in eine Großbaustelle. Zweifellos eine logistische Herausforderung.



Bus des Schienenersatzverkehrs Linie E6 zur Smart City am Jakominiplatz

Am 29. November 2025 wird in Graz die Neutorlinie (Innenstadt-Entlastungsstrecke) durch die Neutor-, Belgier- und Vorbeckgasse in Betrieb genommen. Das ist ein Meilenstein in der Grazer Straßenbahngeschichte, war die Herrngasse doch seit 1957 (Einstellung der Strecke durch die Elisabethnergasse)

das Nadelöhr im Grazer Straßenbahnsystem schlechthin. Zuvor gab es allerdings noch eine „Jahrhundertbaustelle“. Während einerseits die Gleise der neuen Strecke mit den bestehenden in der Annenstraße verbunden wurden, wurden andererseits die Gleisanlagen in der Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof, das Gleisdreieck in der Asperngasse,



Während der Zeit des Schienenersatzverkehrs verkehrten die Linien 5/6 und 4/7, um nicht am Jakominiplatz wenden zu müssen.

die Zufahrt zur neu ausgebauten Remise in der Eggenberger Straße und auf der Erzherrzog-Johann-Brücke (ehemals Hauptbrücke) saniert.

Schienenersatzverkehr

Auch wenn die Organisation des Schienenersatzverkehrs während der Baustelle als sehr gut zu bewerten ist, so hat die Situation doch wieder einmal klar aufgezeigt, welche Vorteile die Straßenbahn in puncto Leistungsfähigkeit gegenüber Bussen hat, und wie wichtig es wäre, wenn Graz wieder ein richtiges Straßenbahn-„Netz“ hätte, in dem sich Baustellen besser umfahren ließen und nicht ein großer Teil der Linien eingestellt werden müsste.

Der Tausch der Gleise in der Nahverkehrsdrehscheibe

fand im Wesentlichen im Mai und Juni statt. Hier muss die Frage gestellt werden, ob es nicht sinnvoller gewesen wäre, damit bis zu den Sommerferien zu warten. Der Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen lief anfangs etwas schleppend – der Bus musste sich ja mit dem Individualverkehr die Ausweichroute teilen – nach wenigen Tagen aber grundsätzlich störungsfrei. Behinderungen durch den Individualverkehr waren allerdings immer wieder an der Tagesordnung. Außerdem waren die Busse tagsüber oft hoffnungslos überfüllt. Die Busse mussten immer eine lange Ausweichstrecke über Eggenberger Straße, Annenstraße, Elisabethnergasse und Griesplatz zum Jakominiplatz bzw. über Joanneum-



Zwei Fahrzeuge der Linie 4 von/nach Reininghaus an der Alten Poststraße



Zwei Fahrzeuge der Linie 5/6 von/nach Puntigam in St. Peter



Erste Probefahrt an der Abzweigung von der Radetzkystraße in die Neutorgasse



Probefahrt in der Neutorgasse vor dem Joanneum

ring, Radetzkystraße, Brückenkopfgasse und Griesplatz, sowie bis zum 5. Juli ab Esperantoplatz über Hans-Ressel-Gasse und Keplerstraße zum Hauptbahnhof zurücklegen.

Annenstraße

Apropos Annenstraße: hier ist im Laufe der Jahre leider ziemlich alles schiefgelaufen. Eine misslungene Umgestaltung, der Versuch einer „halben Verkehrsberuhigung“ und jetzt auch noch die unver-

ständige Entscheidung, den Individualverkehr zugunsten eines Radstreifens stadteinwärts ebenfalls im Mischverkehr mit der Straßenbahn zu führen. Hier sind leider Behinderungen der Straßenbahn durch abbiegende PKW oder Rückstaus in den Haltestellenbereichen immer wieder zu sehen. Die Annenstraße und auch die Neutorlinie sollten aus Sicht von PRO BIM eine reine Rad-Schienen-Achse ohne Kfz-Verkehr (ausgenommen Zufahrt) sein. Da-



Die neue Streckenführung weist viele Ampeln auf. Ohne eine Vorrangschaltung drohen diese zum Verspätungsrisiko zu werden.

Auf dem neuen Abschnitt mit den Haltestellen Andreas-Hofer-Platz und Bad zur Sonne wird Montag bis Freitag tagsüber die Linie 17 LKH-Wetzelsdorf, abends, Samstag, Sonntag und an Feiertagen die Linie 16 St. Peter-Smart City geführt.



Probefahrt am Andreas-Hofer-Platz

zu konnte sich die Stadt aber leider noch nicht durchringen. Scheitert es hier an der Politik oder an den Behörden?

Viele Ampeln

Und noch etwas dürfte nach Inbetriebnahme der neuen Strecke spannend werden: seit einiger Zeit werden die Grazer Straßenbahnstrecken regelrecht mit Ampeln „zugepflastert“. An jeder Haltestelle und auch dazwischen an fast jedem Fußgängerübergang gibt es mittlerweile eine Ampel. Alles für die Verkehrssicherheit, versteht sich. Wieviel das kostet ist eine Frage, wieviel Zeit das dem Öffentlichen Verkehr aufgrund fehlender oder nicht funktionierender

Beeinflussung dieser Ampeln kostet eine womöglich noch entscheidendere. Angeblich sollen viele der Straßenbahnfahrzeuge überhaupt noch nicht über die notwendigen technischen Voraussetzungen für das neue Ampel-Kommunikationssystem C-IST (Cooperative Intelligent Transport System) verfügen. Warum das in Hinblick auf die neue Entlastungsstrecke besonders interessant ist? Weil auf gut einem Kilometer zwischen Jakominiplatz und Roseggerhaus sage und schreibe zwölf Ampeln stehen. Auf der Strecke über den Hauptplatz gibt es lediglich vier.

Martin Wolf, Stefan Kompacher

FAHRGAST-Kontakt und Impressum

Gelbe Post:	FAHRGAST % Österr. Hochschülerschaft, Rechbauerstraße 12, 8010 Graz
E-Mail:	office@fahrgast-steiermark.at
Homepage:	www.fahrgast-steiermark.at
Facebook:	www.facebook.com/fahrgast.steiermark
X/Twitter:	www.twitter.com/fahrgast_stmk
Instagram:	www.instagram.com/fahrgast_steiermark
Mobil:	+43 681 20 41 90 23
Konto:	IBAN: AT33 4300 0100 0000 6326
Treffen:	Montags, 19.30–21.00 Uhr, abwechselnd online oder im Gasthaus. Um Voranmeldung wird gebeten.
ZVR-Zahl:	186923810
Layout:	Tobias Köhler

Endstation

Die unsichere Zukunft der Linie 31 in Webling

Entgegen den Aussagen der Politik droht für Teile der Straßganger Bevölkerung eine Verschlechterung der ÖV-Anbindung in das Zentrum von Graz. Die beschlossenen Maßnahmen könnten zu einer Verschärfung der Verkehrsprobleme im Bezirk beitragen.

Im Jänner 2020 hat die damalige Verkehrsstadträtin Elke Kahr auf der Seite *MeinBezirk.at* zu Fragen des ÖV-Angebots in Graz Stellung genommen. Dabei antwortete sie auf die Frage der ÖV-Anbindung des Kehlbergs, dass die Führung der Buslinie 31 über die Ankerstraße und die Martinhofstraße schon seit längerer Zeit in Diskussion sei.

Gute Verbindung

Seit der Buslinien-Reform 1977 fährt die Linie 31 entlang der Straßganger Straße bis zur Haltestelle Webling und ermöglicht so eine gute Anbindung für alle Anrainer in das Zentrum von Graz. In den letzten 20 Jahren sind im Bereich westlich der Straßganger Straße viele Wohnsiedlungen entstanden. Die Nähe einer direkten Anbindung

an die Innenstadt war für einige Bewohner ein wichtiger Entscheidungsgrund, um sich hier ein Haus bzw. eine Wohnung zu kaufen. Durch die bevorstehende Verkürzung der Linie um zwei Haltestellen mit Ende November ist diese Anbindung wieder in Frage gestellt. Als Gründe wurden von den Graz Linien und der Politik neben einer geringen Auslastung auch das Führen der Umkehrschleife über einen Privatgrund angegeben.

Keine Alternative

Statt der zwei Haltestellen sollen die Fahrgäste jetzt die parallel verlaufende Linie 62 nehmen oder einen Fußmarsch von einem halben Kilometer zur neuen Endhaltestelle absolvieren. Leider ist die Buslinie 62 keine echte Alternative, da sie bis zur Station Webling schon 14 Minuten im dichten Stadtverkehr unterwegs ist, wodurch es regelmäßig zu Verspätungen und überfüllten Bussen kommt. So bleibt vielen ÖV-Benutzern (unter anderem Schülern und älteren Personen) nur der Fußmarsch oder das Überwinden der letzten Meile mit dem PKW, um noch weiterführende Anschlüsse zeitgerecht erreichen zu können. Ein gesteigerter Individualverkehr wird aber auch wieder die Verkehrsbelastung in der Straßganger Straße und Weblinger Straße weiter erhöhen. Verschärfend kommt hinzu, dass viele Straßen westlich der Straßganger Straße mit Gegenverkehr geführt werden, aber keinen Gehsteig haben, wodurch der Weg zum Bus durch den steigenden Autoverkehr noch gefährlicher wird.

Bessere Lösungen

Unter diesem Aspekt würde es sich lohnen, den eingangs erwähnten Beitrag der



Unsichere Zukunft für die Endhaltestelle Webling der Linie 31

jetzigen Bürgermeisterin für eine Neuauflage der Endhaltestelle Webling weiter zu verfolgen. Eine größere Umkehrschleife in Kombination mit einem verbesserten Verkehrskonzept könnte das Problem der Umkehrschleife am Privatgrund lösen und die ÖV-Anbindung fit für die geplante Entwicklung des Stadtteils mit weiteren Wohneinheiten in den nächsten 20 Jahren machen. Eine andere Lösung wäre die Wiederbelebung der jetzigen Endhaltestelle zu Spitzenzeiten, um den Wunsch von über 900 Unterzeichnern einer Petition zur Erhaltung der Endhaltestelle teilweise gerecht zu werden.

Michael Prokop, Michael Thonhauser
Siedlungsgemeinschaft Webling 12/13



Aktuelle Umkehrschleife der Linie 31 (rot) und die Varianten Vorschlag laut Graz Linien (orange) und Vorschlag laut Kahr (grün). Quelle: OpenStreetMap

Ostbahn-SEV

Bauarbeiten führten in den Ferien zu Ersatzverkehr

Die Arbeiten für Elektrifizierung und Infrastrukturverbesserung der Steirischen Ostbahn Graz–Szentgotthárd führten auch 2025 während der gesamten Sommerferien zu Schienenersatzverkehr im Abschnitt Graz Hbf–Gleisdorf. FAHRGAST brachte bereits im Vorfeld Vorschläge ein.

Bereits in den Sommerferien 2024 war die Steirische Ostbahn zwischen Graz und Gleisdorf gesperrt und ein Schienenersatzverkehr wurde eingerichtet. Grundsätzlich war der Ersatzverkehr gut geplant: Da die Fahrzeit von Bussen bei Bedienung aller S-Bahn-Stationen auf diesem Streckenabschnitt natürlich wesentlich länger ist als die der S-Bahn selbst, wurden die meisten Züge durch zwei Busse ersetzt: Einen Schnellbus mit einer Fahrzeit von 45 Minuten und Halten in Graz Hbf, Graz Don Bosco, Graz Ostbahnhof und Graz Liebenau Murpark (mit anschließender Fahrt über die Autobahn nach Gleisdorf) sowie einen langsamen Bus mit einer Fahrzeit von 1:21 h und Halt an allen Stationen bzw. Ersatzhaltestellen. Zum Vergleich: Die Fahrzeit mit der S-Bahn zwischen Graz Hbf und Gleisdorf beträgt 42 Minuten.

Zusätzliche Ersatzbusse gab es für die REX-Verbindungen sowie für die Fernverkehrszüge nach Ungarn. Letztere wurden gleich zwischen Graz und Szentgotthárd komplett im Schienenersatzverkehr geführt. Auch die letzten S-Bahnen um 23.07 Uhr und 0.07 Uhr ab Graz Hbf wurden auf ihrem gesamten Laufweg bis Fehring durch Busse ersetzt – leider ausschließlich durch langsame, an allen Sta-

tionen haltende. Damit war man zwischen Graz Hbf und Fehring zu später Stunde ganze 2:09 h unterwegs.

Abfahrtszeiten

Das Grund-Taktschema des S-Bahn-Ersatzverkehrs bestand also aus Schnellbussen mit Abfahrt zur vollen Stunde ab Graz Hbf sowie aus Bussen mit Halt an allen Stationen mit Abfahrt zur Minute 24. Die Schnellbusse fuhren damit sieben Minuten vor der regulären Abfahrtszeit der Linie S3 (Minute 07) ab, die langsamen Busse 43 Minuten früher. In der Gegenrichtung erreichten Fahrgäste aus Richtung Fehring, die in Gleisdorf in den Schienenersatzverkehr umsteigen mussten, Graz Hbf zur Minute 02 im Schnellbus oder zur Minute 38 im unterwegs überall haltenden Bus.

FAHRGAST-Vorschläge ...

Bereits 2024 hatte FAHRGAST für den laufenden und die in den Folgejahren zu erwartenden Schienenersatzverkehre Verbesserungsvorschläge unterbreitet. Unter anderem sollte nach FAHRGAST-Vorstellungen die Abfahrtsminute der Schnellbusse am Hauptbahnhof fünf Minuten später gelegt werden, um sichere Anschlüsse von den anderen S-Bahnen, die kurz vor der vollen Stunde in Graz eintreffen, zu gewährleisten. In der Gegenrichtung

Zeit	Erwartet	Zug	Nach	Erstverkehr	Abfahrtsplatz
time	estimated	train	to	between Graz Hbf and Gleisdorf	platform
09:24	09:24	ÖBB S3	Szentgotthárd	ÖBB	BUS
09:34	09:34	StB S11	Übelbach	ÖBB	2 D-E
09:40	09:40	ÖBB S5	Leibnitz	ÖBB	6 D-E
09:45	09:45	ÖBB EC 164	Zürich HB	ÖBB	1 B-E
10:05	10:05	ÖBB S1	Bruck a.d. Mur	ÖBB	4 C
10:05	10:05	ÖBB S5	Spielfeld-Straß	ÖBB	5 D-F
10:05	10:05	ÖBB S51	Bad Radkersburg	ÖBB	5 D-F
10:06	10:06	ÖBB S7	Köflach	ÖBB	8
10:06	10:06	ÖBB S61	Wies-Eibiswald	ÖBB	8 E
10:24	10:24	ÖBB S3	Szentgotthárd	ÖBB	BUS

In Graz Hbf wurden nur jene Ersatzbusse für die S3 angezeigt, die überall halten. Die Schnellbusse mit Abfahrt zur vollen Stunde fehlten sowohl 2024 als auch 2025 auf der Anzeige.

sollten die Schnellbusse zur Minute 57 statt 02 am Hauptbahnhof ankommen, um auch hier sichere Anschlüsse zu anderen S-Bahnen zu ermöglichen. Um diese kürzere Fahrzeit für Schnellbusse zu realisieren, müsste die Ersatzhaltestelle in Don Bosco verlegt werden: Statt an der Buswendeschleife am Ausgang des Bahnhofs Don Bosco müssten die Busse an der Haltestelle Gürtelturmplatz der Linie 52 halten. Dies würde den Bussen drei Abbiegemanöver ersparen und somit die Fahrzeit auf das nötige Maß reduzieren. Weitere FAHRGAST-Wünsche betrafen eine längere Betriebszeit der Schnellbusse – also auch für die letzten S-Bahnen am Abend – sowie eine bessere Fahrgastinformation am Hauptbahnhof. Dort werden auf der Abfahrts-tafel nämlich nur die langsamen S-Bahn-Ersatzbusse mit Abfahrt zur Minute 24 angezeigt, nicht aber die Schnellbusse.

... ohne Umsetzung

Im Herbst 2024 war FAHRGAST eingeladen, vor einer hochkarätigen Runde u. a. von ÖBB, Postbus, Stadt Graz und Land Steiermark seine Ideen vorzubringen. Während die Prüfung einer anderen Ersatzhaltestelle Don Bosco (und damit eine kürzere Fahrzeit und bessere Anschlüsse)

se) für die Schnellbusse zugesagt wurde, zeigten sich bei scheinbar einfachen zu lösenden Problemen komplexe Schwierigkeiten: So darf die ÖBB Personenverkehr AG auf der Abfahrtsanzeige im Grazer Hauptbahnhof (die der ÖBB Infrastruktur untersteht) pro ausfallender S-Bahn nur einen Schienenersatzverkehrskurs anzeigen. Daher muss auf die Anzeige der Schnellbusse verzichtet werden. Auch der Vorschlag, stattdessen A-Ständer mit Plakaten, die auf die Schnellbusse hinweisen, aufzustellen, konnte nicht realisiert werden – hier hatte die ÖBB-Infrastruktur Sorge, A-Ständer könnten durch Vandalismus im Gleisbereich landen und den Zugverkehr gefährden.

So kam es, dass der Schienenersatzverkehr auf der Ostbahn in den Sommerferien 2025 gleich ablief wie jener im Jahr davor. Auch die Verlegung der Bushaltestelle Don Bosco wurde verworfen und somit blieben die Abfahrtszeiten der Busse gleich.

Immerhin eine kleine Verbesserung gab es: Vor dem Eingang zum Grazer Hauptbahnhof war 2025 das Wort „Schienenersatzverkehr“ mit einem Pfeil Richtung Busbahnhof auf den Boden gesprayt worden.

Marcus Pirker

Spar-Rahmenplan

Budgeteinsparungen führen zu Änderungen

Schon bei der Bildung der neuen Bundesregierung im Jänner 2025 war klar, dass das kommende Budget in vielen Bereichen durch Konsolidierungsmaßnahmen geprägt sein würde. So werden die Preise für die Klimatickets erhöht und es gibt kein Gratis-Klimaticket für 18jährige mehr.

Doch auch bei Investitionen in den Ausbau der Schieneninfrastruktur wurde der Sparstift angesetzt.

Statt der bisher geplanten 21,1 Mrd. Euro stehen der ÖBB Infrastruktur nur noch 19,7 Mrd. Euro für den Rahmenplan 2025–2030 zur Verfügung, also 1,4 Mrd. Euro weniger als ursprünglich vorgesehen. Damit besteht zwar weiterhin ein durchaus hohes Investitionsniveau, dennoch mussten sich die ÖBB auf die Suche nach Einsparpotenzialen machen. Fündig wurden sie im Wesentlichen bei der zeitlichen Verschiebung von Projekten sowie bei der „Evaluierung“ (also möglicher Stilllegung) von insgesamt vier Regionalbahnen, davon eine in der Steiermark: die Thermenbahn.

Steiermark-Auswirkungen

Konkret sind in der Steiermark folgende Strecken von den zeitlichen Verschiebungen betroffen:

- Zweigleisiger Ausbau Werndorf–Spielfeld-Straß: Inbetriebnahme 2039 statt 2036
- Elektrifizierung und Attraktivierung der Radkersburger Bahn: 2036 statt 2031
- Elektrifizierung und Attraktivierung Graz–Köflach: 2033 statt 2028

- Attraktivierungsmaßnahmen im Ennstal: 2030 statt 2028

Dazu kommt die Gefahr der Stilllegung der Thermenbahn. Als einzig positiven Aspekt für die Steiermark findet sich im geänderten Rahmenplan die Neuaufnahme von Planungen zum Ausbau der Strecke Graz – Bruck an der Mur, auf der nach Inbetriebnahme der Koralmbahn ohnedies bald die Kapazitätsgrenze erreicht sein wird.

Nach Bekanntwerden der Pläne meldete sich FAHRGAST mit einer Presseaussendung zu Wort, die unter folgendem Tenor stand: Sparmaßnahmen dürfen nicht zu dauerhaften Schäden führen! Denn auch wenn auf den ersten Blick eine reine zeitliche Verschiebung von Projekten keinen Anlass zur Sorge zu geben scheint, lassen doch einige dieser Maßnahmen problematische Folgeerscheinungen erwarten:

Unter anderem führt die um mehrere Jahre verschobene Elektrifizierung von Graz–Köflacher und Radkersburger Bahn zum längeren Einsatz von Dieseltriebwagen und damit einer schlechteren CO₂-Bilanz. Zahlreiche weitere Projekte wie Fahrplanverdichtungen im Zentralraum oder der Bau der Unterführungen im Grazer Stadtgebiet werden damit zurückgestellt und die Oberleitung zwischen



Durch den neuen ÖBB-Rahmenplan ist die Thermenbahn erneut von der Stilllegung bedroht. (Foto: L. Künzler)

Lannach und Wettsmannstätten bleibt jahrelang ungenutzt. Die Verzögerung des Ausbaus der immer noch eingleisigen Strecke zwischen Werndorf und Spielfeld-Straß konterkariert die erfolgreiche Entwicklung des Cargo-Centers Werndorf und verhindert Taktverdichtungen im Personenverkehr. Folgerichtig hat der Landtag Steiermark einstimmig die Rücknahme der Verzögerungen der Ausbaumaßnahmen gefordert.

Thermenbahn

Zur angekündigten Evaluierung der Thermenbahn, die nach ÖBB-Vorstellungen in deren Stilllegung und ihren Ersatz durch Busse münden könnte, merkte FAHRGAST an, dass die Thermenbahn die zweitstärkste Tourismusregion der Steiermark (gemessen an den Nächtigungszahlen) erschließt und laut Aussagen der Thermenbetreiber auch mit steigender Tendenz zur Anreise genutzt wird – und dies, obwohl der Thermenbahn-Fahrplan dringend einer Verbesserung bedarf, etwa durch Schließung der vierstündigen nachmittäglichen Taktlücke. Zwischen Hartberg und Fürstenfeld beträgt die Fahrzeit der Thermenbahn 32 Minuten, Busse benötigen dafür bis zu einer Stunde! Zudem würde die Thermenbahn mit dem Bau einer Neubaustrecke zwischen Fürstenfeld und Gleisdorf (deren Planung sich im Regierungsprogramm der Steiermärkischen Landesregierung findet) einen

immensen Fahrgastzuwachs verzeichnen und der Bevölkerung erstmals eine attraktive S-Bahn-Direktverbindung in die Landeshauptstadt ermöglichen. Dazu ist der langfristige Fortbestand der Thermenbahn zu sichern, denn erfahrungsgemäß ist nach einer Stilllegung der Wiederaufbau einer Bahnstrecke ein extrem schwieriges und kostenintensives Unterfangen.

Erneut wies FAHRGAST auch auf das schon 2024 veröffentlichte Konzept „Thermenbahn 2028+“ hin, das detailliert die Möglichkeiten der Modernisierung und Attraktivierung der Thermenbahn aufzeigt.

Folgen

FAHRGAST fand in der Presse Gehör, wurde in Zeitungen zitiert und war Anfang Juni 2025 sogar zum Interview in „ORF III Aktuell“ geladen. Wo FAHRGAST hingegen kein Gehör fand, war bei der ÖBB Infrastruktur und bei der Bundesregierung: Der neue Rahmenplan wurde im Juli 2025 wie vorgesehen beschlossen.

Spielraum herrscht zumindest noch bei der „Evaluierung“ der Thermenbahn. Diese kann, muss aber nicht ihr Ende bedeuten. Wenn sich Land und Region stark für diese Strecke einsetzen, besteht die Chance, dass auch in Zukunft Züge durch das Thermenland fahren. Erste regionale Kooperationen bestehen bereits und lassen ein wenig Hoffnung aufkommen.

Marcus Pirker

Grenze im Tunnel

Regionale Klimatickets gelten nicht im Koralmtunnel

Die Koralmbahn verbindet ab Dezember Graz mit Klagenfurt in nur 41 Minuten. Damit ist sogar tägliches Pendeln möglich – allerdings nur mit dem österreichweit gültigen Klimaticket.



Freie Fahrt durch den Koralmtunnel – aber nicht mit regionalen Klimatickets.

Foto: Styria Mobile

Die Koralmbahn verbindet ab Fahrplanwechsel die Steiermark mit Kärnten und nach Einschätzung vieler Fachleute wird die gesamte Region im Süden Österreichs davon in vielerlei Hinsicht profitieren. Die Landeshauptstädte rücken quasi näher zusammen – und es wäre sinnvoll, dafür auch eigene tarifliche Grundlagen zu schaffen.

Tarifstatus quo

Aktuell gelten Verbundfahrtscheine – zu denen auch das Klimaticket Steiermark gehört – bis zum letzten Haltebahnhof des jeweiligen Zuges im Verbundgebiet (siehe auch FAHRGAST 2/2023). Auf der Koralmbahn wird das für viele Züge der Bahnhof Weststeiermark (bei Deutschlandsberg) sein. Für die schnellen Verbindungen, die zwischen Graz und Klagenfurt ohne Halt verkehren, ist dies bereits Graz Hauptbahnhof selbst. In Kärnten beginnt die Gültigkeit der dortigen Verbundfahrtscheine in St. Paul im Lavanttal, sofern der Zug dort hält. Der Streckenabschnitt im Koralmtunnel selbst gehört zu keinem der beiden Verkehrsverbände. Wer künftig also oft zwischen Graz und Klagenfurt pendelt und auf die zunächst scheinbar naheliegende Idee kommt, zusätzlich zum Klimaticket Steiermark ein Klimaticket Kärnten

zu erwerben, wird enttäuscht: Diese Kombination ist nicht für die Gesamtstrecke gültig.

Klimaticket Süd

FAHRGAST Steiermark und Fahrgast Kärnten schlugen daher in einer gemeinsamen Presseaussendung im März 2025 vor, anlässlich der Eröffnung der Koralmbahn auch neue Tarifangebote und -regelungen zu schaffen. So wäre es ideal, Verbundfahrtscheine immer im gesamten Verbundgebiet anzuerkennen, unabhängig vom Haltemuster der Züge. Als Grenze zwischen den Verkehrsverbänden Steiermark und Kärnten könnte dann ein virtueller „Grenzbahnhof“ im Tunnel dienen oder alternativ ein definierter Erweiterungsbereich zu einem bestehenden Bahnhof im Nachbarbundesland (wie beispielsweise aktuell beim Bahnhof Radstadt auf der Strecke im Ennstal). Dieser Erweiterungsbereich könnte sich etwa bis St. Paul im Lavanttal für den Verkehrsverbund Steiermark bzw. bis zum Bahnhof Weststeiermark für den Verkehrsverbund Kärnten erstrecken. Auch ein Überlappungsbereich, in dem wahlweise die Fahrkarten beider Verbände zur Anwendung kommen können, wäre möglich. Alternativ könnte auch ein gemeinsames „Klimaticket Süd“, das in beiden Bundesländern gültig ist, einge-

führt werden. Als Vorbild hierzu könnten die Klimatickets „Region“ und „MetropolRegion“ des Verkehrsverbundes Ostregion (VOR) dienen, die gleich in zwei bzw. drei Bundesländern (Wien, Niederösterreich und Burgenland) gültig sind.

Absage

Während in der genannten „MetropolRegion“ Wien, Niederösterreich und Burgenland alle drei Bundesländer zum selben Verkehrsverbund gehören, haben Steiermark und Kärnten (wie auch die übrigen Bundesländer) jeweils eigene Verkehrsverbände, zudem mit unterschiedlichen Zonen- und Wabensystemen. Sowohl ein gemeinsames Klimaticket für beide Verkehrsverbände, als auch Tarifregelungen zu einer möglichen Kombination der jeweiligen regionalen Klimatickets hätten eines höheren Zuschusses seitens der beiden Bundesländer (oder des Bundes) bedurft, was letztlich der Sargnagel für die Idee dieser Tarifvereinfachung war. Kurz vor Redaktionsschluss dieses Artikels wurde bekannt, dass die ÖBB immerhin bei Jugendlichen bis auf Widerruf die Kombination von Top-Tickets aus Steiermark und Kärnten als gültige Fahrkarte auch im Tunnel akzeptieren würden.

Alternativen

Während die bereits oben angesprochenen Pendlerinnen und Pendler innerhalb der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland ihr „VOR-Klimaticket MetropolRegion“ um 898 Euro kaufen können (gültig ein Jahr, bei einmaliger Vorauszahlung, Vollpreis, Stand September 2025), bleibt jenen, die häufig zwischen der Steiermark und Kärnten unterwegs sind, nur das Klimaticket Österreich um 1300 Euro (Vollpreis), das ab 1. Jänner 2026 nochmals um 100 Euro teurer wird. Wer im Regelfall öfters mit einem regionalen Klimaticket im eigenen Bundesland unterwegs ist und nur gelegentlich das Nachbarbundesland besucht, ist vermutlich mit ÖBB-Einzelfahrkarten (ggf. mit Vorteilscard) günstiger unterwegs – zumal wenn ein Zug gewählt wird, der auch in den Bahnhöfen Weststeiermark und Lavanttal hält, wie oben beschrieben. Ist eine Reise länger vor Fahrtantritt geplant und eine Zugbindung akzeptabel, können Sparschiene-Tickets eine günstige Alternative sein. Da im Laufe des Jahres 2026 auch die private Westbahn den Betrieb zwischen Wien, Graz, Klagenfurt und Villach aufnehmen möchte, wird sich auch hier ein Preisvergleich lohnen.

Marcus Pirker

Hoffnungsträger

Der Interregio hat Schönheitsfehler.

Die Koralmbahn wird die Verkehrsströme in der Steiermark verlagern. Der Fernverkehr, der derzeit noch über den Neumarkter Sattel und durch das Ennstal fährt, wird zukünftig zum größten Teil über die Koralm- und die Tauernbahn geführt werden. Die entstehende Lücke soll ein neues Angebot füllen: Der Interregio.

Grundsätzlich ist der Interregio als Zuggattung zwischen Fern- und Nahverkehr konzipiert und somit ein idealer Ersatz für Regionen, die ihren Fernverkehrsanschluss größtenteils verlieren: Ähnlich schnell wie bisherige Intercity-Züge, jedoch mit etwas mehr Zwischenhalten. Durch neue Zuggarnituren mit besserem Beschleunigungsvermögen sollen sich kaum Fahrzeitänderungen ergeben. Gleichzeitig werden durch die Zusatzhalte die betroffenen Regionen noch besser erschlossen. Auch FAHRGAST hatte schon vor mehr als einem Jahrzehnt Interregio-Züge für den inneralpinen (Fern-)Verkehr vorgeschlagen.

Interregio-Linien

In der Steiermark wird der Interregio auf folgenden Linien verkehren:

- (Graz –) Bruck an der Mur – Leoben – Unzmarkt, von dort weiter nach Klagenfurt
- Graz – Bruck an der Mur – Leoben – Selzthal – Schladming, von dort weiter nach Innsbruck
- Graz – Leoben – Selzthal, von dort weiter nach Linz
- Graz – Spielfeld-Straß, von dort weiter nach Maribor

Als Fahrzeuge für Interregio-Züge sollen vorerst adaptierte S-Bahn-Triebwagen vom Typ Desiro Mainline

zum Einsatz kommen, die für ihre neue Aufgabe mit einem I.-Klasse-Bereich sowie mit einer Snack-Zone ausgestattet wurden. Dies ist jedoch nur eine Zwischenlösung, später sind dafür neu bestellte Triebwagen vom Typ Mireo von Siemens vorgesehen.

Schönheitsfehler Kapazität ...

Bereits im September 2025 begann – quasi als Vorgeschmack – der Einsatz von Interregio-Garnituren auf den zuvor als Intercity geführten Direktzügen zwischen Graz und Linz. Dabei zeigte sich, dass die Kapazität der nun eingesetzten dreiteiligen Triebwagen zu gering ist. Fahrgäste, die keinen Sitzplatz mehr bekamen und während der Fahrt stehen mussten, waren die Folge. Zudem können in diesen Fahrzeugen keine Platzreservierungen angezeigt werden, sodass es passieren kann, dass man sich auf einen reservierten Sitzplatz setzt und später aufstehen muss. Hier muss aus Sicht von FAHRGAST schnellstens Abhilfe durch den Einsatz von jeweils zwei zusammengekuppelten Garnituren geschaffen werden. Sollte es aktuell noch nicht genug Interregio-Triebwagen geben, wäre auch bis zum Fahrplanwechsel der Einsatz der bisher verwendeten Intercity-Garnituren möglich. In jedem Fall müssen auch nach dem Fahr-



Der Einsatz adaptierter Schnellbahngarnituren als Interregio zwischen Graz und Linz hat bereits begonnen. Diese erweisen sich häufig als zu klein für die Nachfrage.

planwechsel im Dezember genügend Kapazitäten bereitgestellt werden, zumal nach dem neuen Fahrplankonzept auch Reisende ins Salzkammergut mit den Linzer Interregio-Zügen bis Selzthal fahren und dort auf Regionalverbindungen zu ihren Zielorten umsteigen werden. Dazu kommt, dass derzeit zusätzlich zu den Direktzügen Graz–Linz noch weitere Umsteigeverbindungen über Selzthal bestehen. Ab Fahrplanwechsel sind die dann zweistündlich verkehrenden Interregio die einzigen Verbindungen auf der direkten Strecke zwischen Graz und Linz.

Auch für den Interregio Ennstal könnten sich die Fahrzeuge als zu klein erweisen. Er soll Züge ersetzen, die aktuell mit vier oder mehr Waggons unterwegs sind.

... und Tarif

Als Bindeglied zwischen Fern- und Nahverkehr ersetzt der Interregio also künftig einige bisherige Intercity-Züge, gleichzeitig können durch die vermehrten Zwischenhalte aber auch einzelne Nahverkehrsleistungen, die bisher durch S-Bahnen abgedeckt wurden, entfallen.

In der Steiermark betrifft dies den Interregio Aichfeld, der westlich von Judenburg die bisherige S-Bahn ersetzt. Für eine Gruppe drohte durch den Ersatz der S-Bahn durch den Interregio jedoch ein erheblicher Nachteil: Fahrgäste

mit Nahverkehrsfahrscheinen (wie Freizeitticket oder Einfach-Raus-Ticket) sollten ursprünglich den Interregio (tariflich Fernverkehr) nicht nutzen dürfen. Ebenso ist die Fahrradmitnahme in Fernverkehrszügen reservierungspflichtig und damit teurer. Kurz vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe berichtete jedoch die *Kleine Zeitung*, dass ab Fahrplanwechsel das steirische Freizeitticket auch in Interregio-Zügen gültig sein werde. FAHRGAST hatte dies schon Monate zuvor beim Verkehrsverbund Steiermark angeregt und begrüßt diese Änderung ausdrücklich! Nach derzeitigem Planungsstand bleibt die Fahrradmitnahme jedoch reservierungspflichtig, was spontane Radtouren erschwert. Gerade Unzmarkt ist jedoch eine wichtige Radler-Destination, schließlich beginnt dort die Murtalbahn, die jedes Jahr zahlreiche Radbegeisterte zum Murradweg bringt.

Nichtsdestotrotz kann festgehalten werden, dass der neue Fahrplan mit Inbetriebnahme der Koralmbahn und gleichzeitiger Ausweitung des Fahrplanangebots auch auf vielen anderen Strecken ein historischer Meilenstein ist. Gerade deshalb erscheint es wichtig, die genannten „Schönheitsfehler“ zu beheben, um negativen Reiseerlebnissen (und Pressemeldungen) vorzubeugen.

Marcus Pirker

Neue RegioBus-Linie im Mürztal

Am 5. Juli 2025 ging die neue RegioBus-Linie 186 in Betrieb, die mit vier Fahrten je Richtung an Sams-, Sonn- und Feiertagen den Bahnhof Krieglach über das Alpl mit Rettenegg verbindet. Am Bahnhof Krieglach gibt es Anschlüsse zur S-Bahn-Linie S9 aus Bruck an der Mur sowie Mürzzuschlag. Allerdings ist die Übergangszeit zu jenen Bahnkursen aus Mürzzuschlag mit 20 Minuten sehr großzügig gehalten, während die Übergangszeit zur Bahn nach Bruck an der Mur nur 5 Minuten beträgt. Nach unserer Beobachtung am ersten Betriebstag wurde die Linie 186 von den Fahrgästen gut angenommen.

Elektrisch nach Wies-Eibiswald

Am 4. August 2025 begann das Zeitalter des elektrifizierten Personenverkehrs auf der Linie S6 der Graz-Köflacher Bahn. Bis zur Beschaffung eigener Züge verkehren vorübergehend Ersatzgarnituren mit gebrauchten deutschen Doppelstockwagen, die alle Vorgaben erfüllen. Für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle steht im Steuerwagen ein größerer Mehrzweckbereich zur Verfügung.

Leider verzögert sich hingegen die Elektrifizierung der Strecke nach Köflach um mehrere Jahre (siehe Artikel

auf Seite VI), sie soll nun erst 2033 statt 2028 fertig werden.

„Wir stehen für die Thermenbahn“

Unter diesem Motto fand am 17. September 2025 eine gemeinsam von Arbeiterkammer und Wirtschaftskammer organisierte Veranstaltung in Fürstenfeld statt. Im vollen Sitzungssaal des Rathauses begrüßten Wirtschaftskammer-Regionalstellenobmann Sommerbauer und Arbeiterkammer-Vizepräsident Acko die Gäste und betonten die Bedeutung der Thermenbahn für die Region. Markus Frewein und Jürgen Sorger vom Planungsbüro Verkehr+ unterzogen in ihrem Vortrag oft gehörte Mythen einem Faktencheck: So ist die Thermenbahn mit durchschnittlich 869 Fahrgästen pro Werktag durchaus gut ausgelastet. Berücksichtigt man die Erreichbarkeit der Stationen mit einem E-Bike, erreichen etwa 80 % der Bevölkerung innerhalb von zehn Minuten den nächsten Bahnhof.

Ein weiterer interessanter Vortrag von Helmuth Moroder führte die Zuhörer nach Südtirol, wo 2006 die Vinschgaubahn reaktiviert und mit ihrem Erfolg zur Vorzeige-Regionalbahn wurde. Zur Zeit wird diese Strecke elektrifiziert und künftig von längeren Zügen befahren werden, da sich die ursprünglich



Mit dem neuen Spätabendverkehr fährt der letzte einziehende 4er von Liebenau um 00:13 Richtung Remise Alte Poststraße.

beschafften Dieseltriebwagen als zu klein erwiesen hatten. Die Nächtigungszahlen besonders von zahlungskräftigen Schweizer Urlaubern im Vinschgau haben nach Reaktivierung der Bahn signifikant zugenommen.

In der anschließenden Diskussion bezeichnete Melanie Franke, Chefin der Therme Bad Blumau, die Thermenbahn als wichtigen Wertfaktor für die Region, da die Bewohner von Ballungszentren die touristische Hauptzielgruppe seien. Schon jetzt werden viele Gäste vom Bahnhof abgeholt. Mehrere Landtagsabgeordnete bekräftigten ihre Überzeugung, dass die Thermenbahn eine Zukunft haben müsse, Fürstenfelds Bürgermeister Jost machte klar, dass er endlich auf Taten von Land und Bund warte. Mit der Unterzeichnung einer Petition für die Thermenbahn endete die Veranstaltung.

FAHRGAST hatte bereits 2024 ein Konzept zur Attraktivierung der Thermenbahn erstellt, das auf www.fahrgast-steiermark.at unter der Rubrik *Konzepte* zum kostenlosen Download bereitsteht.

Neuer Abendverkehr in Graz

Mit Schulbeginn am 8. September 2025 erfolgte eine Neuorganisation des Abendverkehrs in Graz: Statt der traditionellen gemeinsamen letzten Abfahrten aller Li-

nien am Jakominiplatz um 23.00 Uhr und 23.30 Uhr verkehren einige Linien künftig zeitversetzt: Neu fahren um 22.45 Uhr, 23.15 Uhr und 23.45 Uhr die Linien 4, 7, 23, 32, 34, 39 und 40. Die Linien 1, 5, 6, 31E und 67E verbleiben bei 23.00 Uhr und 23.30 Uhr. Damit ergibt sich ein 15-Minuten-Takt durch die Annenstraße. Auch die letzten S-Bahnen am Hauptbahnhof kurz nach Mitternacht können nun vom Stadtzentrum aus ohne lange Wartezeit erreicht werden. Angepasst wurden auch die Betriebszeiten einiger Buslinien, die Anschlüsse zu Straßenbahnen aus der Innenstadt herstellen.

Erweiterung des Rufbusses in Leoben

Bereits im Februar 2025 wurde in Leoben das vom Rufbus bediente Gebiet erweitert. Statt davor 19 werden jetzt 48 Rufbus-Haltestellen in den Bereichen Schladnitzgraben, Göss und Münzenberg bedient. Für diese Erweiterung wurde ein Elektrobus als zusätzliches zweites Fahrzeug angeschafft. Der Leobener Rufbus fährt im Verbundtarif und ist mit einer Fahrkarte für die Zone 102 benutzbar.

Über diese Angebotsverbesserung freuen wir uns besonders, da sie in der Vergangenheit mehrfach von FAHRGAST vorgeschlagen worden war.



Auf der S6 werden Vectron-Lokomotiven mit deutschen Doppelstockwagen eingesetzt



Kärntner Linien
Wir verbinden.

**Immer
aktuell!**
Online und
in der App.



Der Routen- planer

Alle Kärntner Linien immer aktuell!

Hier geht's
zum Routen-
planer:



Pünktlich und stressfrei am Ziel ankommen – der Routenplaner der Kärntner Linien macht's möglich! Einfach online oder via App Route auswählen, Fahrplan erhalten und losfahren.

Alle Infos: routenplaner.kaerntner-linien.at