



» Koralmbahn: Mehr Verbindungen mit neuen Zügen



Foto: Christian Paulin

» Interessenvertretung für Fahrgäste von Bahn & Bus



Finanzreferent



Richard
Hunacek

Stv. Obmann



Eduard
Kaltenbacher

Schritfführer



Dipl.-Ing. David
Lackner, BSc.

Obmann



DI. Dr. Markus
Lampersberger

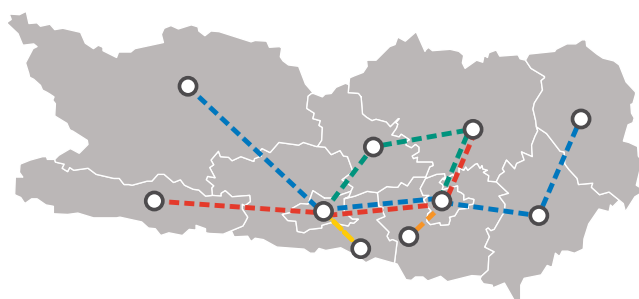
Foto: GMR Foto



Christian
Paulin

» UNSER ENGAGEMENT:

Wir thematisieren
seit dem Jahre 2000
Fortschritte und Hürden
im Öffentlichen Verkehr



🌐 www.fahrgast-kaernten.at

✉ info@fahrgast-kaernten.at

📞 0699 1169 6044

📷 [fahrgast_kaernten](https://www.instagram.com/fahrgast_kaernten)

» UNSER ZIEL:

Nachhaltige
Verbesserungen
für alle Fahrgäste
von Bahn & Bus
in Kärnten

Einladung

» zur 23. Jahreshauptversammlung von



Termin: 26. November 2026 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. Sonstige Anträge
7. Allfälliges

» Mit einem jährlichen Mitgliedsbeitrag von € 25,- unterstützen Sie unsere ehrenamtliche Tätigkeit. Vielen Dank!

» IBAN: AT 80 4300 0000 0003 5211
BIC: VBOEATWW

» **Auflage:**
1.700 Stück

ZVR-Nr.: 884873975

» fahrgast-Treffen:

Nächste Termine:

Beginn jeweils um 17 Uhr

30.07.2026 in Klagenfurt

27.08.2026 in Villach

24.09.2026 in Klagenfurt

29.10.2026 in Villach

26.11.2026 in Klagenfurt mit

Jahreshauptversammlung

Klagenfurt:

Restaurant „Fresco“ am Hbf.

Villach:

„Annenhof“, Rennsteiner Str. 11

» Druckproduktion:

Medienfabrik Graz GmbH, A 8020 Graz

» Geschätzte Leserinnen und Leser!

Mit der Eröffnung der Koralmbahn hat sich der öffentliche Verkehr in Kärnten nachhaltig verändert. Neue Fernverkehrsverbindungen, moderne Fahrzeuge und dichtere Fahrpläne eröffnen zahlreiche Chancen. Gleichzeitig zeigt sich aber, dass die Attraktivität des Gesamtsystems nicht allein von schnellen Hauptstrecken abhängt. Erst funktionierende Anschlüsse, verständliche Tarife und attraktive regionale Bahn- und Busverbindungen machen den öffentlichen Verkehr zu einer echten Alternative.

Die Beiträge dieser Ausgabe greifen genau diese Themen auf. Sie beleuchten die Stärken neuer Fahrzeuge, analysieren die ersten Erfahrungen mit dem Fahrplan 2026 und beschäftigen sich mit aktuellen Entwicklungen im Regional- und Stadtverkehr. Ebenso werden bestehende Schwachstellen angesprochen – von unzureichenden Umsteigeverbindungen über notwendige Infrastrukturprojekte bis hin zu Verbesserungen bei der Fahrgastinformation.

Gerade nach der Fertigstellung eines Jahrhundertprojekts wie der Koralmbahn richtet sich der Blick verstärkt auf jene Maßnahmen, welche den öffentlichen Verkehr im Alltag weiter verbessern können. Denn nur ein gut vernetztes Gesamtsystem wird langfristig mehr Menschen zum Umstieg auf Bahn und Bus bewegen.

Ihr **David Lackner** (Mitglied des Vorstands)

» Themen dieser Ausgabe

Seite:

- 4 „Stückelungsverbot“
- 5 Fahrplan Resümee
- 6 ComfortJet
- 7 Westbahn Smile
- 8 Doppelstockzüge / Regionalbusverkehr
- 9 Ossiachersee-Bahnstrecke
- 10 Sanft mobil in der Freizeit
- 11 Kurzmeldungen
- 12 Mallnitz
- 15 Klagenfurt

Neues Tourismusgesetz

NR. 1 | 2026

» Bahn & Bus inklusive

MARKUS LAMPERSBERGER



fahrgast kärnten hofft auf eine rege Inanspruchnahme durch die Gäste.

Foto: - ML -

erfolgte ein großer Schritt in Richtung einer möglichst umweltfreundlichen Gästemobilität in Kärnten.

Anstelle der bisherigen Orts- und Nächtigungstaxe ist ab dem 1. November 2026 eine landesweit einheitliche Aufenthaltsabgabe von € 4,50 pro Gast und Nacht (bzw. € 4,00 für Camping) vorgesehen.

Kärntner Urlaubsgäste nachhaltig mobil

€ 0,90 der Abgabe sind zweckgebunden für die touristische Infrastruktur sowie für ein integriertes, öffentliches Verkehrsangebot für die Urlaubsgäste.

Umweltfreundliche Gästemobilität

Mit dem am 19. März 2026 vom Kärntner Landtag beschlossenen, neuen Kärntner Tourismusgesetz

Somit ist künftig für alle Übernachtungsgäste die Nutzung der öffentlichen Verkehrsangebote in Kärnten inkludiert.

Das gilt für alle Bahnverbindungen in ganz Kärnten bis Lienz, sowohl für den Nah-, Regional- als auch Fernverkehr (S-Bahnen, REX-Züge, Railjet, Intercity), aber auch für alle Buslinien der „Kärntner Linien“, also alle Regionalbusse, sowie die Stadtbusse in Klagenfurt und Villach.

Für **fahrgast kärnten** erhöht diese Maßnahme enorm den Anreiz zur umweltfreundlichen Anreise und Mobilität vor Ort und bringt das öffentliche Verkehrsangebot stärker in das Bewusstsein der Urlaubsgäste. ●

» Unverständliches „Stückelungsverbot“

MARKUS LAMPERSBERGER

Mit der Koralmbahn startete eine neue Dimension des Bahnverkehrs zwischen Kärnten und der Steiermark mit wesentlich verbesserten öffentlichen Verkehrsverbindungen. Gleichzeitig wurden bei den Tarifbestimmungen zwei Problembe-
reiche augenscheinlich, welche nicht nur auf der Koralmbahn, sondern prinzipiell fast in ganz Österreich auftreten. Aus Sicht von **fahrgast kärnten** sollte generell für ganz Österreich das „Stückelungsverbot“ zwischen den Bundeslandgrenzen aufgehoben werden!

„Stückelungsverbot“ unterschiedliche Tarife

Wer einen Verbundfahrchein besitzt (zum Beispiel auch das Kärnten Ticket oder das JUGEND.mobil-Ticket) und über die Bundeslandgrenze hinausfahren will (z. B. nach Graz oder Wien), darf die Tickets nur dort „stückeln“, wo der genutzte Zug auch tatsächlich laut Fahrplan das letzte Mal in Kärnten hält – analog auch in umgekehrter Richtung.

Diese Problematik sei am Beispiel von Fahrgästen erläutert, die ein Kärnten Ticket besitzen und zum Beispiel von Villach Hbf. nach Graz fahren wollen.

Es ergeben sich stark unterschiedliche Ticketpreise, je nachdem, ob der genutzte Zug innerhalb Kärntens letztmalig in Klagenfurt Hauptbahnhof, im Bahnhof Kühnsdorf-Klopeiner See oder im Bahnhof St. Paul im Lavanttal einen fahrplanmäßigen Halt hat.

Eine Fahrt Drei Preise

Die folgende Grafik zeigt die eklatanten Preisunterschiede für eine Fahrt von Villach nach Graz für Fahrgäste mit Kärnten Ticket (und Vollpreis ohne „ÖBB-Vorteilscard“ oder „Sparschiene“).

← Villach Hbf → Graz Hbf	
16:39 – 17:57 1 h 18 min	RJ 557
Villach Hbf, Bahnsteig 3	Graz Hbf
» letzter Halt auf Kärntner Seite im Bahnhof St. Paul im Lavanttal	
ab € 17,70 >	
16:42 – 18:01 1 h 19 min	ICE 117
Villach Hbf, Bahnsteig 2	Graz Hbf
» letzter Halt auf Kärntner Seite im Bahnhof Kühnsdorf - Klopeiner See	
ab € 24,70 >	
17:33 – 18:38 1 h 05 min	RJX 132
Villach Hbf, Bahnsteig 3	Graz Hbf
» letzter Halt auf Kärntner Seite im Bahnhof Klagenfurt Hbf.	
ab € 31,40 >	

Höhere Mathematik

Da die Gültigkeit von Tickets der Verkehrsverbünde (fast) immer vor der jeweiligen Bundeslandgrenze endet, kann man auch dann **nicht** durchgehend zwischen Kärnten und der Steiermark fahren, wenn man beide regionalen Klimatickets (für Kärnten und die Steiermark) besitzt.

» Es muss für die „Lücke“ dazwischen trotzdem ein ÖBB-Fahrchein gekauft werden!

Der Kauf der beiden Klimatickets für Kärnten und die Steiermark würde in Summe € 981,- kosten (€ 449,- für Kärnten und € 532,- für die Steiermark), also um € 419,- weniger als das gesamte Klimaticket Ö mit € 1.400,- .

„Arlberg“ ohne „Stückelungsverbot“

Bei einer Fahrt zwischen den Bundesländern Vorarlberg und Tirol durch den Arlberg-Eisenbahntunnel ist eine Kombination der beiden regionalen Bundesland-Klimatickets jedoch sehr wohl möglich!

» Interregio-Züge: Ticket ja/nein?

Ergänzend zum Bericht auf Seite 5, noch ein paar Sätze zu den Interregio-Zügen:

Auch wenn diese Interregio-Züge (IR-Züge) zwischen St. Veit/Glan und Friesach an allen Bahnstationen halten, gelten sie als Fernverkehrszüge. Somit gilt leider das Einfach-Raus-Ticket nicht, da die-

ses sehr günstige Gruppenticket nur für ÖBB-Nahverkehrszüge gültig ist. Im Kärntner Abschnitt der IR-Züge gelten jedoch das günstige Freizeit-Ticket (€ 14,90) und das Aktiv-Ticket (€ 19,90 inkl.

Radtransport) der Kärntner Linien. Diese Tagestickets gelten an Feiertagen, Samstag oder Sonntag für alle Stadt- und Regionalbusse und die ÖBB-Nahverkehrszüge (inkl. IR-Züge in Kärnten).

*Mit Inbetriebnahme der Koralmbahn am 14.12.2025 kam es in Österreich zu Fahrplanänderungen, welche es in diesem Ausmaß bisher noch nie gab. **fahrgast kärnten** möchte nun im folgenden Artikel ein kurzes Resümee sowohl über die Positiva wie auch Negativa ziehen.*

Schneller und öfter

Zunächst sei betont, dass es mit Inbetriebnahme der Koralmbahn in unserem Bundesland zweifelsohne zu unzähligen Verbesserungen kam. Erwähnt sei hier stellvertretend die deutliche Ausweitung der Fernverkehrszüge zwischen Wien Hbf. und Villach Hbf., aber auch die Einführung des Stundentaktes entlang der Tauernbahn. Wenn man auf diesen Routen direkt vom Ausgangspunkt zum Zielbahnhof reist, kann man nun sein Ziel schneller und öfter erreichen.

Probleme beim Umsteigen

Schwierig wird es oftmals, wenn das Erreichen des Zielortes mit Umsteigen verbunden ist, da mittlerweile keine Anschlüsse (außer bei der letzten Verbindung am Abend) mehr abgewartet werden. Der in diesen Fällen neuralgische Punkt in unserem Bundesland ist der Villacher Hauptbahnhof. Hier werden, auch bei geringster Verspätung im Fernverkehr, die Anschlüsse zwischen dem RJ aus Wien zu den Zügen der Tauernbahn sowie umgekehrt, nicht abgewartet. Es ist fast ein Hohn, wenn der Anschlusszug noch erblickt, aber nicht erreicht wird.

Dasselbe gilt auch für die Fernverkehrsanschlüsse von Slowenien in Richtung Deutschland im Bahnhof Villach.

- » So erlebte der Autor dieser Zeilen am 14.06.2026, bei der Einfahrt seines Schnellzu-

ges aus Slowenien auf Bahnsteig 8 in Villach Hbf. – der sich übrigens am weitesten entfernt von allen anderen Bahnsteigen befindet – dass er den ICE Richtung Deutschland zwar erblicken, aber nicht erreichen konnte. Der Schnellzug traf um 11:27 Uhr, mit 5 Minuten Verspätung ein, der ICE fuhr planmäßig um 11:28 Uhr ab. Für ca. 70 bis 80 Umsteigende bedeutete dies eine um 2 Stunden längere Reisezeit nach Deutschland, sowie den Wegfall der Reservierungen. Es handelte sich in diesem Fall um eine äußerst geringe Verspätung im Minutenbereich, welche meist im Betrieb wieder wettgemacht werden könnte. Zurück bleiben „gestrandete Kunden“ und unserer Meinung nach auch ein großer Imageschaden für die ÖBB.

Umsteige Probleme im Bahnhof St. Paul i.L.

fahrgast kärnten erreichen auch immer wieder Beschwerden bei Umsteige Problemen zwischen Fern- und Nahverkehr im Bahnhof St. Paul im Lavanttal.

Viel zu knapp

Auch etliche Umsteigezeiten von der Schiene zum Bus und umgekehrt sind viel zu knapp bemessen. Hier sei stellvertretend der Umstieg zur Buslinie 100 ins Mölltal im Bahnhof Spittal-Millstättersee erwähnt.



Interregio: Mit mangelhafter Qualität in der 1. Klasse („first“)
Foto: - ML-

Interregio eher Nahverkehrsstandard

Zuletzt noch ein Blick auf die Einführung der neuen Zuggattung Interregio. Dieses Produkt als Fernverkehrszug zu bezeichnen, scheint sehr weit hergeholt:

- » Aufenthalte wie ein REX und in einigen Abschnitten sogar bei jeder Verkehrsstation
- » ein völlig unbrauchbares Reservierungssystem
- » ein Komfort in der 1. Klasse, der unter der Bequemlichkeit der 2. Klasse liegt

Zumindest was die Qualität des Wagenmaterials dieses Zuges betrifft, ist in absehbarer Zeit mit einer Besserung durch den Einsatz von modernen Fernverkehrsgarnituren zu rechnen.

Im Nahverkehr hat die S-Bahn einen sehr hohen Pünktlichkeitsgrad und stellt somit ein äußerst zuverlässiges Verkehrsmittel im öffentlichen Verkehr dar.

Im Fernverkehr besteht allerdings sehr viel Luft nach oben, um der Koralmbahn jenen Stellenwert zu geben, welchen diese auch zweifelsfrei verdient.

» Ein überzeugendes Fernverkehrsfahrzeug

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 ist der neue ComfortJet der Tschechischen Bahnen (ČD) auf zwei von drei Railjet-Express-Verbindungen (RJX) zwischen Prag, Wien, Graz, Klagenfurt und Villach im Einsatz. Damit profitieren auch Fahrgäste in Kärnten von einem der modernsten Fernverkehrszüge Europas. Für **fahrgast kärnten** ist der ComfortJet ein überzeugendes Fernverkehrsfahrzeug.



Der ComfortJet überzeugt im Fernverkehr und stellt eine Aufwertung des Bahnverkehrs auf der Südstrecke nach Kärnten dar.

Fotos: - DL -

Hochwertige Ausstattung

Für **fahrgast kärnten** überzeugt der ComfortJet (gebaut von der Firma Siemens) vor allem durch seine hochwertige Ausstattung. Ergonomische Sitze, zahlreiche Steckdosen und USB-Anschlüsse, WLAN sowie ein modernes Fahrgastinformationssystem sorgen für hohen Reisekomfort. Mit neun Wagen verfügt der Zug zudem über eine größere Kapazität als die meisten anderen Fernverkehrszüge auf der Südstrecke und bietet ein besonders großzügiges Raumgefühl.



Ein besonderer Pluspunkt ist das gastronomische Angebot. Der ComfortJet verfügt über einen vollwertigen Speisewagen mit Bedienung am Platz. Im Vergleich zu den anderen Fernverkehrszügen bietet er damit deutlich mehr Platz und Aufenthaltsqualität. Auch das frisch gezapfte Bier vom Fass wird von vielen Reisenden geschätzt.



Kein Niederflurwagen

Im Vergleich zum Railjet 2 der ÖBB, welcher derzeit noch nicht in Kärnten im Einsatz ist, zeigt sich jedoch ein Nachteil: Der ComfortJet besitzt keinen Niederflurwagen. Der Railjet 2 ermöglicht durch seinen Niederflurbereich einen einfacheren Einstieg für Reisende mit Rollstuhl, Kinderwagen oder schwerem Gepäck.





Seit 1. März 2026, der Betriebsaufnahme der Westbahn auf der Südstrecke, bereichern drei neu gebaute Hochgeschwindigkeitstriebwagen des Typs Smile der Schweizer Firma Stadler den ansonsten aus Doppelstocktriebwagen bestehenden Fuhrpark des Unternehmens. Diese Züge erreichen als einzige in Österreich eine Geschwindigkeit von 250 km/h.

Foto: - CP -

Drei Wagenklassen

Wie auch in den Doppelstocktriebwagen gibt es drei Wagenklassen.

» Standard Class:

Sie macht den größten Teil des Zuges aus und bietet ausreichenden Komfort. Pro Reihe gibt es, abgesehen von einigen Reihenplätzen, vier Plätze nebeneinander, welche durch den Mittelgang getrennt sind. Zu einem angenehmen Raumgefühl trägt auch ein Teppichboden bei. Pro Sitzplatz gibt es eine Steckdose.

» Comfort Class:

Diese Klasse, preislich oberhalb der Standard Class angesiedelt, ist besonders bei Reisenden mit dem KlimaTicket Ö beliebt, da sie von diesen ohne Aufpreis benutzt werden darf. Pro Sitzreihe gibt es nur mehr drei Sitzplätze in einer 2+1 Anordnung, an den Wagenenden sogar zwei Sitzplätze in 1+1 Anordnung. Die Sitze sind verstellbar und bieten zwei Steckdosen pro Platz.

» First Class:

Sie ist vom Sitzkomfort und Layout gleichwertig zur Comfort Class, besitzt allerdings große Tische, um Arbeiten (z. B. am Laptop) durchführen zu können. Ein Platzservice mit Getränken und Snacks aus dem WestCafé wird angeboten.

Das WestCafé

Es ist, wie auch bei den Schweizer Bundesbahnen (SBB), die gleichartige Züge besitzen, grundsätzlich als vollwertiger Speisewagen konzipiert und in der Zugmitte angeordnet. In den Westbahnzügen wird eine Auswahl an kalten Snacks sowie Heiß- und Kaltgetränken angeboten. Die Sitzplätze im WestCafé sind der Comfort Class zugeordnet. Dadurch ergibt sich der Nachteil, dass Reisende der Standard Class ihre Snacks nicht im Cafe verzehren können, sondern zu Ihrem Platz zurückkehren müssen. Die Plätze im Cafe sind reservierbar und bieten durch die großen Tische und Steckdosen auch eine angenehme Arbeitsmöglichkeit.



Die Comfort Class bietet Sitzkomfort wie in der 1. Klasse, kostenlos für alle Besitzer des KlimaTickets Österreich.

Fotos: - CP -

Merkmale Westbahn Smile

Der Zug gliedert sich in elf einzelne Wagen mit Einstiegen, die immer mittig angeordnet sind. Dadurch ergibt sich eine geringe Einstiegshöhe von nur einer Stufe und an zwei Türen überhaupt ein barrierefreier Einstieg, was sich auch in raschen Fahrgastwechselzeiten bemerkbar macht. An den barrierefreien Türen befinden sich die Bereiche für Rollstühle sowie die barrierefreien WC-Anlagen. Die Türbereiche sind durch Innentüren von den Fahrgasträumen getrennt.

Durch diese jeweils relativ kleinen Fahrgastbereiche entsteht im Vergleich zu herkömmlichen Zügen eine durchaus angenehme Atmosphäre. Die Niveauunterschiede über den Achsen werden im Zug durch Rampen überwunden.

Der Westbahn Smile ist im Tunnel merkbar lauter als beispielsweise der ICE 4 oder der ÖBB Railjet, welche auch auf der Koralmbahn fahren. Die Beleuchtung ist sehr hell, was zwar das Sicherheitsgefühl verbessert, aber gerade abends auch als zu hell empfunden werden kann. Die Lautsprecherdurchsagen sind manchmal besonders laut.

Alles in allem ist der Westbahn Smile sehr positiv zu bewerten und stellt eine Bereicherung im Verkehr auf der Südstrecke dar. ●

Doppelstockzüge

NR. 1 | 2026

DAVID LACKNER

» auf der Tauernbahn



Seit Mitte Juni 2026 sind auf der Tauernbahn zwischen Salzburg und Villach erstmals Doppelstocktriebwagen im InterCity-Verkehr unterwegs. Die von den ÖBB eingesetzten Stadler-KISS-Züge haben eine bewegte Geschichte.

Foto: - Georg Simetsberger -

Ein kurzer Rückblick

Ursprünglich wurden diese Doppelstockzüge für die private Westbahn gebaut, später von der Deutschen Bahn als IC2 eingesetzt und schließlich im Vorjahr von den ÖBB übernommen. Nach einer leichten Modernisierung sind sie nun auch in Kärnten im Einsatz.

Ein besonderes Erlebnis

Die vierteiligen Triebwagen bieten 290 Sitzplätze in der 1. und 2. Klasse, barrierefreie Einstiege, großzügige Mehrzweckbereiche mit Fahrradstellplätzen, kostenloses WLAN sowie Steckdosen und USB-Anschlüsse an den Plätzen. Für die Verpflegung unterwegs stehen Snack- und Getränkeautomaten zur Verfügung.

Die modernen Fahrgastinformationssysteme und die klimatisierten Fahrgasträume sorgen zusätzlich für zeitgemäßen Reisekomfort. Ein besonderes Erlebnis ist die Fahrt im Oberdeck: Gerade auf der landschaftlich eindrucksvollen Tauernstrecke eröffnet sich ein beeindruckender Panoramablick auf die Täler in Kärnten und Salzburg sowie die Hohen Tauern – ein Mehrwert für jede Reise entlang dieser Strecke. ●

Regionalbusverkehr

» Neuigkeiten

CHRISTIAN PAULIN



Foto: - ML -

Region Millstätter See neuer Wochenendverkehr

Die Buslinien 180/184 von Spittal/Drau nach Bad Kleinkirchheim verkehren am Wochenende und an Feiertagen jetzt siebenmal je Richtung. Die Abfahrtszeiten in Spittal/Drau sind so angesetzt, dass man aus Villach mit dem Fernverkehrszug sowie aus Lienz

mit der Schnellbahn kommend – und jeweils umgekehrt – planmäßig einen kurzen Anschluss hat. In Radenthein findet jeweils ein passender Anschluss von und nach Villach mit der Linie 350 statt.

Gegendtal neuer Wochenendverkehr

Von Villach nach Radenthein fährt die Buslinie 350 jetzt wochenends und an Feiertagen jeweils siebenmal. Dadurch wird das Gegendtal mit dem Afritzer See, dem Brennssee sowie den Gemeinden Feld am See, Afritz am See und Treffen nun wochenends erreichbar. Außerdem muss man von Villach aus nun nicht mehr den Umweg über Spittal/Drau nehmen.

Neue Haltestellen

Im Verkehrsgebiet Zollfeld sowie in der Region um St. Veit/Glan, die im Dezember 2025 schon eine große Fahrplanausweitung erfahren haben, wurden nun die Bushaltestellen größtenteils mit neuen Tafeln und Masten ausgestattet und somit auf aktuellen Stand gebracht.

Lungau Gmünd

Nach 25 Jahren ohne Linienbusverbindung startete Ende Mai 2026 wieder eine Buslinie 131 zwischen St. Michael im Lungau (Salzburg) und Gmünd in Kärnten via Katschberg und Rennweg. ●

Die Modernisierung der Ossiachersee-Bahnstrecke zwischen St. Veit/Glan, Feldkirchen und Villach gilt seit Jahren als Schlüsselprojekt für die Attraktivierung des Regionalverkehrs in Kärnten. Umso größer ist für **fahrgast kärnten** die Enttäuschung über die neuerliche Verzögerung des Vorhabens. Was ursprünglich bis 2030 umgesetzt werden sollte, wurde zunächst auf 2034 verschoben und soll nun laut aktuellem ÖBB-Rahmenplan aus Spargründen sogar erst 2040 abgeschlossen werden.



Blick in Richtung Bahnhof Feldkirchen

alle Fotos: - ML -



Bahn-Haltestelle Annenheim

(direkt bei der Talstation der Gerlitzen-Bergbahn)

Aufschub bis 2040

Für **fahrgast kärnten** ist der enorme Aufschub nicht nachvollziehbar. Bereits in früheren Planungen wurde die Strecke als zentrale Voraussetzung für einen attraktiven Halbstundentakt im Zentralraum bezeichnet. Das Land Kärnten und die ÖBB hatten die Modernisierung als rund 110 Millionen Euro schweres Infrastrukturprojekt angekündigt, das neben der Erneuerung von Bahnhöfen und Sicherungsanlagen vor allem die Leistungsfähigkeit der Strecke erhöhen sollte.

Mit der neuerlichen Verschiebung rückt dieses Ziel jedoch in weite Ferne. Der derzeitige Stundentakt und die teils überhaupt nicht mehr zeitgemäßen Haltestellen bleiben damit auf Jahre hinaus leider weiterhin Realität. Gerade in Zeiten, in denen Klimaschutz und nachhaltige Mobilität politisch hochgehalten werden, wirkt die Verzögerung widersprüchlich.



Falsche Signalwirkung

Falsch ist dadurch auch die Signalwirkung: Die Koralmbahn wurde als Jahrhundertprojekt fertiggestellt und hat Kärnten verkehrspolitisch enorm vernetzt. Gleichzeitig wird jetzt eine regionale Strecke, die für Pendlerinnen und Pendler sowie für den Tourismus rund um den

Ossiacher See von großer Bedeutung ist, erneut nach hinten gerückt. Dies ergibt eine Entwicklung, bei der zwar schnelle Fernverbindungen entstehen, die Anbindung innerhalb des Bundeslandes bzw. die Zubringerfunktion an die Hauptstrecken aber hinter den Erwartungen zurückbleiben.

Klares Bekenntnis gefordert

fahrgast kärnten wünscht ein klares Bekenntnis des Bundes zur Attraktivierung der Ossiachersee-Bahnstrecke.

Wenn der öffentliche Verkehr gesamt gestärkt werden soll, müssen neben Prestigeprojekten auch regionale Bahnlinien konsequent saniert und ausgebaut werden. Andernfalls bleibt der von der Kärntner Landespolitik versprochene 30-Minuten-Takt auf der S-Bahn für viele Kärntnerinnen und Kärntner noch lange Zukunftsmusik.



Seit 25 Jahren berichtet **fahrgast kärnten** über umweltfreundliche Anreisen zu Wander- und Ausflugszielen. Auch der aktuelle „Öffi-Wanderführer“ der Kärntner Linien bietet vielfältige Informationen zu 40 Wandertouren, die bequem mit Bahn und Bus erreicht werden können.

Rad- und Wanderbus

Glocknerradweg - Großglockner

Bis zum 13. September 2026 gibt es wieder einen Rad- und Wanderbus entlang des 80 km langen Glocknerradwegs R8.

Abfahrt täglich um 08:35 Uhr am Bahnhofvorplatz in Spittal/Drau mit vielen Halten über Obervellach, Winklern nach Heiligenblut (an 10:25 Uhr). Um 10:35 Uhr gibt es einen Anschlussbus zur Franz-Josefs-Höhe am Grossglockner.

Retour ab Franz-Josefs-Höhe um 15:00 Uhr, Heiligenblut ab um 15:40 Uhr. Ankunft am Bahnhof von Spittal/Drau um 17:26 Uhr.

Die Fahrkarten gibt es im Bus. Eine gesicherte Mitnahme bietet eine Voranmeldung unter 04762 / 5214 (Mo – Fr von 8 bis 14 Uhr).

Weitere Informationen:

Tel. 04762 / 5214

Postbus AG, Spittal

kundenbuero.spittal@postbus.at

fahrplan.oebb.at

Naturpark Dobratsch

(Villacher Alpe)

Bis zum 21. Oktober 2026 fährt der Naturparkbus jeden Mittwoch und Samstag, bis 13. September zusätzlich auch noch an Sonn- und Feiertagen.

Ab Villach Busbahnhof um 08:00, 09:35 und 12:35 Uhr.

Villacher Alpe/Roßtratte ab um 08:55, 11:30 und 15:40 Uhr.

Hin- und Rückfahrt: € 7,50.

Für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre ist der Bus gratis.

Weitere Informationen:

Tel. 04242 / 44410 - 1555

www.postbus.at

Nationalpark Hohe Tauern

Mölltaler Gletscher

Ankogelbahn

Diese wunderbare Wanderregion mit vielen Zielen (wie Ankogelbahn und Stappitzsee, Jamnigalm mit einer Wanderung zur Hagener Hütte, Dösental mit Arthur-von-Schmid-Haus und Flattach zur Talstation der Gletscherbahn) wird auch heuer wieder bis zum 25. Oktober 2026 täglich mit Bussen erschlossen.

Die Mallnitzer 3-Täler-Wanderbusse ins Tauern-, Dösen- und Seebachtal sind an Wochenenden und Feiertagen wieder kostenlos.

Leider ist bei einigen Bussen die Anschlusszeit von Zügen aus Richtung Spittal/Drau in Mallnitz sehr knapp.

Weitere Informationen:

Tel. 04783 / 31399

0664 / 1278579

www.hpv-moelltal.at

Villacher

Sommerbus

Mit den Postbuslinien 301 und 302 kommt man auch heuer wieder gratis zum Faaker See-Panorama-Beach (bis zum 30. September).

Von Montag bis Freitag ab Hans-Gasser-Platz, an Wochenenden ab Villach Hauptbahnhof.

Dazu benötigt man die Sommerbuskarte, welche der aktuellen Ausgabe der Villacher Stadtzeitung beiliegt, zusätzlich gibt es diese Karten auch im Bürgerservice im Rathaus.

Weitere Informationen:

Tel. 04242 / 444 10

www.postbus.at

Gerlitzen Alpe

Erlebnisarena Kanzelhöhe

Die Talstation des Wandergebietes Gerlitzen ist mit Bus und Bahn sehr gut zu erreichen.

Ganz hinauf auf den Gipfel geht es im Sommer 2026 noch nicht, da an der neuen Kanzelbahn II gebaut wird. Nur in diesem Sommer gibt es die Möglichkeit, mit der Moser- und Pöllingerbahn den Berg zu erleben.

Weitere Informationen:

Tel. 04248 / 2722

office@gerlitzen.com

www.gerlitzen.com



Turracher Höhe

Mit dem „Kärnten Bus“ gelangt man bis 11. September 2026 von Montag bis Freitag ab Feldkirchen Bahnhof (Feldkirchen Busbahnhof drei Minuten später) um 09:36 Uhr über Patergassen und Ebene Reichenau auf die Turracher Höhe zur Panoramabahn Talstation. Ankunft um 10:29 Uhr.

Rückfahrt ab Turrach um 15:30 Uhr. Feldkirchen an um 16:25 Uhr.

Weitere Informationen:

Tel. 04275 / 8392-0

info@turracherhoehe.at

Tel. 04276 / 3333

Mobilitätsbüro Feldkirchen

Kölnbreinsperre Maltaberg Lieser-/Maltatal

Bis voraussichtlich 25. Oktober 2026 kommt man mit „Kärnten Bus“ zur Kölnbreinsperre mit Österreichs höchster Staumauer.

Es gibt täglich sechs Fahrten, wobei die erste Fahrt um 05:59 Uhr ab Gmünd Busterminal jeweils ein Rufbus ist.

Zur Leonhardhütte auf den Maltaberg gibt es ebenfalls täglich einen Rufbus ab Malta.

Der Rufbus (04732 / 37175 55) ist bis jeweils 18 Uhr des Vortages zu bestellen.

Weitere Informationen:

Tel. 04732 / 37 175

Mobilitätsbüro Lieser-/Maltatal,
Gmünd

www.kaernten-bus.at

Nassfeld - Hermagor Pressegger See

In der Erlebnisregion Nassfeld-Pressegger See gibt es unzählige Angebote für eine umweltfreundliche Mobilität:

*Linien- und Almshuttlebusse,
Piccolo-Express,
Radbusse, Rufbusse,
Wandertaxis,
Naturparkbusse etc.*

Viele beeindruckende Ausflugsziele, wie z.B. die Egger Alm / Garnitzenklamm, Rattendorfer- und Straniger Alm, Wolayersee, Pressegger See, Weissensee, Nassfeld oder die Gartnerkofelbahn sind erreichbar.

Informationen / Voranmeldung:

Tel. 0664 88 611 685

Almshuttle

info@nassfeld.at

Tel. 04282 25 225

Mobilbüro Hermagor

Tel. 04285 8241

Tourismusbüro Nassfeld

Bled Slowenien

Ausflüge zum See nach Bled kann man nun täglich mit der Bahn unternehmen.

Ab Villach Hbf. gibt es um 10:38 Uhr einen D-Zug nach Ljubljana, der den Bahnhof Lesce Bled um 11:31 Uhr erreicht - mit einem Bus weiter zum Bleder See (10 min.)

Alternativ fährt man mit dem D-Zug nur bis Jesenice, wo man um 11:13 Uhr ankommt und dann um 11:18 Uhr mit einem Regionalzug (mit dem Fahrtziel Nova Gorica) zum Bahnhof Bled Jezero weiterfährt. Dieser Bahnhof ist direkt oberhalb des Sees, wo man ca. 10 – 15 Min. hinunter spaziert.

Ähnliche Verbindungen gibt es ab Villach um 08:38 und 12:38 Uhr.

Retour ab Bled Jezero um 15:25, 16:27, 17:47, 20:20 Uhr.

Retour ab Lesce Bled um 14:27, 15:22, 16:32, 18:23, 20:24 Uhr. ●

Kurzmeldungen

RICHARD HUNACEK

» Eine Fahrt, ein Ticket, volle Rechte

Am 13. Mai 2026 veröffentlichte die Europäische Kommission einen Presstext, aus dem **fahrgast kärnten** die wichtigsten Aussagen zusammenfasst:

„Das Planen und Buchen grenzüberschreitender Bahnreisen, an denen mehrere Betreiber beteiligt sind, soll künftig vereinfacht werden. Fahrgäste sollen dann Dienstleistungen verschiedener Eisenbahnunternehmen in einem einzigen Ticket finden, vergleichen und erwerben können, das im Rahmen einer Ticketing-Plattform erworben werden kann. Dies soll den Schienenverkehrsmarkt transparenter und zugänglicher machen. Gleichzeitig sollen die Fahrgastrechte bei verpassten Verbindungen gestärkt werden.“

Aus Sicht von **fahrgast kärnten** ist es hoch an der Zeit, dass an dieser Thematik gearbeitet wird.

» Alpen-Adria-Region Tarvis

Auch in der Alpen-Adria-Region wünscht sich **fahrgast kärnten** Verbesserungen.

Es gab vor über 20 Jahren regionale Bus- und Bahnverbindungen zwischen Villach und Tarvis.

fahrgast kärnten hat sich damals stark dafür eingesetzt, dass einige Buskurse an der Staatsgrenze in Unterthörl auch die richtigen Anschlüsse haben und dabei ist es gelungen, dass die Fahrpläne angepasst wurden.

In den letzten Jahren gab es nach mehrmaligen Fahrplanumstellungen diese Anschlüsse fast nicht mehr und die Informationen darüber sind auch ausgeblieben.

Richtung Triest fährt zwar jetzt ein zusätzlicher RJX, mit dem man zum Bahnhof Tarvisio Boscoverde gelangt, wie man dann in die Stadt Tarvis kommt, bleibt unklar.

» Fahrplanheft international

fahrgast kärnten hatte bereits ein Konzept für ein regionales, grenzüberschreitendes Fahrplanheft, welches leider nicht umgesetzt wurde.



Halt eines RJX im Bahnhof Tarvisio Boscoverde

Foto: - ML - ●



Die Buslinie 103 von Kärnten Bus zwischen der Mallnitzer Ankogelbahn und dem Mölltaler Gletscher (Innerfragant) sieht während der touristischen Saisonzeiten eine größere Anzahl von Verbindungen vor. In Verbindung mit Zuganschlüssen im Bahnhof Mallnitz-Obervellach könnte dies ein recht attraktives Angebot für Schifahrer und Wanderer darstellen. Eine Betrachtung des Fahrplans zeigt aber eine Reihe von Problemen, die die Qualität dieses für die Nationalparkregion Hohe Tauern wichtigen Angebots spürbar beeinträchtigen:

Zunächst erscheint die zeitliche Lage der Verbindungen relativ uneinheitlich. Dies gilt vor allem für die von der Ankogelbahn abfahrenden Kurse, während die Abfahrt in Mallnitz Bhf Richtung Ankogelbahn häufig zur Minute 20 vorgesehen ist, womit zumindest zeitweise gewisse Ansätze eines Taktfahrplans erkennbar scheinen. Leider ist die Übergangszeit aus Richtung Villach in Mallnitz Bhf vor allem zur ungeraden Stunde mit 4 Minuten knapp bemessen, sodass der Anschluss in Verbindung mit den nicht seltenen Verspätungen der IC-Züge im Minutenbereich und durch das Nichtabwarten von Anschlüssen häufig nicht funktioniert.

Hält nur zum Aussteigen

Ein Kuriosum war die im Schibusfahrplan des Winters 2025/2026 vorgesehene Anmerkung „hält nur zum Aussteigen“ bei dem um 11:50 von der Ankogelbahn abfahrenden Bus, welche für sämtliche andere Haltestellen galt. Eine Erforderlichkeit dieser Beschränkung erscheint nicht erkennbar. Verhindert wurde dadurch die Benützung des Busses sowohl durch Langläufer etwa von der an der Loipe gelegenen Haltestelle „Personalhäuser“ als auch durch Fahrgäste, die vom Mallnitzer Ortszentrum zum Bahnhof fahren wollen; beides in der

Wintersaison wichtige Relationen. Genau dieser Bus hätte sogar einen praktikablen Zugsanschluss, der dadurch nicht genutzt werden konnte. Dadurch entstand ohne ersichtlichen Nutzen eine größere Fahrplanlücke. Der erwähnte mittägliche Buskurs schien daher hinsichtlich dieser Haltestellen auch nicht in der Fahrplanauskunft „Scotty“ auf. Ebenfalls nicht in diesem System enthalten war eine der beiden vormittäglichen Direktverbindungen von der Ankogelbahn nach Innerfragant. Während der pdf-Fahrplan eine solche Verbindung anzeigte, musste man laut „Scotty“ in Mallnitz Bhf mit einer längeren Wartezeit umsteigen, weil der Anschluss um genau eine Minute zu früh wegfuhr. Auch tatsächlich fuhr dieser Buskurs nicht direkt, wenn auch das Umsteigen faktisch offenbar meist zeitnah möglich war. Freilich konnten Benutzer dies nicht erahnen, die noch dazu durch unterschiedliche Fahrplanangaben im Unklaren gelassen wurden. Dazu kommt noch, dass dieser Bus um 10:14 am Mallnitzer Bahnhof hielt, womit Anschlüsse zum von 10:13 bis 10:15 haltenden ICE 118 in allen Richtungen verunmöglicht wurden.

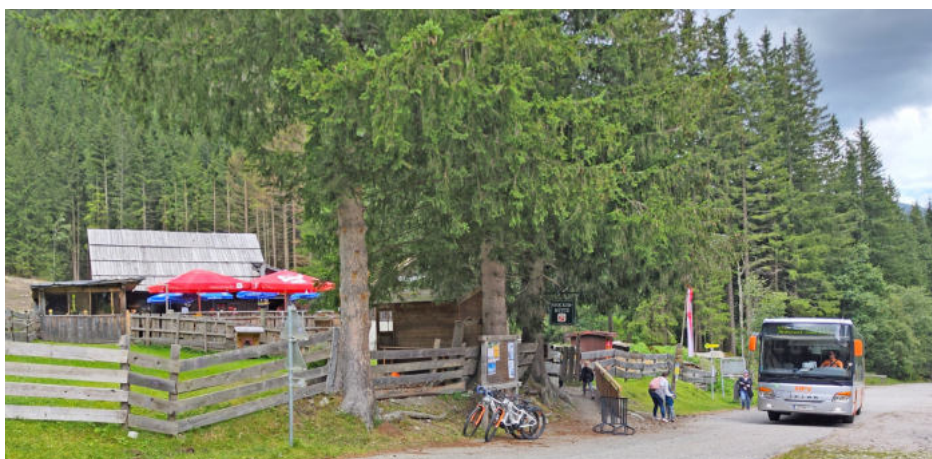
Anschlussprobleme im Sommerfahrplan

Der Sommerfahrplan 2026 auf der Strecke 103 sieht deutlich weniger

Busse auf dieser Strecke vor. Dies ist aufgrund der vergleichsweise geringeren Nachfrage nachvollziehbar. Die zeitliche Verteilung der Buskurse erscheint allerdings verbesserungswürdig. Nach Abfahrten um 11:20 und 12:20 ab Bahnhof Mallnitz ist die nächste erst um 15:20 vorgesehen. Auch hier stellt sich das Problem der zu knappen Übergangszeit von den aus Villach kommenden IC-Zügen. Dieselbe Situation besteht bei der ganzjährig betriebenen Linie 102 Obervellach - Mallnitz Personalhäuser, deren Busse vom Bahnhof ebenfalls zur Minute 20 von Mallnitz Bhf Richtung Ort abfahren. Die geschilderten Fahrplanprobleme werden noch durch eine mitunter wenig fahrgastfreundliche Betriebsabwicklung verstärkt. Anschlüsse von Zügen werden meist nicht abgewartet, selbst wenn dies nur leicht aufholbare Verspätungen im untersten Minutenbereich verursachen würde.

Nichteinhaltung des Fahrplans kommt vor

Auch die Nichteinhaltung von Haltestellen konnte vereinzelt beobachtet werden. Die Haltestellen „Mallnitz Langlaufloipe“ und „Mallnitz Campingplatz“ wurden dabei dadurch ausgelassen, dass der Bus statt die erforderliche Stichstrecke zu befahren, gerade auf der Hauptstraße weiterfuhr.



Wanderbusse erschließen unter anderem auch die Stockerhütte (Bild) und die Jamnigalm im Tauerntal.

Fahrgäste, die bei solchen Vorfällen an dieser Haltestelle warten, werden gezwungen, stattdessen zu Fuß ihr Ziel zu erreichen oder – sofern der ausgefallene Bus nicht der letzte war – auf den nächsten Bus zu warten, der – sofern überhaupt vorhanden – hoffentlich den Fahrplan einhielt.

Auch Abfahrten vor Fahrplanzeit kommen auf dieser Linie gelegentlich vor. Im Gegensatz zu Verspätungen sind solche Fahrplanabweichungen immer vermeidbar, in dem schlicht die planmäßige Abfahrtszeit beachtet wird.

Ebenso könnte der Fahrzeugeinsatz nachfragegerechter gestaltet werden. Der Einsatz von mit nur 7 Sitzplätzen ausgestatteten Kleinbussen kann zwar außerhalb der Saison Sinn machen, sofern das Fahrzeug klar als Linienbus erkennbar ist. In Zeiten hoher Nachfrage durch Urlauber führt ein solcher aber zu vermeidbaren Kapazitätsengpässen.

Resümee

Insgesamt besteht im Busverkehr im oberen Mölltal deutliches Verbesserungspotenzial, das im Wesentlichen mit den vorhandenen Ressourcen realisierbar erschie-

ne. Ein übersichtlicher Fahrplan mit zumindest im Regelfall einhaltbaren Zugsanschlüssen und ohne sinnlose Einstiegsverbote an manchen Haltestellen verbunden mit einer verbesserten Fahrplanstabilität und einer nachfragegerechten Fahrzeugplanung könnte die Linie 103 zu einem zentralen Element der nachhaltigen Mobilität im Bergsteigerdorf Mallnitz machen.

Es wäre erfreulich, wenn die verbleibenden Monate bis zum Fahrplanwechsel für eine Optimierung des Fahrplanangebots im Schibusverkehr schon für die Wintersaison 2026/2027 genützt werden könnten.

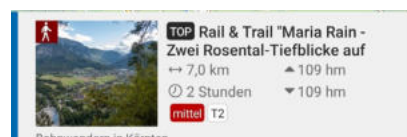
Rail & Trail

» Wandervorschläge mit Bahnreise

MARKUS LAMPERSBERGER



Die kostenlose App „Rail & Trail“ bietet über 100 Wander- und Tourenvorschläge in Kärnten und kann für Android-Geräte in „Google Play“ und für IOS im „Apple-Store“ heruntergeladen werden.



Das Besondere dabei ist, dass alle Touren an einem Bahnhof in Kärnten beginnen und enden. Sie umfassen Rundwanderungen, leichte Touren, aber auch anspruchsvolle Bergwanderungen. Details über das Höhenprofil sind ersichtlich.

DIE NEUEN DIGITALEN ANZEIGEN

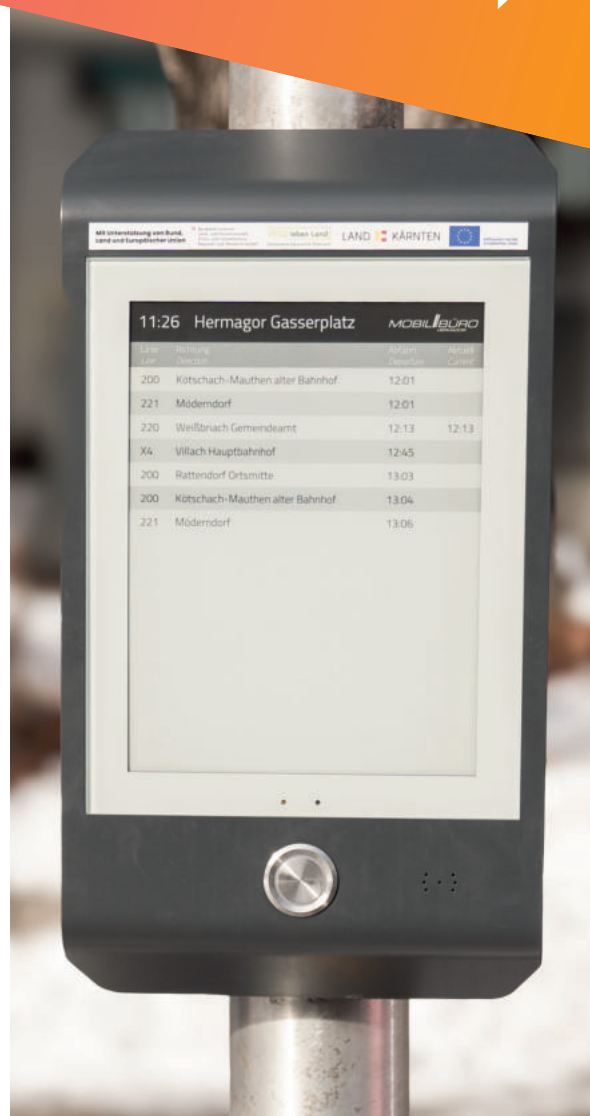
Modernere Öffis in der Karnischen Region.

In mehreren Gemeinden wurden digitale Anzeigen an Bushaltestellen installiert, die in Echtzeit über Busverbindungen informieren – direkt vor Ort.

Die Displays zeigen aktuelle Abfahrtszeiten, Verspätungen und Fahrplanänderungen und machen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs deutlich einfacher und verlässlicher.

FUNKTIONEN:

- **Echtzeit-Abfahrten** direkt an der Haltestelle
- Aktuelle **Infos bei Verspätungen und Änderungen**
- **Einfache Nutzung** auch für Gelegenheitsfahrer:innen
- **Bessere Orientierung** für Gäste und Tourist:innen
- Barrierefreie, **gut lesbare Darstellung**



MEHR ORIENTIERUNG – FÜR ALLE!

Gerade im ländlichen Raum sorgen die digitalen Anzeigen für Klarheit: Abfahrten auf einen Blick – einfach, sicher und barrierefrei, besonders für ältere und eingeschränkte Menschen, dank Vergrößerungs- und Vorlesefunktion.

MODERNE TECHNOLOGIE

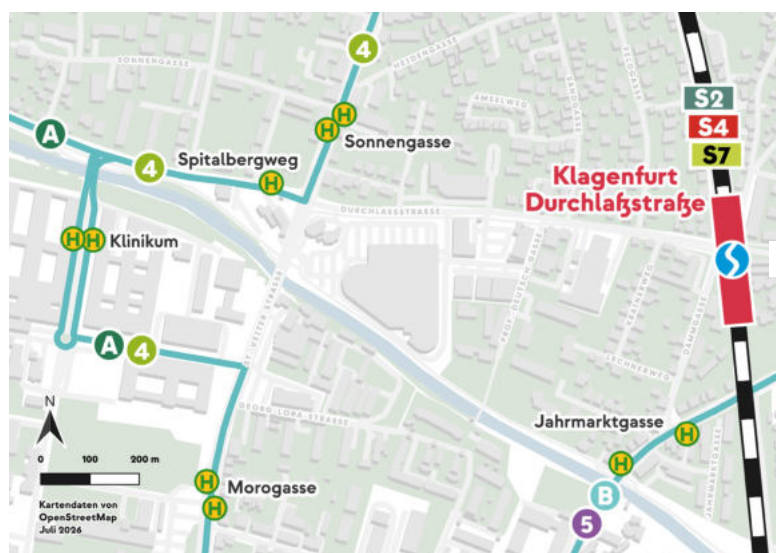
Zum Einsatz kommen stromsparende E-Paper-Displays, die auch bei direkter Sonneneinstrahlung bestens lesbar sind. Sie sind langlebig, wartungsarm und ideal für den dauerhaften Einsatz im Außenbereich.

mehr Informationen unter regprojekt.at

» Eine Idee, die nicht verschwinden will

Als **fahrgast kärnten** im Magazin 2/2018 die Errichtung einer zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle im Bereich Dammgasse/Durchlaßstraße anregte, war die Ausgangslage eigentlich klar: Zwischen Klagenfurt Ostbahnhof und Annabichl verläuft die Bahn durch dicht besiedeltes Stadtgebiet.

Manchmal zeigt gerade die Langlebigkeit einer Idee, dass sie Substanz hat ...



» » » Mögliche
Bahn-Haltestelle
Klagenfurt
Durchlaßstraße

Grafik von
Mag. Christopher Neuherz

Die Ausgangslage

Ein Personentunnel (für Radfahrer und Fußgänger) unter der Bahntrasse ist bereits vorhanden, das Klinikum Klagenfurt befindet sich in fußläufiger Entfernung und die östlichen Stadtteile verfügen über keine direkte Busanbindung an eine Bahnstation.

Die Argumentation für **fahrgast kärnten** war klar: Kürzere Stationsabstände erhöhen im städtischen Raum den Verkehrswert der Bahn.

Dies zeigt sich auch in der Stadt Salzburg, wo vor einigen Jahren mehrere S-Bahn-Haltestellen im Stadtgebiet mit großen Erfolg errichtet wurden.

Wer die Bahn nicht nur für regionale Fahrten, sondern auch innerhalb der Stadt nutzen möchte, benötigt Haltestellen dort, wo Menschen wohnen, arbeiten und wichtige Ziele erreichen wollen. Acht Jahre später hat diese Überlegung nichts an Aktualität verloren.

Noch immer die gleichen Argumente

Die aktuelle Diskussion zeigt: Das Thema lebt.

In den vergangenen Monaten wurde die Idee einer Bahn-Haltestelle im Bereich Durchlaßstraße erneut öffentlich diskutiert. Im Rahmen einer Umfrage zur Mobilitätsentwicklung in Klagenfurt erhielt das Thema neue Aufmerksamkeit. Auch Vizebürgermeister Ronald Rabitsch zeigte sich offen für Überlegungen, die Bahn stärker in die städtische Mobilität einzubinden.

Bemerkenswert ist dabei, dass die Diskussion heute praktisch dieselben Argumente aufgreift, die **fahrgast kärnten** bereits 2018 vorgebracht hat.

Das zeigt zweierlei:

- » Erstens war die damalige Analyse von **fahrgast kärnten** offensichtlich nicht falsch.
- » Zweitens ist das Potenzial dieser Haltestelle bis heute nicht widerlegt worden.

Eine alte Idee mit Zukunft

Besonders bemerkenswert erscheint aus heutiger Sicht eine offizielle Reaktion der ÖBB auf den Artikel von 2018. Es wurde berichtet, dass die von **fahrgast kärnten** vorgeschlagene Haltestelle bei den ÖBB auf Interesse gestoßen sei und eine Prüfung der Machbarkeit erfolgen solle. Eine solche Prüfung war grundsätzlich zu begrüßen.

Für **fahrgast kärnten** ergeben sich zwei Fragen:

- » Was wurde eigentlich aus der ÖBB-Prüfung?
- » Was ist seither passiert?

Ob die Untersuchung durchgeführt wurde und welche Ergebnisse sie lieferte, ist öffentlich nicht bekannt. Die Stadt Klagenfurt, das Land Kärnten und die ÖBB wären gut beraten, dieses Thema erneut aufzugreifen und die Ergebnisse früherer Prüfungen offenzulegen. Die Haltestelle wäre eine sinnvolle Ergänzung und zukunftsweisend für das künftig auch zum Klinikum siedelnde Unfallkrankenhaus. ●

» Monitore: Mehr Informationen wünschenswert

MARKUS LAMPERSBERGER

Prinzipiell ist es sehr erfreulich, dass in Klagenfurt zunehmend Abfahrtsmonitore an Haltestellen angebracht werden, welche dank guter Beleuchtung und großer Schrift sehr gut lesbar sind. An stark frequentierten Haltestellen, wie z. B. in der Karfreitstraße, Hasnerstraße, Pädagogische Hochschule oder Annabichl sollten weitere Monitore folgen.

Bushaltestelle „Heiligengeistplatz“

15:34 Klagenfurt Heiligengeistplatz				
Linie	Ziel	Abfahrt	Ankunft	Stopp
5	Päd. Hochschule	15:34	14	
4	Flughafen/Airport	15:39	11	
2	Klagenfurt West	15:40	15	
3	Steingasse	15:40	8	
A	Liberogasse	15:41	7	
A	Annabichl	15:43	12	
4	Baumbachplatz	15:45	16	
B	Universität	15:47	13	

Monitor am Heiligengeistplatz ohne Information über Unterwegs-Haltestellen. So sind beispielsweise auch nicht alle Linien erkennbar, welche zum Hauptbahnhof verkehren (Linien A, C und 4).

alle Fotos: - ML -

Bushaltestelle „Hauptbahnhof“

08:43 Klagenfurt Hbf Stadtbusse			
Linie	Ziel	Abfahrt	Ankunft
C	Strandbad	3	1
A	FH Kärnten	4	1
6	Harbach Diakonie	5	1
4	Flughafen/Airport	6	1
4	Strandbad	8	32
6	Universität	14	32

Für ankommende Besucher – die Anzahl hat sich seit der Eröffnung der Koralmbahn spürbar erhöht – liefert der Monitor am Hbf. Klagenfurt keine Informationen, mit welchen Linien man in die Innenstadt fahren kann. So haben beispielsweise zwei Linien das selbe Fahrziel „Strandbad“, eine fährt jedoch via Heiligengeistplatz und eine via Universität.

Fehlende Via-Angaben

Aus Sicht von **fahrgast kärnten** wäre es sehr hilfreich, wenn die Monitore nicht nur die Endhaltestellen, sondern auch wichtige Unterwegs-Haltestellen anzeigen würden. Dies betrifft neben dem Hauptbahnhof vor allem auch den Heiligengeistplatz als zentralen Umsteigepunkt.

Via-Anzeigen wären für alle Kunden der KMG eine sehr wichtige Orientierungshilfe, da manche Endhaltestellen von Linien mit unterschiedlichen Fahrwegen angefahren werden. Auf den Monitoren wäre hierfür genügend Platz. Eine generelle Betrachtung für informative Via-Angaben wäre natürlich auch für alle anderen Haltestellen anzustellen, die mit den neuen Monitoren ausgestattet sind.

In dieser Hinsicht ist es sehr erfreulich, dass nunmehr mehrere Haltestellen mit Monitoren ausgestattet sind, wie z. B. Hauptbahnhof, Heuplatz, Benediktiner Platz, Lakeside Park, Harbach-Diakonie, Steinerne Brücke, Wirtschaftskammer, Mantschehofgasse, Lodengasse oder Strandbad. Eine aktuelle und einprägsame Fahrgastinformation stellt neben dem Fahrplan und dem Tarifsystem einen wichtigen Grundpfeiler zur Nutzung des ÖV dar. ●



Auszeichnung für Haltestelle Lakeside Park

Die Haltestelle Lakeside Park wurde im Rahmen der VCÖ-Initiative „Haltestellen im Fahrgast-Check“ im April 2026 als beste Bushaltestelle Kärntens ausgezeichnet.

Diese Haltestelle ist ein Mobilitätsknoten mit nextbike, E-nextbike Sharing, E-Carsharing und sicheren Radabstellanlagen. Überdies sind Echtzeit-Monitore vorhanden. ●

» Klare Wünsche aus der „SUMP“-Befragung



Der Abendverkehr bleibt die größte Schwachstelle. Foto: - DL -

Mit der Einführung des neuen Liniennetzes im Frühjahr 2023 wurde der Klagenfurter Stadtverkehr auf eine neue Grundlage gestellt. Nach vielen Jahren nur kleiner Anpassungen gelang mithilfe einer Mitfinanzierung des Landes Kärnten eine umfassende Reform, die das Busangebot übersichtlicher und attraktiver machte.

Neues Liniennetz seit 2023

Dichtere Takte auf den Hauptachsen, besser aufeinander abgestimmte Linien und ein klar strukturiertes Netz führten zu einer spürbaren Qualitätssteigerung. Einige langjährige Forderungen von **fahrgast kärnten** wurden dabei umgesetzt.

Umso bedauerlicher ist es, dass ausgerechnet beim Abendverkehr schon kurze Zeit nach der Netzreform wieder Einsparungen vorgenommen wurden, während tagsüber ein durchaus zufriedenstellendes Angebot besteht.

Klimafreundliche Reisekette endet ...

Besonders problematisch wird dies im Zusammenspiel mit dem Bahnverkehr. Seit der Eröffnung der Koralmbahn hat Klagenfurt erheblich an Bedeutung als Bahnknoten gewonnen. Die Zahl der Fernverkehrsverbindungen – insbesondere aus Wien und Graz – ist deutlich gestiegen. Gleichzeitig bestehen auch erweiterte Zugverbindungen über die Tauernbahn aus Salzburg. Zahlreiche Fernzüge erreichen den Hauptbahnhof am Abend zu Zeiten, in denen für viele Stadtteile keine oder nur noch unzureichenden Busanschlüsse bestehen.

Für Fahrgäste endet die klimafreundliche Reisekette damit oft

am Bahnsteig. Gerade die „letzte Meile“ entscheidet jedoch darüber, ob der öffentliche Verkehr als Gesamtsystem funktioniert.

Attraktiver Abendverkehr ist kein Luxus

Klagenfurt zählt rund 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Eine Stadt dieser Größe sollte auch ab 22 Uhr noch über ein verlässliches Busangebot verfügen.

Ein attraktiver Abendverkehr ist daher kein Luxus, sondern Bestandteil einer zeitgemäßen öffentlichen Versorgung. Natürlich steht Klagenfurt (wie viele andere Städte und Gemeinden!) derzeit unter erheblichem finanziellen Druck. Dennoch sollte gerade bei Angeboten, die täglich vielen Menschen zugutekommen und einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, nicht an der falschen Stelle gespart werden. Hier sind die Stadtpolitik und das Land gefordert, trotz angespannter Budgetsituation die Finanzierung eines vernünftigen Abendverkehrs sicherzustellen.

Positive Perspektiven

In den letzten Wochen gab es auch erfreuliche Entwicklungen. Verkehrsstadträtin Sandra Wassermann stellte zuletzt die Einführung einer neuen Linie D in Aussicht. Nach den bisher bekannten Überlegungen soll diese als neue

Hauptlinie Wölfnitz mit Fischl im attraktiven 10-Minuten-Takt verbinden. Entscheidend wird allerdings sein, dass eine neue Linie nicht zulasten bestehender Angebote finanziert, sondern das Gesamtangebot tatsächlich erweitert wird.

Ergebnisse der „SUMP“-Befragung

Dass der öffentliche Verkehr für viele Klagenfurterinnen und Klagenfurter ein wichtiges Thema ist, zeigt auch die jüngste Bürgerbeteiligung zum „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP).

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wünschten sich vor allem dichte Intervalle und erweiterte Gebieterschließungen als „echte Alternative zum Auto“.

Ein weiterer Schwerpunkt betrifft den Heiligengeistplatz. Als zentraler Umsteigeknoten des Klagenfurter Stadtverkehrs soll dieser funktionaler, übersichtlicher und gleichzeitig als öffentlicher Raum deutlich aufgewertet (Entsiegelung und Begrünung) werden. Kürzere Umsteigewege, mehr Aufenthaltsqualität und eine bessere Organisation des Busverkehrs zählen zu den häufig genannten Anliegen der Bevölkerung.

Diese Ergebnisse bestätigen einmal mehr viele Vorschläge, die **fahrgast kärnten** seit Jahren vertritt. ●



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

Entgeltliche Einschaltungen

Rad- und Wanderbus

mit dem Postbus bis zum Großglockner



Der 80 km lange
Glocknerradweg R8 ab Döllach
entlang des wildromantischen
Möllflusses verbindet die
einzelnen Erlebnisstationen.
Ob Groß oder Klein, Jung oder
Alt, hier findet jeder sein
persönliches Rad- und
Wandererlebnis.

Der Bus verkehrt täglich von
Mitte Juni bis Mitte September.
Abfahrt Bahnhofvorplatz
Spittal/M. 08:35 Uhr.

Den aktuellen Fahrplan und
alle Halte finden Sie unter
fahrplan.oebb.at.



POSTBUS Ihr Mobilitätspartner

Grazer Gemeinderatswahl

Neuer Gemeinderat für die kommenden fünf Jahre

Am 28. Juni 2026 war die Grazer Bevölkerung aufgerufen, einen neuen Gemeinderat zu wählen. Zusätzlich fanden in allen 17 Bezirken auch die Bezirksratswahlen statt.

Wie bei den letzten Nationalrats- und Landtagswahlen hat FAHRGAST auch vor der Gemeinderatswahl in Graz alle antretenden Parteien kontaktiert und ihnen Fragen zu verkehrspolitischen Themen gestellt. Bewusst wurde auf einfache Entscheidungsfragen verzichtet, sondern es wurden Fragen gewählt, die ausformulierte Antworten und somit eine Beschäftigung mit der Materie erforderten. Anhand des Inhalts und auch an der Detailliertheit der Antworten konnten Interessierte die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die verschiedenen Parteien beurteilen und deren Positionen in die individuelle Wahlentscheidung einfließen lassen.

Rücklauf

Zur Gemeinderatswahl traten diesmal elf Parteien an, neun davon haben unsere Fragen beantwortet. Der hohe Rücklauf zeigte, dass Fahrgast-Interessen erfreulicherweise doch ein gewisser Stellenwert eingeräumt wird. Inhaltlich zeigte sich, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs grundsätzlich von allen Parteien gutgeheißen wird. Unterschiede ergeben sich freilich in der Gewichtung, wenn es zu Konflikten mit dem Individualverkehr kommt. Die genauen Fragen und alle Antworten sind auf unserer Website unter www.fahrgast-steiermark.at/gemeinderatswahl-2026 einsehbar – und bleiben es auch, um später überprüfen zu können, ob die Parteien auch Entscheidungen gemäß ihren Aussagen treffen.

Wahlergebnis

Das Wahlergebnis bescherte der KPÖ und ihrer Spitzenkandidatin Bürgermeisterin Elke Kahr einen weiteren Stimmenzuwachs, der ihr letztlich 18 Mandate (drei mehr als bisher) einbrachte. Die ÖVP behielt ihren Platz als zweitstärkste Kraft mit (wie bisher) 13 Mandaten, drittstärkste wurden wieder die Grünen mit sieben Mandaten (zwei weniger als bisher). Die FPÖ erreichte sechs Mandate, SPÖ und Neos jeweils zwei. Alle anderen Parteien versäumten den Einzug in den Gemeinderat. Bei Redaktionsschluss deutete sich eine weitere Zusammenarbeit zwischen KPÖ und Grünen an, die (gemeinsam mit der SPÖ) schon in den letzten fünf Jahren die Geschehnisse der Stadt Graz geprägt hatten.

Herausforderungen

Trotz weniger finanziell bedingter Rückschritte (Verkürzung der Linie 31 in Webling) ist in den vergangenen fünf Jahren mit dem Bau der Innenstadt-Entlastungsstrecke, dem zweigleisigen Ausbau der Linie 5 in Puntigam (endlich wieder mit schönem Rasengleis) und dem begonnenen Ausbau der Linie 1 nach Mariatrost einiges gut gelungen. Nicht vergessen werden darf die Bestellung von insgesamt 55 Flexity-Straßenbahnen, womit der Wagenpark der Grazer Straßenbahn umfassend verjüngt, modernisiert und in seiner Kapazität erweitert wird. Die Herausforderung für die Zukunft wird sein, mit der Südwest- und der Nordwestlinie (nach aktuellen Plänen als Linie 8 bezeichnet) Straßenbahn-Infrastrukturprojekte umzusetzen, für die sicherlich die finanzielle Unterstützung des Landes Steiermark und des Bundes nötig sein wird. Die bisher angewandte Vereinbarung zwischen Stadt, Bund und Land ist leider ausgelaufen bzw. war explizit auf die zuletzt umgesetzten Projekte beschränkt. Hier gilt es, eine ähnliche Nachfolgeregelung für die künftigen Straßenbahn-Neubaustrecken zu finden. FAHRGAST wird die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs weiterhin mit konstruktiven Vorschlägen begleiten.

Marcus Pirker



Graz Flexity: Die ersten von 55 neuen Straßenbahnen für die Murmetropole gehen in Betrieb.

Seite II

Graz Rückschritt: Mangelhafte Fahrgastinformation in älteren Grazer Straßenbahnen.

Seite IV

Österreich Premierenfahrten: Im Dezember 2025 wurde die Koralmbahn nach Kärnten eröffnet.

Seite VI

Flexity Graz

55 neue Straßenbahnen für die Murmetropole

Größte Straßenbahnbeschaffung der jüngeren Grazer Verkehrsgeschichte: Mit dem Beschluss des Grazer Gemeinderates vom 18. Juni 2026 wurde die restliche Option von 24 weiteren Straßenbahnen des Typs Flexity des Herstellers Alstom gezogen.



Flexity 544 auf Probefahrt in der Eggenberger Straße Foto: Gerald Hirzer

Die laufende Neubeschaffung von nunmehr insgesamt 55 Wagen stellt einen bedeutenden Meilenstein für den öffentlichen Verkehr in der steiermärkischen Landeshauptstadt dar und bildet die Grundlage für eine umfassende Modernisierung des Fuhrparks der Graz Linien.

Bereits am 31. Jänner 2024 wurden zunächst 15 Fahrzeuge bestellt. In der Ausschreibung sicherte sich die Stadt Graz eine Option auf weitere 40 Garnituren. Noch im Jahr 2024 wurde die erste Option über 16 zusätzliche Fahrzeuge gezogen. Mit dem Gemeinderatsbeschluss vom 18. Juni 2026 erfolgte schließlich die Be-



Flexity 541 auf Probefahrt in der Waagner-Biró-Straße

stellung der verbleibenden 24 Fahrzeuge. Damit umfasst die Gesamtbestellung nun 55 Flexity-Straßenbahnen.

Ersatz für mehrere Fahrzeuggenerationen

Die neuen Fahrzeuge dienen in erster Linie der Erneuerung und Vereinheitlichung des Grazer Straßenbahnfuhrparks. Ersetzt werden die 22 Hochflurfahrzeuge aus den Baujahren 1978 und 1986 sowie die 18 Cityrunner, die als Prototypen für etliche später im Wiener Bombardier-Werk gebauten Fahrzeuge angesehen werden können, mittlerweile aber ein Alter von mehr als 25 Jahren erreicht haben.

Insbesondere aufgrund dieses Alters wäre eine umfassende technische Modernisierung einschließlich Klima-

tisierung wirtschaftlich nicht mehr vertretbar gewesen. Mit der Neubeschaffung kann daher ein wesentlicher Teil der gealterten Fahrzeugflotte durch moderne und vor allem klimatisierte Niederflurfahrzeuge ersetzt werden.

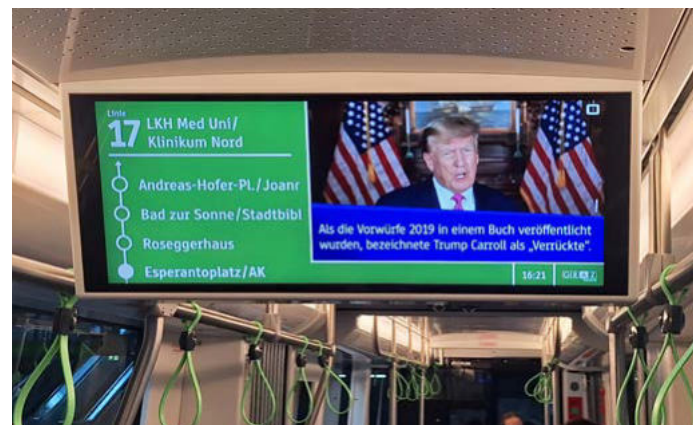
Technische Daten des Flexity Graz

Die für Graz beschafften Flexity-Straßenbahnen verfügen über folgende Eckdaten:

Hersteller	Alstom
Anzahl	55 Fahrzeuge
Fahrzeugnummern	541–595
Baujahr	ab 2025
Spurweite	1435 mm
Länge	33,81 m
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h
Sitzplätze	60
Stehplätze	140
Gesamtkapazität	200 Fahrgäste



Flexity 541 in Wetzelsdorf



Bildschirm für Fahrgastinformation, mehr als die Hälfte der Breite wird für Nachrichten und Werbung genutzt, so ist für Haltestellen nicht viel Platz Foto: Gerald Hirzer



Der Innenraum des ersten Wagenteils Foto: Gerald Hürzer

Mit einer Länge von knapp 34 Metern und einer Kapazität von 200 Fahrgästen sind die neuen Wagen die leistungsfähigsten Fahrzeuge, die jemals für Graz beschafft wurden. Sie bieten gegenüber älteren Fahrzeuggenerationen deutlich mehr Platz und tragen den steigenden Fahrgastzahlen im Grazer Ballungsraum Rechnung.

Weitere Merkmale

Die Fahrzeuge haben Sitze aus Second-Life-Echtleder. Das ist geschreddertes und wieder in Form gepresstes Altleader. Diese Sitze sind leichter zu reinigen als Textilsitze und weniger anfällig für Vandalismus.

Als in Linz von Textilsitzen auf Ledersitze umgestellt worden war, gingen die Vandalismusschäden signifikant zurück. Neu in Graz gibt es außen an den Türen eine gut sichtbare Lichterkennung Grün/Rot, die an den Haltestellen anzeigt, ob die Türen noch freigegeben sind, oder eben nicht mehr. Zu guter Letzt bietet der Flexity noch kontaktlose Lademöglichkeiten für Mobiltelefone.

Schritt zur Flottenvereinheitlichung

Die Beschaffung verfolgt auch das Ziel, die bisher sehr heterogene Fahrzeugstruktur

zu vereinfachen. Während ihrer mittlerweile 148-jährigen Geschichte verfügte die Grazer Straßenbahn über eine große Zahl unterschiedlicher Fahrzeugtypen.

Neben Eigenentwicklungen der Werkstätte kamen immer wieder Fahrzeuge unterschiedlicher Herkunft zum Einsatz. Dazu zählten sowohl Gebrauchtfahrzeuge aus deutschen Städten wie Mettmann, Wuppertal und Duisburg sowie auch aus Wien übernommene Fahrzeuge der Type Ei.

Die Vielfalt des Fuhrparks war über Jahrzehnte prägend für das Erscheinungsbild der Grazer Straßenbahn. So waren beispielsweise im Jahr 1989 insgesamt sechs unterschiedliche Fahrzeugtypen gleichzeitig im Einsatz. Im Jahr 2010 erhöhte sich diese Zahl sogar auf sieben verschiedene Typen.

100 moderne Straßenbahnen ab 2030

Mit Abschluss der Auslieferung der Flexity-Straßenbahnen wird sich das Bild grundlegend ändern. Ab etwa 2032/33 wird die Grazer Straßenbahnflotte ausschließlich aus zwei modernen Fahrzeugfamilien bestehen:

- 55 Flexity-Straßenbahnen von Alstom
- 45 Variobahnen von Stadler

Die alten nicht klimatisierten Wagen werden 2030 nicht sofort verschwinden. Je nach Ablauf der Fristen werden bereits jetzt keine Hauptrevisionen bei diesen Fahrzeugtypen mehr durchgeführt. Die letzten unklimateisierten Straßenbahnen könnten daher bis 2034 unterwegs sein. Die Standardisierung ab 2030 bringt Vorteile bei Wartung, Ersatzteilhaltung und Ausbildung des Personals und erhöht gleichzeitig die Verfügbarkeit der Fahrzeuge im täglichen Betrieb.

Stefan Kompacher



Martin Wolf 1970–2026

Am 30. Juni 2026 verstarb unerwartet unser Vorstandsmitglied Martin Wolf. Mit ihm verliert die steirische Verkehrs- und ÖV-Gemeinschaft eine prägende Persönlichkeit, die sich über viele Jahre leidenschaftlich für den öffentlichen Verkehr eingesetzt hat.

Bereits 2006 gründete er die Online-Plattform *Styria Mobile*, die sich zu einer wichtigen Informations- und Diskussionsplattform für Verkehrsthemen entwickelte. Als Mitgründer der Initiative *Pro BIM Graz* setzte er sich ab 2013 engagiert für einen konsequenteren Ausbau des Grazer Tramnetzes ein. Später wurde *Pro BIM Graz* auch Teil der *MoVe iT*-Bewegung mit dem Ziel, die Verkehrswende in Graz ganzheitlich voranzutreiben.

Zuletzt brachte Martin seine Erfahrung und sein Fachwissen als Vorstandsmitglied des Vereins FAHRGAST Graz/Steiermark ein.

Als begeisterter Fotograf dokumentierte er über Jahrzehnte Züge, Straßenbahnen und Busse. Er hinterlässt ein umfangreiches Bildarchiv, das ein wertvolles Zeitdokument der Verkehrsgeschichte darstellt.

Martin Wolf pflegte zahlreiche Kontakte zur Politik, zur Holding Graz, zum Verkehrsverbund Steiermark, zu Aktiven sowie zu gleichgesinnten Initiativen.

Martins Einsatz, seine Fachkenntnis und seine Leidenschaft werden vielen Menschen in Erinnerung bleiben.

Stefan Kompacher



Der Innenraum mit braunen Ledersitzen

Rückschritt

Mangelhafte Fahrgastinformation in älteren Grazer Straßenbahnen

Wer in Graz mit der Straßenbahn unterwegs ist und dabei eine der älteren Garnituren aus den 70er- und 80er-Jahren antrifft, erlebt immer öfter defekte oder überklebte Info-Monitore.

Betroffen sind besonders die zehn Hochflurstraßenbahnen der Baureihe 500 der Baujahre 1977/78 und die zwölf Straßenbahnen der Baureihe 600, gebaut 1986 und 1999 mit einem Niederflur-Mittelteil versehen. Aber auch in den jüngeren Cityrunnern (Baujahr 2001) sind immer häufiger die Info-Monitore defekt. Was ursprünglich den Eindruck vorübergehender Wartungsarbeiten erweckte, entpuppte sich zuletzt als völliger Rückschritt in der Fahrgastinformation: Die Monitore werden nun nach und nach einfach überklebt. Statt Information über den aktuellen Linienverlauf gibt es nun Reklame für die Graz-mobil-App.

Allerdings ist Reklame keine Fahrgastinformation und es genügt aus Sicht von FAHR-

GAST nicht, eine (Auskunfts-) App zu bewerben! Egal ob für die treue Stammkundschaft, unerfahrene Neukundinnen und Neukunden, ortsfremde (Urlaubs-)Reisende oder Menschen ohne Smartphone: Informationen über konkrete Linie, aktuelles Fahrziel, Linienführung und Umsteigemöglichkeiten sollten in allen Fahrzeugen jederzeit sichtbar sein!

Mindestvorgabe

Zur Fahrgastinformation in Straßenbahnen gibt es sogar gesetzliche Mindestvorgaben (Straßenbahnverordnung § 48), wonach im Fahrgastraum einer Straßenbahn neben Streckenplan und Linienverläufen jedenfalls die Linienbezeichnung angezeigt werden muss (nach Gesetz „soweit erforderlich“, bei

mehreren Linien im Streckennetz also explizit die aktuelle Linie). Darüber hinaus ist es seit Jahrzehnten völlig selbstverständlich, dass neben der aktuellen Linie auch das aktuelle Fahrziel angezeigt wird.

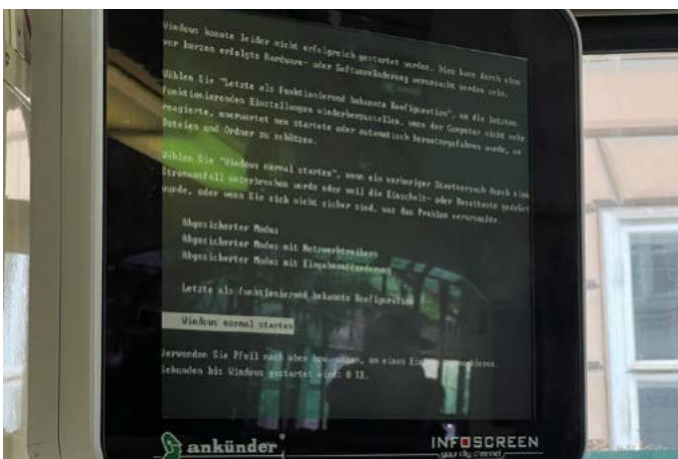
Die Holding Graz Linien äußern sich dazu, dass aufgrund des Alters der Fahrzeuge der Einbau neuer Fahrgast-Informationssysteme nicht wirtschaftlich sei. Eine Reparatur sei auch nicht möglich, da keine Ersatzteile mehr zur Verfügung stünden. Allerdings ist es naheliegend, dass Fahrzeuge eine größere Lebensdauer haben als Komponenten der Fahrgastinformation. Daher muss ein technisches Update für letztere in irgendeiner Weise im Rahmen der Lebensdauer der Fahrzeuge möglich sein. Außerdem wäre es sinnvoll, diese auch in andere Fahrzeuge einbauen bzw. weiterverwenden zu können. Damit wäre auch ein wie von den Holding Graz Linien kolportierter „wirtschaftlich nicht darstellbarer“ Einbau in die noch länger verkehrenden Altfahrzeuge besser möglich.

„Bitte beachten Sie den Fahrplan!“

Doch nicht nur der ersatzlose Entfall der Info-Monitore in den älteren Fahrzeugen ist ärgerlich, auch der Inhalt

der Anzeigen bei funktionierenden Info-Monitoren liegt hinter dem Stand des technisch Möglichen. Besonders fällt das Fehlen jedweder Information zu Umsteige- bzw. Anschlussverbindungen auf.

Auch bei den Durchsagen gibt es Nachholbedarf: Es wird generell auf alle von der betreffenden Haltestelle fahrenden Linien hingewiesen, unabhängig von deren Betriebszeiten. Mehrere Linien in Graz verkehren jedoch zu Schwachlastzeiten nicht oder nur auf kürzerem Laufweg und werden in den Abendstunden oder an Sonn- und Feiertagen durch andere Linien ersetzt. Beispiele für solche Ersatzlinien sind die Linien 31E, 67E oder 52Z. Für Fahrgäste interessant sind aber nur jene Linien, zu denen zum Zeitpunkt der Fahrt auch tatsächlich umgestiegen werden kann. In vielen Städten ist es sogar üblich, die Anschlussverbindungen in Echtzeit anzuzeigen. In Graz hingegen werden generell alle Linien durchgesagt. In den Durchsagen wurde lange Zeit „nach Betriebszeiten“ hinzugefügt, bevor dies durch das ebenfalls wenig aussagekräftige „Bitte beachten Sie den Fahrplan“ ersetzt wurde. Seit Anfang Juli entfällt dieser Hinweis komplett.



Evolution des Rückfalls der Fahrgastinformation: Zunächst im Wartungsmodus ...



... dann dunkel ...

Anforderungen

Wie sieht nun eine optimale Fahrgastinformation in städtischen Verkehrsmitteln aus? Dem internationalen technischen Stand entsprechend wünscht sich FAHRGAST folgende Inhalte bei optischen Fahrgastinformationssystemen in den Fahrzeugen:

- Aktuelle Linie und aktuelles Fahrziel sowie gegebenenfalls globale Zusatzinformation zur Fahrtroute (etwa „über Andreas-Hofer-Platz“ oder „umgeleitet über ...“)
- Linienverlaufsinformationen mit allen Haltestellen und Umsteigemöglichkeiten (und zwar nur die tatsächlich existierenden, nicht wie lange bei den Holding Graz Linien durchgesagt „gemäß Betriebszeiten“ oder danach „Bitte beachten Sie den Fahrplan!“), sowie die Fahrzeiten bis zu diesen Haltestellen
- Anschlussinformationen an der nächsten Haltestelle in Echtzeit (also in wievielen Minuten fährt tatsächlich welche Linie an der nächsten Haltestelle von welchem Steig ab)
- Uhrzeit und Datum

Bei der akustischen Fahrgastinformation sollten nur

Umsteigeverbindungen zu Linien angesagt werden, die aktuell tatsächlich verkehren und zu denen ein Umstieg sinnvoll ist (also zu kreuzenden oder weiterführenden, nicht jedoch zu parallel verkehrenden oder gar gegenläufigen Linien). Auf eine exakte Ansage der Abfahrtszeiten der Anschlussverbindungen in Echtzeit kann jedoch verzichtet werden, um zu vermeiden, dass Fahrgäste durch zu lange Durchsagen genervt werden.

Werbung

Es ist legitim und kann zeitweise auch unterhaltsam sein, wenn in Fahrzeugen auf Monitoren Werbung und anderes angezeigt wird. Allerdings sollte die Fahrgastinformation immer im Vordergrund stehen und muss permanent sichtbar sein. Daher ist eine klare und strikte Trennung von Fahrgastinformation und Werbung wichtig, etwa durch getrennte Bildschirme. Die bisherige Handhabung der Holding Graz Linien, dies auf einem einzigen Bildschirm anzuzeigen und Teile der Fahrgastinformation lediglich kurz zwischen Werbespots einzublenden, entspricht weder dem eindeutig höher zu bewertenden Informationsbedürfnis der Fahrgä-



Vorbildliche Darstellung von Linienverlauf und Anschlüssen am Beispiel der Baselland Transport AG in der Schweiz Foto: Gerald Hirzer

ste, noch einer modernen Servicekultur. Glücklicherweise gehen die Holding Graz Linien mit den neuen Flexity-Straßenbahnen von dieser überholten Praxis ab: In diesen gibt es breite Monitore, die gleichzeitig die nächsten Haltestellen und Nachrichten/Werbung anzeigen.

Nachhaltigkeit

Nicht zuletzt sollte auch gewährleistet sein, dass Fahrgastinformationssysteme künftigen technischen Weiterentwicklungen folgen können und bei Bedarf auch in anderen Fahrzeugen weiterverwendet werden können. Diese Praxis würde auch den Einbau in ältere Fahrzeuge er-

lauben. Auch wenn der Grazer Gemeinderat glücklicherweise im Juni den Ankauf weiterer moderner Flexity-Straßenbahnen beschlossen hat und dadurch mittelfristig nur noch moderne Straßenbahnen der Typen Variobahn und Flexity im Einsatz sein werden, so bedeutet dies doch auch, dass noch einige Jahre Altfahrzeuge durch die Straßen von Graz fahren werden. Das simple und ersatzlose Zukleben der bisher verwendeten veralteten Monitore in diesen Straßenbahnen ist jedoch ein technologischer Rückfall und kann als Kapitulation vor dem technischen Fortschritt interpretiert werden.

Marcus Pirker



... und zuletzt mit Werbung überlebt.

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
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

Premierenfahrten

Würdige Eröffnungsfeier für die Koralmbahn

Die Inbetriebnahme einer Eisenbahn-Neubaustrecke ist nichts Alltägliches. Zwei Tage vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025, an dem der Regelverkehr auf der Koralmbahn aufgenommen wurde, luden die ÖBB zum Eröffnungsfest.

Großer Bahnhof in Graz und Klagenfurt am Freitag, 12. Dezember 2025: Gefeiert wurde die Inbetriebnahme jener Eisenbahnstrecke, die nicht nur die Fahrzeit zwischen den beiden Landeshauptstädten von einst knapp drei Stunden auf unter 45 Minuten reduziert, sondern die auch Teil eines wichtigen europäischen Verkehrskorridors ist und wohl die Zukunft des Südens Österreichs nachhaltig beeinflussen wird. Vor beiden Bahnhöfen waren dafür Bühnen aufgebaut, der Festakt wurde live übertragen und vom ORF in einer Sondersendung gewürdigt.

Eröffnungstag

Der Beginn der Feierlichkeiten war in Graz, wo Prominenz aus Wirtschaft und Politik nach ihren Statements die Strecke freigaben. Dies ge-

schah jedoch nicht durch das traditionelle Durchschneiden eines Bandes, sondern modern durch Handauflegen auf einen Touchscreen, samt fiktivem Scannen der Handflächen. Nach dieser Eröffnungszeremonie startete um 11:00 Uhr die Premierenfahrt mit einer Railjet-Doppelgarnitur nach Klagenfurt; an der Spitze der frisch redesignte „Koralmjet“, dahinter ein Railjet mit Werbelok für eine „Next-Level-Lehre“ bei den ÖBB – die Bundesbahnen suchen Nachwuchs, eine schönes Symbol für den positiven Blick des Unternehmens in die Zukunft!

Der vordere Zugteil stand der Prominenz zur Verfügung, während im hinteren Zugteil Presse, Angehörige von Tourismusverbänden und auch Streckenanrainerinnen und -anrainer eingeladen wa-



Der Premierenzug auf der Koralmbahn, angeführt vom „Koralmjet“ Foto: Styria mobile

ren. Auch eine Delegation von FAHRGAST nahm an der Premierenfahrt teil. Für die Fahrgäste gab es je einen Koralmbahn-Schal in den Farben der steiermärkischen und kärntner Landesflaggen sowie eine Flasche einer Sonderedition einer bekannten Kräuterlimonade, den „Koralmdudler“.

Hörbar persönlich gerührt begrüßte ÖBB-Chef Matthä per Lautsprecherdurchsage die Premierenzug-Fahrgäste im Stil einer Raumschiff-Enterprise-Erzählung: So schnell wie noch nie ein Mensch zuvor würden wir uns nun auf der Erde zwischen Graz und Klagenfurt bewegen. Bereits gegen 11:40 Uhr kam der Zug in Klagenfurt an, wo er von einer großen Menschenmenge begrüßt wurde. Auf der Bühne vor dem Klagenfurter Hauptbahnhof wurde die Feier fortgesetzt. Nach der Rückkehr des Premierenzuges nach Graz fanden auf den Festbühnen noch bis in den Abend Konzerte verschiedener Künstlerinnen und Künstler unterschiedlicher Musikrichtungen statt.

Am Nachmittag verkehrten mehrere kostenlose „Schnupperfahrten“, zu denen man sich online im November hatte anmelden können. Allerdings kam deren Fahrplan gehörig durcheinander, nachdem

kurzzeitig im Koralmtunnel durch Staubaufwirbelung ein Alarm ausgelöst wurde.

Festkultur

FAHRGAST begrüßt es generell, wenn die Inbetriebnahme neuer Strecken oder Fahrzeuge mit öffentlich zugänglichen Feierlichkeiten begangen wird. Dies stellt nicht nur einen Beitrag zur Kundenbindung dar, sondern sorgt auch für einen Werbeeffect und ist ein ideales Mittel zur Neukundengewinnung. Im konkreten Fall wäre zusätzlich zum Eröffnungsfest auch ein „Tag der Offenen Tür“ mit Besuchsmöglichkeit von sonst abgeschlossenen Bereichen wie Werkstätten oder Führerständen von Triebfahrzeugen schön gewesen – ein Aufwand, den man leider gescheut hat. Immerhin: Der Grazer Eisenbahner-Modell-eisenbahnclub hatte an diesem Tag seine Tore geöffnet und seine Modellbahnanlage präsentiert.

Westbahn

Zweieinhalb Monate nach der Inbetriebnahme des Koralmtunnels für den Personenverkehr nahm auch die private Westbahn am 1. März 2026 den Verkehr auf ihrer neuen Linie Wien–Graz–Klagenfurt–Villach auf. Mit fabrikneuen Zü-



Festbühne vor dem Grazer Hauptbahnhof Foto: Styria mobile

gen des Schweizer Herstellers Stadler wurden ursprünglich drei Zugpaare täglich angeboten, mittlerweile wurde das Angebot auf fünf Zugpaare ausgeweitet. Die Züge halten in Wien Hbf, Wien Meidling, Wiener Neustadt, Semmering, Bruck a. d. Mur, Graz, Kühnsdorf-Klopeiner See, Klagenfurt, Pörschach am Wörthersee und Villach. In den Zügen der Westbahn gilt ein eigener Tarif. Bei Fahrten innerhalb eines Bundeslandes werden auch die jeweiligen Verkehrsverbund-Fahrkarten anerkannt. Ein Kombinieren der regionalen Klimatickets bei einer Fahrt durch den Koralmtunnel ist – wie auch bei den ÖBB – nicht möglich, das Klimaticket Österreich gilt jedoch. Die Entscheidung eines privaten Unternehmens, zusätzlich zum dichten Angebot der ÖBB eigene Züge zu führen, zeigt, dass entlang der Koralmbahn ein großes Fahrgastpotenzial besteht.

Kulturzug

Auch die Westbahn vermarktete ihren Verkehrsstart medienwirksam: Am 27. Februar 2026 erfolgte eine Premierenfahrt mit geladenen Gästen als „Kulturzug“ unter dem Motto „Kunst und Kultur auf Schiene in Kärnten/Koroška“. In Klagenfurt wur-

de der Zug mit musikalischen und performativen Beiträgen des Stadttheaters empfangen und auch in Villach gab es einen Festakt mit musikalischer Umrahmung. Einen Tag später präsentierte die Westbahn ihren modernen Stadler-SMILE-Triebzug u. a. am Grazer Hauptbahnhof dem interessierten Publikum, bevor er nach Kärnten weiterfuhr, wo es zwischen Kühnsdorf-Klopeiner See und Villach öffentlich zugängliche „Kennenlernfahrten“ gab. Besonders erwähnenswert ist bei diesen Fahrzeugen der stufenlose Einstieg, der insbesondere Fahrgästen mit viel Gepäck oder eingeschränkter Mobilität zugute kommt.

Erfahrungen

Nach über sechs Monaten Erfahrung kann festgestellt werden, dass der Betrieb auf der Koralmbahn weitgehend stabil läuft. Trotz der kurzen Fahrzeiten scheinen im Fahrplan auch noch ausreichend Fahrzeitreserven vorhanden zu sein, was positiv durch das Aufholen etwaiger kleinerer Verspätungen auffällt. Knackpunkt für häufige Nutzerinnen und Nutzer des Koralmtunnels bleibt das „Stückelverbot“, also das Verbot, beispielsweise ein Klimaticket Steiermark mit einem



Seit 1. März 2026 fährt auch die Westbahn über Semmering- und Koralmbahn zwischen Wien und Villach. Foto: Tobias Köhler

Klimaticket Kärnten zu kombinieren und für durchgehende Fahrten zu nutzen. Regionale Klimatickets wie Verbundfahrtscheine gelten auf dieser Strecke immer nur bis zum letzten Haltebahnhof im jeweiligen Bundesland, sowohl in ÖBB- als auch in Westbahnzügen. Die ÖBB verweisen als Alternative auf das bundesweit gültige Klimaticket Österreich und würden für eine Änderung der Tarifbestimmungen hohe Kompensationszahlungen der Länder erwarten. Diese sehen hingegen den Bund als Eigentümer der ÖBB in der Verantwortung hier einzuschreiten. FAHRGAST Steiermark hatte schon vor der Eröffnung der Koralmbahn gemeinsam mit Fahrgast Kärnten auf diese unglückliche Tarifsituation hingewiesen und als mögliche Lösung einerseits einen erweiterten Tarifbereich – gegebenenfalls mit einem Überlappungsbereich der Verkehrsverbünde – und andererseits eine Abkehr von der Verpflichtung, das Haltemuster der Züge als Referenz für die Gültigkeit der Fahrkarten zu verwenden, gefordert. Auch wenn es immer neue Anläufe

gibt, eine Anpassung der Tarifbestimmungen zu erwirken, ist aktuell leider keine Änderung in Sicht.

Fazit

Nichtsdestotrotz entwickelt sich die Koralmbahn zu einem Fahrgastmagneten und bedeutenden Wirtschaftsfaktor. FAHRGAST freut sich über die positive Entwicklung dieses Jahrhundertprojekts, für das wir praktisch seit der Vereinsgründung im Jahr 1986 eingetreten sind, lange bevor sich ÖBB und politische Entscheidungsträger dafür erwärmen konnten. Unvergessen frühere höhnische Aussagen, etwa von Ex-ÖBB-Chef Helmut Draxler: „Wir haben den Bedarf geprüft. Die Koralmbahn braucht kein Mensch.“ Erst der engagierte Einsatz vieler Interessensverbände, der Landeshauptleute und Landesregierungen bewirkte schließlich den Beschluss zu Planung und Bau dieser Strecke. Es ist also lohnenswert, sich für Projekte und Verbesserungen im Öffentlichen Verkehr einzusetzen, auch wenn der Weg manchmal lang ist!

Marcus Pirker



Zahlreiche Menschen begrüßten die Fahrgäste des Premierzuges am Klagenfurter Hauptbahnhof Foto: Styria mobile



10 Cent pro Kilometer Öffi-Tarif österreichweit

Die Verkehrswende Tulln-Klosterneuburg hat im November 2025 eine Online-Petition mit dem Titel „10 Cent pro Kilometer Öffi-Tarif österreichweit“ gestartet.

Vorgeschlagen wird die Einführung eines Tarifes von 10 Cent pro Kilometer für den öffentlichen Verkehr in ganz Österreich. Dieser Tarif soll *in allen Arten von öffentlichen Verkehrsmitteln* (Zug, Bus, Bedarfsverkehr, etc.) und *in allen Verkehrsverbünden* gelten. Klimatickets und andere Zeitkarten sollen weiterhin bestehen bleiben. Es sollen *mehrere Zahlungsvarianten* zur Verfügung stehen (z.B. Abbuchung vom Konto oder von einem Guthaben auf einer Prepaid-Karte; Zahlen mit Kredit- oder Debitkarte; Barzahlung, Online-Entwertung).

Vorteile

- günstige Einzelfahrscheine auch für relativ kurze Strecken
- vollkommen transparente Preisgestaltung
- attraktive Abrechnungsmodelle

- Schaffung von Tarif-Vielfalt: Ergänzung zu den Klimatickets (regionale und österreichweites) → Ansprechen mehrerer KundInnengruppen
- ein kilometerabhängiger Tarif wäre auch grenzüberschreitend EU-weit möglich

Das macht die Nutzung der Öffis leistbar und einfacher verständlich und trägt dadurch auch zu einer stärkeren Nutzung, insbesondere durch GelegenheitsnutzerInnen bei.

Nicht direkt in der Petition angesprochen, aber durchaus denkbar wären die Festlegung eines Mindestpreises pro Fahrt, z. B. 10 Tarif-Kilometer (also 1 €) und z.B. auch abweichende Regelungen für urbane Verkehrsnetze – aber auch hier sollten Einzelfahrscheine nicht permanent teurer werden.

Nachteile des derzeitigen Tarifsystems

- Preisbildung oft für KundInnen nicht nachvollziehbar

- Durch hinterlegte Zonen (z. B. in Form von Gemeindegrenzen) kommt es zu relativ hohen sprunghaften Preisanstiegen beim Überfahren dieser Zonengrenzen
- vor allem kurze Strecken sind vergleichsweise teuer
- starke Preisanstiege beim Überfahren von Gemeindegrenzen

Diese hohen Preise für Einzelfahrscheine machen die öffentlichen Verkehrsmittel unattraktiv für GelegenheitsnutzerInnen. Die Nutzung bleibt daher unter ihrem Potential zurück – vor allem auch abseits der Haupt-Verbindungen.

Bestehende Systeme und Konzepte mit kilometergenauer Abrechnung

Den südtirolmobil Flex Pass (früher „Südtirol Pass“) gibt es bereits seit vielen Jahren. Am Beginn und am Ende einer Fahrt wird das Ticket in Form einer Chipkarte an ein Entwertungsgerät im Verkehrsmittel oder bei der Haltestelle gehalten und der Fahrpreis wird abgebucht. Alternativ dazu kann auch über

eine App am Smartphone entwertet werden.

1 bis 1.000 km	12 Cent pro Tarif-km
1.001 bis 2.000 km	8 Cent pro Tarif-km
2.001 bis 10.000 km	3 Cent pro Tarif-km
10.001 bis 20.000 km:	2 Cent pro Tarif-km
ab 20.001 km:	0 Cent pro Tarif-km
Mindestpreis pro Fahrt:	10 Cent
Maximaler Tagestarif:	20 Euro
Maximaler Betrag pro Bezugsjahr:	640 Euro

Europa-Tarif:

Unter dem Schlagwort „Europa-Tarif“ machten die österreichischen Grünen für die Europawahl 2024 den Vorschlag eines Maximalpreises für Zugtickets innerhalb der EU von 10 Cent pro Kilometer (siehe Link im Kasten).

Allerdings hätte sich dieser Vorschlag auf Zugtickets beschränkt.

Für Inhalt und Rechtschreibung verantwortlich:

Verkehrswende Tulln-Klosterneuburg

www.verkehrswende-tukg.at

kontakt@verkehrswende-tukg.at

Eva Seibold, Tel: 0650 431 4611



Auch auf der Vinschgaubahn gilt der südtirolmobil Flex Pass

Foto: Herbert Ortner, CC-BY-3.0

Link zur Petition:

<https://mein.aufstehn.at/petitions/10-cent-pro-kilometer-offi-tarif-osterreichweit>

Südtirolmobil Flex Pass:

<https://www.suedtirolmobil.info/de/tickets/ticketfinder/suedtirolmobil-flex-pass>

Europa-Tarif im Wahlprogramm der Grünen zur Europawahl 2024:

<https://gruene.at/wahlprogramm-epw24/>

Murtalbahnen-Modernisierung

Am 28. Mai 2026 fasste die Steiermärkische Landesregierung einen Grundsatbschluss zur Modernisierung der Murtalbahnen. Da die aktuell im Einsatz stehenden Fahrzeuge spätestens 2030 das Ende ihrer wirtschaftlichen Lebensdauer erreichen, soll gemeinsam mit den Bundesländern Salzburg und Tirol eine neue, elektrische Fahrzeuggeneration für die Schmalspurbahnen Murtalbahnen, Pinzgauer Lokalbahn und Zillertalbahnen beschafft werden. Das höhere Abrufvolumen von 17 Fahrzeugen soll den Stückpreis senken und Synergieeffekte schaffen. Die Murtalbahnen verbindet Unzmarkt mit Tamsweg, das bereits im Salzburger Lungau liegt. Voraussetzung für die Modernisierung ist eine Mitfinanzierung durch den Bund und das Land Salzburg. Im Lungau gibt es auch Bestrebungen, die Bahnen bei dieser Gelegenheit wieder von Tamsweg bis Mauterndorf zu verlängern, wohin bis 1973 Personenverkehr bestand.

Dieser zwölf Kilometer lange Abschnitt ist heute eine Museumsbahnen. Die Infrastruktur ist also grundsätzlich vorhanden, müsste aber vollkommen erneuert werden.

Gleichenberger Bahnen 2026 auch mit Freitagsverkehr

Kurz vor dem Auslaufen des Verkehrsdienstvertrages für die Gleichenberger Bahnen Ende 2025 wurde bei einer Pressekonferenz am 29. Oktober 2025 in Feldbach die Verlängerung des Betriebs für das Jahr 2026 bekannt gegeben. Möglich wurde dies unter anderem durch die Fortschreibung des Mittelfristigen Investitionsprogrammes des Bundes für Privatbahnen der Jahre 2020–2025 für 2026. Dadurch beteiligt sich der Bund auch 2026 am Erhalt der Infrastruktur, den Rest steuern Land Steiermark und zu einem kleinen Teil auch die Anrainergemeinden bei. Der Start des diesjährigen Wochenendverkehrs war ursprünglich für den 21. März geplant gewesen, musste aber aufgrund massiver Schäden an der Ober-

leitung nach einem Starkwintereinbruch Ende Februar auf den 18. April verschoben werden. Einen Schienenersatzverkehr gab es für die entfallenen Fahrten nicht, doch konnten – nach einem Vorschlag von FAHRGAST – Ersatz-Fahrtage festgelegt werden: Erstmals seit Ende des täglichen Verkehrs Ende 2020 findet nun wieder ein Verkehr auch an bestimmten Freitagen statt. Damit fährt die Gleichenberger Bahnen 2026 an allen Samstagen, Sonn- und Feiertagen seit dem 18. April bis zum 1. November, dazu an allen Freitagen im Juni und am 3. Juli sowie an allen Freitagen im September und am 2. Oktober. Mit dem Verkehr an Freitagen sollen neben dem Ausflugsverkehr insbesondere Wochenpendelnde und Schülerinnen und Schüler der Touristikschulen in Bad Gleichenberg angesprochen werden. Auch einen Advent- und Weihnachtsverkehr wird es 2026 hoffentlich wieder geben. Für den Fortbestand des Verkehrs ab 2027 ist noch alles offen. Aktuell laufen die Verhandlungen für das 10. Mittel-

fristige Investitionsprogramm für Privatbahnen (2027–2031), bei dem die Steiermärkischen Landesbahnen wieder Mittel für die Gleichenberger Bahnen beantragt haben.

Neue Doppelstockzüge

Am 15. Juni 2026 begann der Einsatz der ersten von insgesamt 109 bestellten Doppelstockgarnituren des Typs Stadler KISS in der Cityjet-Ausführung. Bestellt sind 89 Vierteiler (Reihe 4734) und 20 Sechsteiler (Reihe 4736), die erste Einsatzstrecke ist der CJX9 zwischen Wien-Floridsdorf und Payerbach-Reichenau. Damit werden die bisher auf dieser Strecke verkehrenden Desiro Mainline (Reihe 4746) abgelöst, die auf andere Strecken übergehen. Unter anderem werden 2026 die letzten Schnellbahngarnituren Reihe 4020 ausgemustert sowie lokbespannte Doppelstockzüge freigesetzt, die vsl. ab 21. September auf der Linie S1 zwischen Mürzzuschlag und Leibnitz eingesetzt werden und die Kapazität der Züge deutlich erhöhen.

1/2026

- ☐ Ich bestelle ein Jahresabo der Zeitschrift FAHRGAST zum Preis von 5,80 Euro inkl. Porto und Versand.
- ☐ Ich trete dem Verein FAHRGAST Graz/Stmk. als Mitglied bei. Jahresbeitrag für 2026 20,— Euro; für Familien 25,— Euro; jeweils inklusive Zeitschrift.

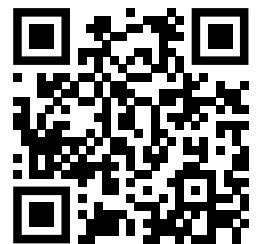
Name

Adresse

E-Mail

Unterschrift

FAHRGAST Graz/Steiermark
c/o Österr. Hochschülerschaft
Rechbauerstr. 12
8010 Graz



Wenn Sie FAHRGAST-Mitglied werden wollen oder lieber nur ein Zeitschriftsabo möchten, dann benutzen Sie bitte nebenstehende Postkarte, schreiben uns eine E-Mail oder benutzen das Kontaktformular auf unserer Webseite.

FÜR ALLE MOBILITÄTS- PROFIS!

Mit der
KMG Jahreskarte PLUS

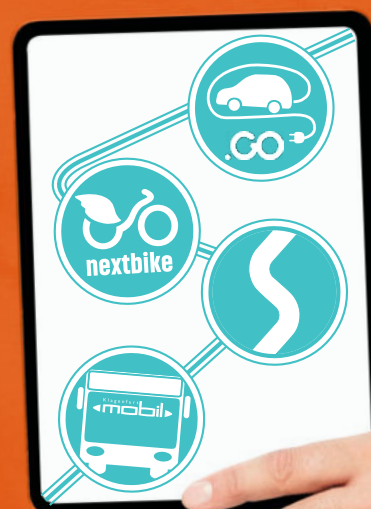
flexibel und umweltbewusst
in Klagenfurt unterwegs.

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

In folgenden Varianten erhältlich*:

- KMG Jahreskarte PLUS € 364,00
- KMG Jahreskarte PLUS Senior € 299,00
- KMG Jahreskarte PLUS Jugend € 299,00

*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.



klagenfurtmobil.at