Österreichische Post AG Info.Mail Entgelt bezahlt

Winter 2004 – 1,10 Euro

Fahrgast

Innsbruck: Modernes Stadtbahnnetz entsteht

Ostbahn-Desiros

Der neue ÖBB-Fahrplan bringt auch neue Fahrzeuge auf steirische Gleise. Auf der Strecke Spielfeld-Straß - Bad Radkersburg wird der 5047er durch den neuen 5022er abgelöst, auch auf der steirischen Ostbahn und der Thermenbahn übernehmen die Desiros zahlreiche Leistungen. Bis zuletzt gab es aber noch Probleme mit der Betriebsgenehmigung, sodass sich der geplante Einsatzbeginn möglicherweise verzögert.

Fehlentwicklungen im Regionalverkehr

Graz: Baustellensommer mit Koordinationsproblemen

ÖBB: Weniger Züge im Ausseerland

Inhalt

Fahrplanwechsel
Der Sparkurs der ÖBB wirkt sich vor allem auf das Angebot im Ausseerland und am Schoberpass aus 3

Innsbruck
Im Westen geht die Sonne auf 6

Autofasten
Einen neuen Zugang zum Thema Fasten bietet die Initiative „Autofasten" 7

Straßenumbauten II
Wenn schon gebaut wird, dann könnte man doch gleich … (Fortsetzung) 8

Retrospektive
Ein Rückblick auf die Straßenbahn-Baustellen des vergangenen Sommers 10

Andere Baustellen
Zusätzlich zu den Gleisbaustellen wurde auch andernorts fleißig gebaut. 11

Regionalverkehr(t)
Gastkommentar von DI Johann Marinsek 12

Kurzmeldungen 15

Qualitäts-Studie

Im Frühjahr erstellte Fahrgast für die Arbeiterkammer Steiermark eine Studie zur Qualität des Öffentlichen Verkehrs im Raum Graz. Dabei wurden die Parameter Pünktlichkeit, Anschlussqualität, Auslastung, Fahrgastinformation, Sauberkeit und Haltestellenausstattung untersucht.

43 % der registrierten Fahrten waren exakt pünktlich oder maximal eine Minute zu spät. Bei knapp einem Fünftel erreichte die Verspätung oder Verfrühung ein inakzeptables Ausmaß. Besonders schlecht schneiden die Linien 31, 34, 62, 63 und 89 ab. Auffallend ist weiters, dass jeder zwölfte Kurs zu früh war.

Die Qualität der Umsteigeverbindungen in Graz ist stark verbesserungsfähig, lange Wartezeiten beim Umsteigen sind derzeit keine Seltenheit. Dies ist eine Folge schlechter Fahrplanabstimmung einerseits und geringer Fahrplantreue andererseits.

Überfüllte Fahrzeuge sind nur im Schülerverkehr auf einzelnen Linien ein Problem.

Die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen funktioniert großteils, Mängel gibt es jedoch bei den Straßenbahnen: Bei den modernen Infoscreens überwiegt oft die Werbung. Die Sauberkeit der Fahrzeuge ist im Großen und Ganzen zufrieden stellend.

Bei der Haltestellenausstattung werden zwar die Mindestanforderungen (Fahrplanaushang) fast immer erfüllt, alles was darüber hinausgeht, sucht man oft vergeblich.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der Öffentliche Verkehr in Graz zwar einigermaßen attraktiv ist, man aber aus dem bestehenden Linien- und Fahrplanangebot wesentlich mehr herausholen könnte. Das Pünktlichkeitsproblem mancher Linien wird aber wohl nur durch eine konsequente Bevorrangung des ÖV zu lösen sein.

Das Fahrplan- und Linienangebot an sich war jedoch nicht Gegenstand dieser Untersuchung, die Qualität im Sinne dieser Studie versteht sich vielmehr als die Bewertung des vorhandenen Angebotes.

Fahrgast-Adressen

Wenn Sie uns Ihre Meinung mitteilen wollen oder Fragen bzw. Anregungen haben, dann schreiben Sie uns bitte, oder schauen Sie einfach am Montag Abend persönlich bei uns vorbei!

Gelbe Post .....FAHRGAST, Postfach 68, 8027 Graz
E-mail .....Fahrgast@oeh.tu-graz.ac.at
Telefon .....(0316) 873-5190
Mobil 0650 245 34 20
Fax .....(0316) 873-5115
Persönlich .....Sie erreichen uns montags von ca. 18.30 bis 20.30 Uhr an der Alten Technik, Rechbauerstr. 12, Parterre rechts.

Bankverbindung ....P.S.K. 93.029.878, BLZ 60000

Ansichtskarten

601

505

582

567

264

283

612

536

521

1 Stk. 0,40 Euro – 10 Stk. 3,60 Euro (jeweils zzgl. Versand)
Bestellungen richten Sie bitte unter Angabe der gewünschten Wagennummern an eine unserer Adressen. Für Mitglieder ist die Zusendung ab 8 Stück portofrei. Bezahlung per Erlagschein.

Fahrplanwechsel

Der Sparkurs der ÖBB wirkt sich vor allem auf das Angebot im Ausseerland und am Schoberpass aus

Bereits in der letzten Ausgabe berichteten wir über die geplanten Neuerungen im nationalen und internationalen Fernverkehr. Nun möchten wir – nach Strecken geordnet – über alle weiteren nennenswerten Änderungen berichten.

Von Selzthal nach Kleinreifling wird die letzte Verbindung (20.18 Uhr) zu Gunsten einer neuen Verbindung um 14.20 Uhr eingestellt. Auch verschieben sich die Fahrzeiten einiger Züge. Während der warmen Jahreszeiten halten künftig wieder alle Züge in Johnsbach.

Pyhrnbahn

Das Mittagszugpaar IC 504/507 wird ersatzlos eingestellt. Fahrgäste müssen daher zwischen Selzthal und Linz mit Regionalzügen vorliebnehmen, wodurch sich die Fahrzeit um 40 Minuten verlängert.

Es wäre wünschenswert, diese Regionalzüge in Eilzüge analog der bestehenden vier Eilzugpaare Selzthal–Linz umzuwandeln.

Auch bei der Nachmittagsverbindung Graz–Linz (Graz ab 14.35, derzeit 14.42) wäre ein Eilzug statt eines Regionalzuges ab Selzthal sinnvoll. Ohne Mehrleistung müsste dazu nur E 3912 (Kirchdorf–Linz) statt 3972 bereits ab Selzthal geführt werden.

Ausseer Land

Aufgrund der laut ÖBB schlechten Auslastung entfallen viele Regionalzüge zwischen Bad Aussee und Obertraun bzw. Steeg-Gosau sowie die meisten Regionalzüge zwischen Bad Aussee und Stainach-Irdning. Der vor zwei Jahren eingerichtete Eilzugtakt (mit IC-Anschluss von und nach Graz) bleibt unverändert.

Laut ÖBB soll es für die eingestellten Züge zwischen Bad Aussee und Stainach-Irdning einen Schienenersatzverkehr geben. Dies ist jedoch nur dann eine akzeptable Alternative, wenn im Bus auch Bahnfahrkarten (Vorteilscard) anerkannt und die Busse im Bahnkursbuch aufscheinen. Seitens der ÖBB wurde dies zumindest zugesagt …

Die Einstellung der Züge kommt trotzdem zu einem unglücklichen Zeitpunkt: Einerseits findet nächstes Jahr in Bad Aussee die Landesausstellung statt, andererseits wird gerade anlässlich dieser der Bahnhof in Bad Aussee um 2,3 Mio. Euro umgebaut. Es stellt sich automatisch die Frage nach der Sinnhaftigkeit dieses großzügigen Umbaues (mit neuem Mittelbahnsteig und Unterführung), wenn ab Dezember nur mehr zehn Züge je Richtung in Bad Aussee stehenbleiben …

Sprinterzüge Graz–Bruck–Mürzzuschlag ersetzen ab Fahrplanwechsel die Pendel-IC.

Schoberpass

Alle IC-Züge Graz–Salzburg/Linz/Innsbruck halten künftig wieder in Trieben und Rottenmann. Dadurch verlängert sich die Fahrzeit um sieben Minuten. Abfahrt in Graz ist künftig zur Minute 35 (gerade Stunde), Ankunft in Graz zur Minute 24 (ungerade Stunde).

IC 615 wird in den Takt integriert und kommt in Graz künftig um 23.24 Uhr an.

OEC 668 nach Bregenz fährt künftig bereits um 10.35 Uhr.

Der Regionalverkehr am Schoberpass wird auf sechs Zugpaare reduziert:

Ab St. Michael nach Selzthal: 6.00 (tgl.), 8.35 (tgl.), 13.34 (tgl.), 16.39 (Mo-Sa), 17.33 (Mo-Sa), 18.39 (So-Fr).

Die Züge um 16.39 und 18.39 werden bereits ab Graz Hbf (ab 15.35 und 17.35) als „Sprinter“ über die Brucker Schleife geführt. Zusammen mit den IC-Zügen ergibt das von 14.35 bis 18.35 einen Stundentakt von Graz nach Leoben.

Ab Selzthal nach St. Michael: 4.47 (Mo-Sa), 6.13 (Mo-Sa), 7.12 (tgl.), 12.27 (tgl.), 14.31 (Mo-Fr), 18.31 (tgl.), 20.28 (So). Der erste Zug wird als „Sprinter“ nach Graz (an 6.48) weitergeführt.

Beim Regionalverkehr Selzthal–Schladming gibt es nur am Wochenende leichte Verschiebungen in Zusammenhang mit der Späterlegung des Eilzuges „Nationalpark Gesäuse“ (Wien–Schladming).

Südbahn

Die Pendel-IC Graz–Bruck an der Mur werden in so genannte Sprinterzüge (SPR) umgewandelt. Diese fahren – wie jetzt – von Graz bis Bruck ohne Halt und dann als Regionalzug nach Mürzzuschlag weiter (analog dazu in der Gegenrichtung).

Dadurch ersparen sich Fahrgäste aus dem Mürztal das Umsteigen in Bruck. Bei den SPR-Zügen kommen CityShuttle-Wendezüge zum Einsatz, wobei es auch in jedem Zug einen halben 1.-Klasse-Wagen geben wird.

Lediglich für den letzten Pendel-IC von Bruck (ab 21.02 Uhr) nach Graz gibt es keinen SPR-Ersatz, man muss mit einem Regionalzug (ab 21.06) vorlieb nehmen. Ärgerlich ist, dass dieser nicht an Samstagen fährt, dadurch entsteht am Samstagabend eine Zweistundenlücke von Bruck nach Graz. Fahrgast appelliert an die Verantwortlichen, eine tägliche Führung des Regionalzuges zu veranlassen.

Bei den IC-Zügen Graz–Wien wird der Aufenthalt in Bruck gekürzt, die Züge kommen künftig zur Minute 34 in Graz an bzw. fahren zur Minute 26 ab.

Der Abendzug Wien–Villach (OEC 633) fährt einige Minuten später, dadurch geht in Bruck der Anschluss nach Graz verloren.

Für Verstimmung sorgt die geplante Einstellung des EN 236/237 „San Marco“ im Ab-

schnitt Villach–Wien, als Ersatz gibt es eine Wagengruppe Venezia–Wien–Venezia über Salzburg (zwischen Villach und Wien in bestehenden Zügen).

Vor allem Pendler, die den EN 236 als Frühverbindung nach Wien nutzen, sind über diese Maßnahme verärgert.

FAHRGAST hat den ÖBB bereits vorgeschlagen, als Kompromiss – da die zu erwartenden Fahrgastzahlen die Führung eines Zuges wohl nicht rechtfertigen – einen Nachtbus Wien–Graz–Wien (mit Halt an allen IC-Bahnhöfen) zu führen.

Folgender Fahrplan wäre denkbar: Wien ab 0.00 – Graz an 2.40, Graz ab 3.20 – Wien an 6.00. Dadurch wäre ein adäquater Ersatz für den EN 236/237 gegeben. Weiters verspricht die Anbindung von Graz zusätzliche Fahrgäste, da durch einen derartigen Nachtbus einerseits eine neue Spätverbindung von Wien nach Graz entstünde (u. a. für Besucher kultureller Veranstaltungen interessant), andererseits wäre die Rückfahrt von Graz für „Nachtschwärmer“ sowie Anreisende zu Frühflügen ab Wien interessant.

Die Abfahrtszeit der nachmittäglichen Verstärkungszüge von Graz nach Bruck verschiebt sich auf die Minute 42 (derzeit 26 bzw. 30).

Wegen der Bauarbeiten zwischen Graz Hbf und Puntigam (abschnittsweise eingleisiger Betrieb) verlängern sich die Fahrzeiten zwischen Graz und Spielfeld bei einigen Zügen um bis zu fünf Minuten, betroffen sind v. a. die Eilzüge am Nachmittag.

Wie wir bereits in der letzten Ausgabe berichteten, wird der IC „Pohorje“ (derzeit Graz–Koper–Graz) in einen Zubringerzug zum EC „Casanova“ (Maribor–Venezia–Maribor) umgewandelt. Abfahrt in Graz ist um 7.24 Uhr, in der Gegenrichtung kommt der Zug aus Maribor um 22.42 in Graz an. Der letzte Regionalzug von Spielfeld nach Graz fährt künftig täglich in einer ähnlichen Zeitlage wie der bestehende IC 152 (Graz an 21.21 Uhr).

Aspangbahn

Zwischen Wiener Neustadt und Hartberg wird tagsüber ein Zweistundentakt mit Eilzügen eingerichtet.

Zusätzliche Züge gibt es während der Hauptverkehrszeiten jeweils in Lastrichtung.

Die Taktzüge kreuzen sich jeweils zur vollen geraden Stunde in Friedberg, das somit zum Taktknoten mit regelmäßigen Anschlüssen von/nach Oberwart wird. Zahlreiche Züge verkehren bis/ab Wien.

Erwähnenswert ist auch eine neue Frühverbindung Hartberg–Wien um 3.31 Uhr (Mo-Fr). Umlaufbedingt wird dadurch der letzte Regionalzug Wiener Neustadt–Aspang bis Hartberg (Ankunft 23.32 Uhr, Mo-Do, So) verlängert.

Thermenbahn

Die Änderungen auf der Strecke 520 führen auch zu Verschiebungen zwischen Hartberg und Fehring. Die Zuganzahl bleibt insgesamt gleich. Erwähnenswert ist eine Anbindung des Thermenlandes an den OEC 668/669 Graz–Bregenz–Graz mit E 2701 (Wiener Neustadt 7.04 – Graz Hbf 10.32) und E 2716 (Graz Hbf 17.39 – Wiener Neustadt 21.26). Dadurch soll Thermenurlaubern aus Westösterreich die Anreise per Bahn schmackhaft gemacht werden.

Als katastrophal sind hingegen die Anschlüsse in Fehring für Fahrten von Graz in das Thermenland zu bezeichnen:

Derzeit ist am Vormittag die Thermenregion von Graz aus mit Umsteigen in Fehring gut erreichbar. Ab Fahrplanwechsel sind die Umsteige-Wartezeiten aber unzumutbar.

Es gibt somit am Vormittag keine brauchbare Möglichkeit, die Thermenregion von Graz aus zu erreichen. Die derzeit bestehende Umsteigeverbindung (Graz ab 8.38) wird insbesonders an Wochenenden gut genutzt, im Sommer konnten in Fehring oft bis zu 30 Umsteiger beobachtet werden. Es ist zu befürchten, dass die in Fehring „in der Luft hängenden“ Züge nach Hartberg künftig wesentlich schlechter ausgelastet sein werden.

Im Gegenzug verbessern sich aber die Abendverbindungen Thermenland–Graz. In einem annähernden Zweistundentakt werden künftig Umsteigeverbindungen Hartberg–Fehring–Graz angeboten, wobei die neue Spätverbindung (Hartberg 20.28 – Graz 22.30, nur Mo-Sa) mit EN 240 ab Fehring hervorzuheben ist.

Weiters werden die Haltestellen Buch, Geiseldorf und Tiefenbach nun endgültig aufgelassen.

Ostbahn

Auch zwischen Graz und Fehring kommt es zu einigen zeitlichen Verschiebungen. Neu ist die Wiedereinführung der direkten Mittagsverbindung Weiz–Graz–Weiz.

Am Nachmittag gibt es einen zusätzlichen Zug nach Fehring, zwischen 16 und 19 Uhr besteht an Wochenta-

„Anschlüsse“ in Fehring				
	tgl.	SoFei	Mo–Fr	SoFei
Zug von Graz	7.31	9.19	12.57	12.57
Zug nach Hartberg	8.20	10.17	(Bus) 13.00	14.17

Aufgrund der Baustellen im Bereich Puntigam werden die Nachmittags-Eilzüge nach Spielfeld-Strass um fünf Minuten langsamer.

gen ab Graz ein annähernder Halbstundentakt, bei dem sich Eil- und Regionalzüge abwechseln.

Die dreistündige Lücke am Samstagabend wird endlich geschlossen, der Regionalzug um 18.58 fährt künftig täglich. Zwischen Jennersdorf und Szentgotthard entfällt ein Zugpaar am frühen Nachmittag, weiters wird die Haltestelle Weichselbaum an der Raab aufgelassen.

Insgesamt gibt es zwar zahlreiche Verbesserungen auf der Ostbahnstrecke, allerdings auch gravierende Mängel wie die verpatzte Anschlusssituation in Fehring.

Aus der Sicht von FAHRGAST ist eine Systematisierung des Fahrplanangebotes längst überfällig, dabei sollte der neue Eilzugtakt Wiener Neustadt–Hartberg zumindest alle vier Stunden konsequent bis Graz fortgesetzt werden.

GKB

Wegen Bauarbeiten im Köflacher Bahnhof verlängern sich die Fahrzeiten um eine Minute, dadurch ist die Umsteigeverbindung von Wies-Eibiswald nach Bruck/Mur nur mehr jede zweite Stunde möglich.

In der Gegenrichtung klappen die Anschlüsse weiterhin, wenn auch die nur dreiminütige Übergangszeit sehr knapp ist.

Bruck–Kärnten

Neu sind zwei schnelle EC-Züge Wien–Venezia und zurück (wir berichteten bereits).

Der direkte Eilzug von Graz (ab 17.40) nach Villach wird auf den Laufweg Bruck–St. Veit a. d. Glan beschränkt und bedient künftig auch wieder St. Michael. Von Graz gibt es mit dem neuen Sprinterzug Graz (ab 17.35, täglich außer Samstag)–Selzthal in St. Michael einen Anschluss zu diesem Zug.

Bei den hier nicht angeführten Strecken kommt es zu keinen nennenswerten Änderungen.

Helmut Uttenthaler

Neue EC-Züge Wien–Venezia

EC 31	EC 33				EC 32	EC 30
6.30	15.30	ab	Wien Südbf	an	13.49	21.44
7.26	*16.22*	*ab*	*Graz Hbf*	*an*	*12.34*	*20.34*
8.00	*16.56*	*an*	*Bruck/Mur*	*ab*	*12.00*	*20.00*
8.18	17.18	ab	Bruck/Mur	an	11.56	19.56
10.11	19.11	an	Klagenfurt Hbf	ab	10.05	18.05
10.34	19.34	an	Villach Hbf	ab	9.42	17.42
13.26	22.29	an	Venezia Santa Lucia	ab	6.47	14.47

Anzeige

Innsbruck

Im Westen geht die Sonne auf

Innsbruck erweitert in den nächsten Jahren sein Straßenbahnnetz massiv – und der Bund zahlt mit. Österreichs westlichste Metropole hat sich in kürzester Zeit vom defacto-Nostalgie-Betrieb zur ambitionierten Straßenbahnstadt gewandelt.

Eine Linie auf das Doppelte verlängert, eine Linie ertüchtigt, zwei Linien komplett neu gebaut (davon eine Überlandlinie), Erneuerung des gesamten Fuhrparks auf modernste Fahrzeuge, Umstellung auf Zweirichtungsfahrzeuge, Erneuerung des Bestandnetzes: Was klingt wie das „Traumbuch des Nahverkehrs“ wird in Tirols Hauptstadt in den nächsten Jahren Wirklichkeit.

Schnell und effektiv

Während man in Graz noch über einige Kilometer Straßenbahnverlängerung diskutierte, begann in Innsbruck quasi aus dem Nichts eine beachtenswerte Bewegung: plötzlich bekannten sich alle Gemeinderats-Fraktionen zu einem Straßenbahnausbau, in Windeseile war ein Gemeinderatsbeschluss gefasst.

Die Bürgermeisterin kämpfte äußerst engagiert in Wien um die Mitfinanzierung. Nach langen Diskussionen gelang es ihr, für das erste Teilprojekt eine 18-prozentige Mitfinanzierung durch den Bund zu erreichen. Diese Mitfinanzierung ist dadurch möglich, dass die geplanten Neubaustrecken teilweise die Stadtgrenze überschreiten.

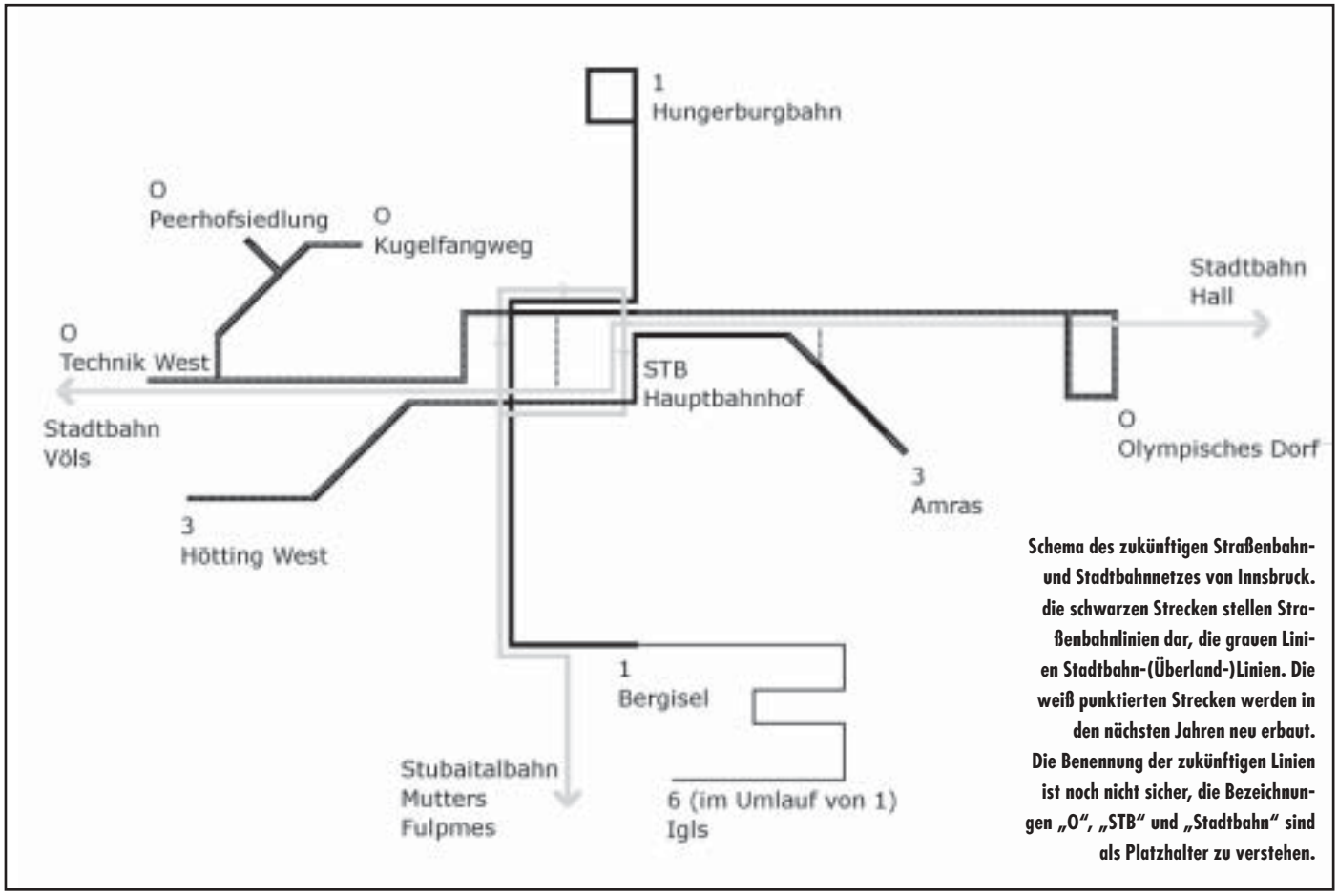
Planungen

Die Planungen sehen vor, dass die derzeitige O-Bus-Linie O (die am stärksten befahrene Linie in Innsbruck) auf ihrer gesamten Strecke auf Straßenbahnbetrieb umgestellt wird. Ebenso wird der Westast der O-Bus-Linie R mit der somit verlängerten Linie 3 verbunden. Auf der Strecke der Linie O soll eine Regionalstraßenbahnlinie verkehren, die an beiden Enden in die Vororte von Innsbruck (Rum, Hall, Völs) weiterfährt. Weiters wird die Stubaitalbahn beschleunigt und auf ein 30-Minuten-Intervall verdichtet. Die Planungen für eine STB-Zweiglinie nach Axams sind im Budget ebenfalls bereits vorgesehen. Zusätzlich wird die Linie 3 am anderen Ende verlängert. In der Innenstadt werden die Linienführung optimiert, indem der derzeit eingleisige Ring in der Innenstadt zweigleisig ausgebaut und ohne Schleifen befahren wird.

Die Straßenbahnlinie, welche die Linie O ersetzt, wird zum Großteil auf einer so finanzierten Strecke fahren.

Vom Bund werden 18 % der Mittel für die Regionalstrecken erbracht, das Land finanziert den Rest, einen Teil der Straßenbahn sowie den Ausbau der Stubaitalbahn.

Auch dieser Ausbau zwischen Hauptbahnhof und Bergisel wird zwar vom Land bezahlt, aber hauptsächlich der Linie 1 Fahrzeitgewinne bringen.



Schema des zukünftigen Straßenbahn- und Stadtbahnnetzes von Innsbruck. die schwarzen Strecken stellen Straßenbahnlinien dar, die grauen Linien Stadtbahn-(Überland-)Linien. Die weiß punktierten Strecken werden in den nächsten Jahren neu erbaut. Die Benennung der zukünftigen Linien ist noch nicht sicher, die Bezeichnungen „O“, „STB“ und „Stadtbahn“ sind als Platzhalter zu verstehen.

Bestandsnetz

Auch das bisherige Straßenbahnnetz wird massiv verbessert. Alle Haltestellen bekommen Kaps (und zwar solche, die – im Gegensatz zu ihren Grazer Pendants – auch wirklich bis zur Eingangstür der Straßenbahnwagen reichen werden).

Die Aufweitung des Gleisabstandes für 2,4 Meter breite Fahrzeuge wird vollendet, nachdem die meisten Strecken schon in der Vergangenheit auf diese Breite gebracht wurden. Auf Neubaustrecken wird der Gleisabstand bereits für 2,65 Meter breite Fahrzeuge (also die übernächste Innsbrucker Straßenbahngeneration) ausgelegt.

An vielen Stellen wird der Gleiskörper im Straßenplanum auf einer eigenen Trasse verlegt. Zudem werden bei größeren Haltestellen die Vorteile von Zweirichtungsfahrzeugen voll ausgenützt: diese Haltestellen werden viergleisig ausgeführt, mit Bahnsteigen jeweils zwischen den beiden äußeren Gleisen.

Zeitplan

Die ersten Arbeiten (Attraktivierung der Bestandstrecke, erste Vorarbeiten für die Ost-West-Strecke, Beschleunigung der STB) beginnen bereits Anfang 2005, dann geht es Schlag auf Schlag bis letztendlich 2014 das zunächst letzte Stück – die Regionalbahn nach Völs – den Betrieb aufnehmen wird. Weitergehen könnte es mit der STB-Zweiglinie nach Axams sowie weiteren Verlängerungen der Regionalbahn nach Kematen und Zirl. Auch eine S-Bahn auf der Inntal-, Karwendel- und Brennerbahn ist geplant.

Go West ...

Hiesigen Entscheidungsträgern sei ein Blick über die Hohen Tauern geraten, um einmal zu sehen, dass selbst im trägen Österreich mit gutem Willen einiges zu bewegen ist. Innsbruck jedenfalls wird wohl in Zukunft eine Vorreiterrolle in Österreich spielen.

Stefan Walter, Manni Schneiderbauer

Bis Oktober war der neue Bahnhofsvorplatz von Innsbruck (wegen des Straßenbelages „roter Platz" genannt) eine Baustelle, in einigen Jahren fährt hier die Stadtbahn.

Autofasten

Einen neuen Zugang zum Thema Fasten bietet die Initiative „Autofasten"

Die Aktion Autofasten wird heuer erstmals auch in der Steiermark durchgeführt. FAHRGAST ist bei der von den Umweltbeauftragten der katholischen und evangelischen Kirche initiierten Aktion Kooperationspartner.

Autofasten meint nicht, im Auto sitzend Knäckebrot zu essen, sondern bedeutet, die Fastenzeit dazu zu nützen, den eigenen Umgang mit Mobilität wahrzunehmen, zu hinterfragen und gegebenenfalls auch zu ändern!

Autofasten meint, in der Zeit von Aschermittwoch bis Ostersonntag das eigene Mobilitätsverhalten auf seine Zukunftsfähigkeit hin zu überprüfen – wie viel Auto vertragen Erde und Luft noch, vertragen wir Menschen noch?

Autofasten meint auch, einen persönlichen Beitrag zu leisten zur Verkehrssituation im Allgemeinen und zur Feinstaubbelastung im Besonderen.

Autofasten in Graz

Die Initiative „Autofasten 2005 – Heilsam in Bewegung kommen" wird ab Jänner 2005 der Öffentlichkeit mittels Medien und Drucksorten vorgestellt und beworben. Die GrazerInnen werden angeregt, die Autofahrten im Aktionszeitraum (20. Februar bis 27. März) deutlich zu reduzieren – Fahrgemeinschaften zu bilden, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, Rad zu fahren, zu Fuß zu gehen und so fort.

Alle, die sich anmelden, erhalten ein so genanntes „Mitmachheft", in dem neben grundsätzlichen Informationen auch spezielle Angebote sämtlicher Kooperationspartner enthalten sind.

Unter allen Angemeldeten werden 100 „Fastentickets" verlost, die der Steirische Verkehrsverbund zur Verfügung stellt.

Autofasten in der Steiermark

Die Kampagne für die Steiermark wird vom Medienpartner „Kleine Zeitung" getragen. Am Aschermittwoch erhalten alle LeserInnen eine Autofasten-Beilage, in dem eine kritische Sachinformation zum Thema Autofahren sowie alternative Mobilitätsformen präsentiert werden.

An Hand gelungener Beispiele aus der jeweiligen Region wird „Autofasten" schmackhaft gemacht.

Nach Abschluss der Aktion werden regionale „Auswertungsgespräche" durchgeführt, um persönliche Erfahrungen zu artikulieren und dem Verkehrsverbund Verbesserungsvorschläge mitteilen zu können. Erfahrungen in Deutschland zeigten, dass rund ein Drittel der aktiv Mitmachenden auch langfristig das eigene Mobilitätsverhalten veränderte.

Wer macht mit?

Initiatoren sind die Umweltbeauftragten der katholischen und evangelischen Kirche in der Steiermark.

Als Kooperationspartner machen mit: Der Steirische Verkehrsverbund, ARGUS – Die Radlerlobby, Verein Bicycle, FAHRGAST Graz, Klimabündnis Steiermark und Car-Sharing – Denzeldrive.

Mag. Hemma Opis-Pieber
(Umweltbeauftragte der Diözese Graz-Seckau)

Kontakt

Anmeldung:
ab 12. Jänner unter
0676 95 61 008

Nähere Infos:
www.autofasten.at

Straßenumbauten II

Wenn schon gebaut wird, dann könnte man doch gleich … (Fortsetzung von FAHRGAST 1/2004)

Nicht nur die Stadt Graz gräbt regelmäßig die Straßen auf, auch die Grazer Verkehrsbetriebe (GVB) sanieren jährlich mehrere hundert Meter ihres Straßenbahn-Gleisnetzes. Die Chance auf Verbesserungen im Bestandsnetz bestünde somit theoretisch.

In der letzten Ausgabe berichtete FAHRGAST bereits über verpasste Chancen, im Zuge von Gleissanierungen bzw. Straßenumbauten Verbesserungsmaßnahmen für die Straßenbahn durchzuführen.

Auch mit der jetzigen Fortsetzung lässt sich dieses Thema nicht erschöpfend behandeln.

Bereich Eggenberger Allee

Anlässlich der vor kurzem durchgeführten Sanierungen der Gleise in der Karl-Morre-Straße (S-Bogen beim „Merkur“ in Eggenberg, Linie 7) durch die GVB wurden die Gleise leider wieder nicht aus der unglücklichen Mittellage herausverschwenkt.

Somit wurde einmal mehr die Chance vertan, wenigstens in der stauträchtigen Nord-Süd-Richtung einen eigenen Gleiskörper für diese wichtige Linie einzurichten.

Somit kämpft sich dort der 7er weiterhin durch den Stau der Spitzenzeiten. Beide Haltestellen „Franz-Steiner-Gasse“ bekamen zwar vorgezogene Gehsteige und wurden zu Kap-Haltestellen, jedoch wurden die Gleise nicht auseinandergezogen, sodass es hier bei Begegnungen mit Schwerfahrzeugen zu zusätzlichen starken Behinderungen kommt. Im Zuge der Sanierungen wäre eine bessere Lösung leicht zu realisieren gewesen.

Die Haltestelle „Gemeindeamt“ wurde in beiden Richtungen erst gar nicht zu Kap-Haltestellen ausgebaut, da auf das Spreizen der Gleise bei der Bogensanierung leider ebenfalls verzichtet wurde. Der Platz wäre zwar da, er wird nun jedoch ungenutzt verschenkt und für die Fahrgäste dieser stark frequentierten Haltestelle heißt es weiterhin, ohne Wetterschutz und ohne erhöhten Einstieg auszukommen – für die nächsten 20 Jahre wahrscheinlich.

Ein Nachtrag zum ersten Teil des Artikels (FAHRGAST 1/2004): In der Lenaugasse wurde duch fahrlässiges Bauen mutwillig eine Konfliktsituation geschaffen.

Fachhochschule

Bereits fertig gestellt ist die neue Haltestelle vor dem Fachhochschuleingang in der Eggenberger Allee. Die Sinnhaftigkeit dieser zusätzlichen Haltestelle – immerhin sind die benachbarten weniger als 200 Meter entfernt – wird generell von vielen angezweifelt. An dieser Stelle soll jedoch darauf hingewiesen werden, dass auch hier leider einfach der Gehsteig zum Gleis vorgezogen wurde, anstatt die Gleise auseinander zu ziehen. Die Fahrstreifen sind dadurch eindeutig zu schmal und Behinderungen bei Begegnungen mit dem starken Schwerverkehr vorprogrammiert – eine unverständliche Vorgehensweise!

Diese unmotivierte Gehsteigverschwenkung an der Haltestelle „Mandellstraße“ soll ein Kap darstellen. Statt ebenen Einsteigens einmal hinunter und wieder hinauf.

Burenstraße, Linie 7

Als weiters vor kurzem der Gleisbogen bei der Haltestelle „Baierdorf“ saniert wurde, hätte diese Chance genutzt werden können, um die Gleise um etwa einen halben Meter zum stadteinwärtigen Randstein hin zu verschwenken. Einige Jahre zuvor wurde nämlich das Haltestellen-Kap aus Gründen der Fahrbahnbreite nicht bis zum Gleis gebaut, sondern es verblieb die sattsam bekannte Lücke zwischen Gehsteig und Tram. Nun wurden die Gleise genau so wieder eingebaut wie sie ausgebaut worden waren. Die Fahrgäste müssen auch hier weiterhin klettern. In der Gegenrichtung macht die bogenbedingte Gehsteigabsenkung die hier realisierte, gute Lösung (herangebautes, überfahrbares Haltestellenkap) leider wieder zunichte.

Zu den beiden übrigen Haltestellen in der Burenstraße: Stadteinwärts wurden die Gehsteige zum Gleis herangebaut (sic! Bei gleicher Fahrbahnbreite wie in Baierdorf …), in der Gegenrichtung (stadtauswärts) geschah nichts.

In den kommenden Jahren sollen gemäß FAHRGAST vorliegenden Planungen in folgenden Bereichen Sanierungen durchgeführt werden:

Conrad-von-Hötzendorf-Straße

Die Lage der Gleise südlich des Ostbahnhofes in Bezug auf die westseitige Baumreihe bzw. Parkspur erlaubt keine Abtrennung der Gleise vom Individualverkehr, wodurch die Straßenbahnlinie 4 massiv von IV-Staus betroffen ist.

Ebenso wird die Straßenbahn von wartenden Linksabbiegern blockiert. Hier wird im Zuge der für nächstes Jahr bereits geplanten Gleissanierung für eine Abtrennung des Gleiskörpers gesorgt.

Auch nicht besser: Wieso wurde das Gleis hier (Haltestelle „Gemeindeamt" stadteinwärts) nicht zum Bahnsteig verschwenkt?

Sparbersbachgasse

Seit Jahrzehnten (!) ist die Problematik der zu schmalen Fahrbahn in der Sparbersbachgasse und Schillerstraße bekannt: Infolge der beidseitig zu knapp am Gleiskörper parkenden Fahrzeuge kommt es mit (un-)schöner Regelmäßigkeit zu Streckenblockierungen. Die Linie 3 ist somit nicht nur wegen ihrer Langsamkeit durch Staus hoffnungslos unattraktiv. Jährlich sanieren die GVB stückchenweise ein paar Hundert Meter in identischer Lage, anstatt einmal im Zuge eines sinnvollen Konzeptes eine Lösung der Gleisparker- und Parkplatzproblematik (inklusive Verschwenkung der Gleise) zu verfolgen. Dieses Problem schreit dringend nach einer Lösung.

Dietrichsteinplatz

Diese ebenfalls von den Linien 3 und 6 betroffene Stelle der Weiche Dietrichsteinplatz und ihre nähere Umgebung wird seit Jahren immer wieder stückchenweise saniert, während ein sinnvolles Verkehrskonzept mit eventuell erforderlicher Verschiebung der Gleislage auf sich warten lässt. Die Linien 3 und 6 verlieren auf diesem Platz wertvolle Minuten.

Es ist dringend erforderlich, dass sich Stadt und GVB endlich der Probleme im bestehenden Straßenbahnnetz verstärkt annehmen und die Gelegenheit der ohnehin stattfindenden Gleissanierungen nutzen, um Verbesserungen umzusetzen.

Die Attraktivität der Straßenbahn könnte mit vergleichsweise geringen Kosten (gegenüber einem Umbau) deutlich erhöht werden und dem Steuerzahler könnten gleichzeitig hohe Ausgaben erspart bleiben.

Bernhard Müller

In der südlichen Conrad-von-Hötzendorf-Straße ist eigentlich genug Platz für einen eigenen Gleiskörper.

Steigen Sie ein – bei Ihrer Interessensvertretung

Sie fahren gerne mit Zug, Tram und Bus.

So würde es Spaß machen: Bequem mit Zug, Tram und Bus von einem Ort zum anderen. Nette Leute kennen lernen, entspannen, die Landschaft erleben, die Zeitung lesen, die Umwelt und die Nerven schonen. Im ganzen Land bringen Sie funktionierende Anschlüsse fast bis vor Ihre Haustür.

Ihr Zug kann noch besser werden.

Überall brauchen Fahrgäste attraktive Bahnhöfe und Haltestellen, an denen moderne Fahrzeuge halten und zum Einsteigen einladen. Bahn und Bus sollen in der Region auf einander abgestimmt sein. In der Stadt sollen die Anschlüsse zwischen Tram und Bus funktionieren. Tram und Bus müssen möglichst staufrei und unbehindert vorankommen, um die Fahrgäste rascher an ihr Ziel bringen zu können.

FAHRGAST bringt Ihren Bus in Fahrt.

Nicht immer sind die Verantwortlichen bereit, Öffentliche Verkehrsmittel ausreichend „zum Zug" kommen zu lassen. FAHRGAST erarbeitet Konzepte und Vorschläge, betreibt Lobbying bei den zuständigen Entscheidungsträgern und spricht mit den Verkehrsunternehmen.Mit FAHRGAST ist daher so mancher Zug und Bus ins Rollen gekommen.

Sie fahren doch auch mit den „Öffentlichen"?

Bleiben Sie nicht allein, kommen Sie zu uns! Gemeinsam sind wir stark! Wenn auch Sie für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs sind, unterstützen Sie FAHRGAST, Ihre Interessenvertretung.

Wir treffen uns jeden Montag von 18.30 bis ca. 20.30 Uhr in der Allen Technik, Rechbauerstraße 12 in Graz, Parterre rechts in den Räumen der ÖH. Telefon: 0650 245 34 20.

Retrospektive

Ein Rückblick auf die Straßenbahn-Baustellen des vergangenen Sommers

Obwohl Fahrgast bereits in den vergangenen Jahren Vorschläge zu einer besseren Abwicklung des Verkehrs rund um Baustellen gemacht hatte, mangelte es auch heuer wieder in vielerlei Hinsicht.

Baustelle Leonhardstraße: Da die Schalldämmung komplett neu gebaut wurde, gab es kurzzeitig eine Asphaltdecke ohne Schienen – ein ungewohnter Anblick.

Diesen Sommer waren gleich drei Straßenbahnlinien auf Abschnitten eingestellt: die Linien 1 und 7, da die Gleise in der Leonhardstraße zwischen der Maiffredygasse und der Beethovenstraße komplett erneuert wurden, und die Linie 6, da einerseits in der Münzgrabenstraße rund um die Haltestelle „Neue Technik“ und andererseits in der Petersgasse ebenfalls die Gleise getauscht wurden.

Für alle drei Linien wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Zwischen Hilmteich und Mariatrost fuhr weiterhin die Straßenbahn im Inselbetrieb.

Fleckerlteppich

Obwohl FAHRGAST dies seit Jahren fordert, wurde wieder nicht die Kapazität gebündelt, sondern an vielen, kurzen Stellen gleichzeitig gebaut. Eigentlich wenige Meter Baustelle bedeuteten daher mehrere Kilometer Sperre. Hätte man nur an einer Strecke gleich einen längeren Sanierungsabschnitt in Angriff genommen, wären einerseits die Behinderungen im ganzen Netz geringer gewesen, andererseits hätten Fahrgäste dann nur einmal die Belastung einer Streckenunterbrechung – und dann jahrelang nicht mehr.

Dennoch: auch ein rasches Umstellen auf solche „Powerbaustellen“ wäre nicht ohne Mehrkosten möglich, da durch das seit Jahren praktizierte „Basteln“ immer wieder kurze Teilstücke dringend zu sanieren sind.

„Scherz-Verkehr“

Die Organisation des Schienersatzverkehrs darf als wenig geglückt bezeichnet werden: Weder auf der Linie 6 noch auf der Linie 7 wurde in Betracht gezogen, die Anschlusslinien (36, 77, 82) als Schienenersatzverkehr bis zum Jakominiplatz zu führen, wie dies letztes Jahr auf der Linie 6/36 sehr erfolgreich geschah.

Dies hätte bei beiden Linien erhebliche Vorteile gebracht: Auf der Linie 7 hätte man sich mit einer Durchbindung der Linien 77 und 82 abwechselnd zum Jakominiplatz (mit entsprechender Intervallanpassung) das Wenden mit drei Buslinien in der ohnehin durch Bauarbeiten beengten Schleife St. Leonhard erspart. Auf der Linie 6 wäre das unattraktive Umsteigen in St. Peter weggefallen.

Mit den kurzen Ersatzlinien aber mussten auf sämtlichen betroffenen Linien (also auch auf den Linien 36, 77 und 82 sowie auf der Pendellinie 1 in Mariatrost) mehr Fahrzeuge als im Normalbetrieb eingesetzt werden, im Extremfall (Linien 7, 77 und 82 abends im 20-Minuten-Takt) sogar doppelt so viele! Somit war der Betrieb nicht nur unattraktiv, sondern auch unnötig teuer.

Eins-Einundachzig-Einundzwanzig

Auch die Fahrgastinformation bei den Ersatzverkehren war verbesserungsfähig: Die Linien hatten nicht – wie eigentlich zu erwarten – dieselbe Liniennummer wie die eingestellte Straßenbahnlinie, stattdessen wurde auf die Linien der Gruppe 80 zurückgegriffen: zum Hilmteich fuhr die Linie 81, nach St. Leonhard die Linie 87 und nach St. Peter die Linie 86. Und, um es nicht zu einfach für den werten Fahrgast zu machen, wurde in Richtung Jakominiplatz teilweise mit „99“, teilweise ohne Liniennummer oder gleich als „Grazer Verkehrsbetriebe“ gefahren. Manchmal verirrte sich auch ein 80er unter die Busse.

Wenn man nach Mariatrost wollte, musste man zunächst zum Hilmteich fahren – wenn man die Linie 1 brauchte, nahm man die Buslinie 81. Für Auswärtige unverständlich.

Vom Hilmteich zum Jakominiplatz nahm man die Linie 99. Oder 81? Oder 1? Manche Busse waren gar nur mit „Grazer Verkehrsbetriebe“ angeschrieben.

Ebenfalls während der Sommermonate wurde die wichtigste Busschleife in Graz – am Jakominiplatz – erneuert. Die Ersatzhaltestellen der Busse waren nicht durchschaubar.

Sowohl bei den Ersatzbussen als auch bei den kurz geführten Straßenbahnen waren oft Texte zu lesen, die die ohnehin komplizierte Situation noch weiter verschlimmerten: Da gab es „27 Jakominiplatz“, „Remise Steyrergasse“ oder „15 Jakominiplatz“. Dies lag aber weniger an der Organisation, sondern vielmehr an den Fahrern. Trotz eindeutigen Dienstauftrages stellten viele Fahrer die Zielanzeige manuell um, was natürlich jede Planung zunichte machte.

Glücklicherweise wurde nicht auch noch – wie ursprünglich geplant – die Pendellinie in Mariatrost mit „21“ bezeichnet.

FAHRGAST hat die GVB bereits mehrmals darauf hingewiesen, dass bei Kurzführungen und dergleichen immer die gewohnte Liniennummer (mit dem gewohnten Ziel) angezeigt werden soll - der Fahrgast weiß mit Linienbezeichnungen wie 21 oder 86 nichts anzufangen.

Vor allem für Gelegenheitskunden (wie z. B. Touristen, die ja gerade im Sommer gerne unsere Stadt besuchen) sind diese Bezeichnungen sehr verwirrend. Da kann es schon vorkommen, dass Fahrgäste die eigentlich auf einen 7er warten, in einen 87er im Zweifelsfall nicht einsteigen.

Zu Gute halten muss man den GVB allerdings, dass die Ersatzbusse in das RBL-System integriert waren. Dadurch wurden sie an den Haltestellen-Stelen (sofern diese funktionierten) mit der entsprechenden Wartezeit angezeigt.

Ausblick

Auch in den kommenden Jahren stehen zahlreiche Baustellen an, unter anderem die Gleissanierung in der Herrengasse und der Conrad-von-Hötzendorf-Straße.

FAHRGAST wünscht sich daher bei der Koordination und der Organisation der Schienenersatzverkehre eine Berücksichtigung der aufgezeigten Mängel.

Stefan Walter

Andere Baustellen

Zusätzlich zu den Gleisbaustellen wurde auch andernorts fleißig gebaut.

Misslungene Haltestellen-Ausbauten und eine nicht angepasste Betriebsführung bestätigen wieder einmal die Ignoranz, mit der die öffentlichen Stellen den Benutzern des Öffentlichen Verkehrs gegenübertreten.

Die Waltendorfer Hauptstraße wurde in den Sommerferien komplett saniert. Der alte Belag wurde zwischen der Plüddemanngasse und der Lustbühelstraße komplett erneuert. Der Fahrplan der Linie 60 wurde dafür jedoch nicht geändert – was angesichts der 30-km/h-Beschränkung im gesamten Bereich und der äußerst unebenen Fahrbahn unbedingt notwendig gewesen wäre. So war es „normal“, in der Krenngasse aufgrund der Verspätung des Busses erst die nächste Straßenbahn zu erreichen. In Spitzenzeiten, wenn zusätzlich die Plüddemanngasse zugestaut war, konnten Verspätungen von bis zu 15 Minuten erlebt werden – und dies, obwohl der Bus im Ferienfahrplan eine um 10 Minuten längere Umlaufzeit als im Normalfahrplan hat. Die Fahrgäste sahen sich also mit einem falschen Fahrplan, verlorenen Anschlüssen, viel Staub und wenig Fahrkomfort konfrontiert.

„Kaps“

Im Zuge der Renovierungsarbeiten wurde die Haltestelle „Peterstalstraße“ neu eingerichtet und die Haltestellen „Waltendorfer Schule“ und „Sonnenhang“ stadtauswärts mit Haltestellenkaps ausgestattet. Während die ersteren beiden Haltestellen in puncto Ausführung ausgezeichnet gelungen sind, ist die Haltestelle „Sonnenhang“ stadtauswärts gelinde gesagt eine Farce: Der Bus muss nun auf einem knapp elf Meter langen, nach rechts gebogenen (!) Etwas, das man vielleicht als „Kap“ bezeichnen könnte, halten. Bei dreitürigen Bussen steht eine der beiden Türen vor einem Verkehrsleitpfeil, die andere einen halben Meter von der Gehsteigkante entfernt. Zudem dürfen Fahrgäste nun *hinter* dem Bus den Zebrastreifen überqueren. Auch die Haltestelle „Wifi“ stadtauswärts der Linie 41 wurde erneuert, das „Kap“ besteht nun aus einer drei Meter langen Pflasterung auf Straßenniveau, die bestenfalls der ersten Tür des Busses Platz bietet und mit ihrer geringen Höhe keine Funktion erfüllt.

Die letzteren beiden Haltestellen wurden vom Land Steiermark geplant und bewilligt. Sie zeugen davon, dass die zuständige Planungsabteilung wenig von den Bedürfnissen der Fahrgäste versteht.

Stefan Walter

Nach Auffassung der Baubezirksleitung Graz-Umgebung stellt dies ein Haltestellenkap dar. Bereits zwei Haltestellen in Graz wurden dergestalt verpfuscht.

Regionalverkehr(t)

Gastkommentar von DI Johann Marinsek

Die Einführung des Verkehrsverbundes Steiermark (VVSt) vor nunmehr zehn Jahren war ein verkehrspolitischer Meilenstein. Allerdings waren der Einführung des VVSt 16 Jahre (!) destruktiver politischer Diskussion im bekannt intriganten steirischen politischen Klima vorausgegangen.

Darüber könnte man heute schweigen, hätte der Verkehrsverbund Steiermark (VVSt) nach seiner schweren Geburt eine ausreichende finanzielle Basis gehabt. Dem war leider nicht so. Die Landesregierung stellte nämlich an die Gemeinden das Ansinnen, sich (zu ihrem Nutzen!) am VVSt zu beteiligen. Doch nur Graz und einige kleinere Gemeinden im Süden von Graz beteiligten sich finanziell am Verkehrsverbund, alle anderen lehnten ab. Die Vorgehensweise der Landespolitiker war politisch naiv: Zuerst wird Geld vom Land an die Gemeinden ausgeschüttet, das dort in hohem Maße in den Straßenbau fließt, und dann erwartet sich das Land eine teilweise Rückzahlung für den Öffentlichen Verkehr (ÖV).

Allein über die so genannten Bedarfszuweisungen fließen jährlich ca. 115 Mio. Euro in die Gemeindekassen. Gemeindeübergreifende Projekte wie Öffentlicher Verkehr werden damit nicht finanziert. Ein wichtiger Reformpunkt der steirischen Verkehrspolitik sollte die Widmung eines Teiles der Bedarfszuweisungen für den ÖV sein. Für die Aufbauphase sollten dies mindestens 30 Mio. Euro pro Jahr sein. Neu zu gründende regionale Verkehrsverbände entscheiden dann über Projekte.

Teure Regionalzonen

Ein weiterer Geburtsfehler des VVSt war die Bewertung und Einteilung der Zonen. Nach der Philosophie des Verkehrsverbundes sind die Tarife für alle Zonen gleich: Eine Monatskarte für die Zone Graz mit ihrem relativ dichten Verkehrsangebot kostet 28,30 Euro. Diesen Betrag bezahlt man aber auch für eine Monatskarte für die Strecke Eibiswald–Wies. Das Verkehrsangebot für diese Relation ist aber höchst bescheiden: Letzter Bus von Wies nach Eibiswald von Montag bis Freitag um 19 Uhr, samstags gibt es überhaupt nur zwei Verbindungen: um 8 und um 14 Uhr. Sonntags fahren keine Busse nach Eibiswald! Eine Verkehrspolitik, die für das schlechte Verkehrsangebot in den Regionalzonen pro Regionalzone gleich viel verlangt wie für die Kernzonen, verfehlt die selbst gesteckten Ziele des Verkehrsprogrammes der Landesregierung. Der Verbundbericht 2003 beweist das klar: Im reinen Regionalverkehr kam es zu einem Rückgang um sieben Prozent!

Das Prinzip der Gleichwertigkeit aller Zonen ist unhaltbar. Andere Verkehrsverbünde unterscheiden schon längst urbane Kernzonen mit ihrem dichten Verkehrsangebot von Regionalzonen. So hat zum Beispiel der Zürcher Verkehrsverbund (Kanton Zürich) die Kernzonen Zürich-Stadt und Winterthur. Regionalzonen haben niedrigere Tarife als die Kernzonen.

Nach diesem Muster könnte man sich für die Steiermark die folgenden urbanen Kernzonen vorstellen:

– Graz
– Leoben/Bruck
– Knittelfeld/Judenburg.

Kurzstreckentarif

Das bestehende Tarifsystem ist simpel, aber ungerecht. Wer etwa in Graz nur eine kurze Strecke fährt, muss trotzdem das ganze Netz kaufen! Daher kommt die Forderung nach einem (günstigeren) Kurzstreckentarif:

In Zürich gibt es den Kurzstreckentarif: Für 2,10 Franken kann man 30 Minuten die öffentlichen Verkehrsmittel auf einer definierten Kurzstrecke benutzen. Umgerechnet nach Kaufkraft ist das nicht viel mehr als ein Euro! Auch Erlangen kennt den Kurzstreckentarif. Darüber hinaus gibt es dort auch den noch günstigeren City-Sondertarif. Die Kurzstrecke für vier Stationen kostet für das Superangebot in München nur 1,10 Euro. In Stuttgart fährt man um Euro 1,15 zwei Kilometer. In Graz zahlt man für einige Tramstationen völlig ungerechtfertigt 1,70 Euro (1,30 Euro mit der 10-Zonenkarte). Vorschlag: Sechs Stationen für einen Euro.

Preisvergleich Steiermark–Vorarlberg

	Schruns–Bregenz (ca. 70 km)	Eibiswald–Graz (ca. 70 km)	Mehrkosten in der Steiermark
Tageskarte	12.5	21.40	71 %
Monatskarte	67	102	52 %
Jahreskarte	536	969.10	81 %
Jahreskarte/Studierende	376	730.60	94 %
Tageskarte Jugend <19	8.80	21.40	143 %
Tagesk. SeniorInnen	8.8	10.70	22 %
Monat: Sen. bzw. <19	47	102	117%
Jahr: Sen. bzw. <19	376	969.10	158%
Kurzstrecke	Vlbg 1.10	Stmk 1.70	55%

Kürzester Weg

Die bestehende Tarifstruktur benachteiligt gerade Pendler in verkehrlich schlecht erschlossenen Regionen.

Beispiel Wies–Graz: Entfernung auf der Straße: Ca. 55 km. Die Bahn macht demgegenüber einen ziemlichen Umweg und führt daher durch sieben Zonen, die Jahreskarte kostet 885,20 Euro. Für die wesentlich öfter und mit schnelleren Verbindungen be-

Vorschlag Kernzonentarife		
	Kurzstrecke	**Ganze Zone**
Einzelfahrschein	1	1,50
Tageskarte (3-Tageskarte)	2 (4)	3 (6)
Tag Junior/Senior/Gruppe	1,40	2,10
Wochenkarte	6	9
Woche Junior/Senior	4,20	6,30
Monatskarte	18	28
Monat Junior/Senior	13	20
Jahreskarte	167	250
Jahreskarte Junior/Senior	115	180
Vorschlag Regionalzonentarife		
Einzelfahrschein	0,50	1
Tageskarte	1	2
Wochenkarte	2,5	5
Monatskarte	6	12
Jahreskarte	50	100

diente Strecke Bruck–Graz (auch ca. 55 Kilometer) sind aber nur sechs Zonen zu bezahlen; die Jahreskarte kostet 812,70 Euro. Das angewandte Prinzip, dass jede mit dem gewählten Verkehrsmittel durchfahrene Zone zu bezahlen ist, ist höchst ungerecht, denn der Pendler aus Wies wird dadurch für den zeitraubenden Umweg auch noch bestraft.

Steiermark vs. Vorarlberg

Die Tabelle vermittelt den eindrucksvollen Unterschied bei den Tarifen: Pendler, Jugendliche, Senioren und die so genannten Vollpreiszahler haben es in Vorarlberg einfach besser! Dazu kommt, dass für wesentlich weniger Geld ein viel besseres Angebot zur Verfügung steht: Die Verkehrsmittel fahren öfter und bis spät in die Nacht hinein.

Der Vorarlberger Verkehrsverbund zeigt, wie man soziale und ökologische Verkehrspolitik in der Steiermark machen sollte: Tarife senken, dann erhält der ÖV mehr Zuspruch. In Vorarlberg konzentriert man sich aber nicht nur auf die Pendler, sondern denkt auch an das Marktsegment Freizeit, Einkaufen und Erledigungsverkehr. Diesbezüglich ist die Steiermark unterentwickelt. Die Tageskartentarife für die so genannten Vollzahler sind in der Steiermark abschreckend hoch. Beispiel: Ein Paar aus Eibiswald plant einen Ausflug nach Graz und müsste dafür für zwei Tageskarten 42,80 Euro auslegen. Diese Tarife sind ein Fahrgastvertreibungsprogramm. Für die rund 110 Straßenkilometer von Eibiswald nach Graz und zurück macht das amtliche Kilometergeld etwa 42 Euro aus. Der umweltfreundliche ÖV sollte ökonomischer als das Auto sein!

In Vorarlberg kostet das Tagesticket für das ganze Netz nur 12,50 Euro. Die Verkehrsinfrastruktur des ÖV ist in Vorarlberg ungleich besser ausgebaut als in der Steiermark. Grund: Vorarlberg hat im vorigen Jahrhundert die vom Bund angebotene „Nahverkehrsmilliarde“ abgeholt, die Steiermark hat darauf „verzichtet“, weil das Land eine Eigenleistung erbringen hätte müssen, wozu der politische Wille fehlte. Die Nichtabholung der Nahverkehrsmilliarde bleibt die Erbsünde der steirischen Verkehrspolitik!

Minigruppentarif

Drei Personen, die vom Grazer Zentrum zusammen zum Hauptbahnhof fahren wollen, zahlen für ein Taxi nicht viel mehr als für drei Tram-Tickets zu je 1,70 Euro (1,30 Euro mit der 10-Zonenkarte). Mit dem Jugendtaxi fahren vier Jugendliche zwischen 22 und 2 Uhr zusammen um vier Euro! Auch daraus sieht man die Notwendigkeit einer Tarifreform.

Ermäßigungen für Minigruppen sind nicht utopisch, wie das Beispiel Erlangen zeigt: Es gibt dort für das Stadtgebiet das „Tagesticket Solo“ für eine Person pro Tag oder für das ganze Wochenende um 2,80 Euro. Das „Tagesticket Plus“ gilt für zwei Erwachsene, vier Kinder bis 17 Jahre und einen Hund. Es kostet pro Tag bzw. Wochenende 5,90 Euro. Für die City Erlangen kostet die Familien-Tages/Wochenendkarte für bis zu fünf Personen nur 1,10 Euro. In der City kostet das „Tages- oder Wochenendticket Solo“ nur 1,10 Euro und eine Einzelfahrkarte nur 40 Cent!

Ticketsortiment

Für die Gestaltung der Tarifstruktur und des Ticketsortiments gibt es mehrere Varianten (siehe www.nahverkehr.info). Für die folgenden Vorschläge wird als Vergleichsbasis der Preis einer Monatskarte betrachtet.

– Regionalzonen: Der Preis der Monatskarte soll in Relation zum Verkehrsangebot stehen. Vorschlag: 12 Euro.
– Kernzonen: In den urbanen Kernzonen Graz, Bruck/Leoben und Knittelfeld/Judenburg gibt es ein gutes, wenn auch noch verbesserungsfähiges Angebot. Ein gerechtfertigter Preis für eine Monatskarte wäre 28 Euro.

Die Jahreskarte kostet das Neunfache der Monatskarte (Vorbild Vorarlberg). Zeitkarten für Junioren unter 26 und für Senioren sind um ca. 30 Prozent ermäßigt. Fahren mehrere Personen (Vollzahler) zusammen (Minigruppe), so bekommen sie eine Tageskarte, deren Preis so berechnet wird: Anzahl der Personen mal Seniorentarif. Zwei Personen zahlen somit nicht den Betrag von zwei Vollpreiskarten, sondern nur 1,4 mal soviel.

Wird eine Kernzone durchfahren, zählt sie tariflich wie eine Regionalzone. Fährt man in eine Kernzone nur hinein und steigt nicht um, zählt die Kernzone tariflich ebenfalls nur als Regionalzone.

Beispiel eines Pendlers aus Kapfenberg: Fährt man nur bis Graz Hbf, kostet die Zone Graz nur 12 Euro monatlich. Nur wenn man auch den Grazer Stadtverkehr benützt, wird für Graz der Kernzonenpreis fällig.

Senioren, Junioren und Mitglieder einer Minigruppe haben für die Tickets der ganzen Zone 30 % Ermäßigung.

Die Kurzstrecke in der Region ist zu definieren. Es kann nicht sein, dass jemand, der mit dem Bus zum ein Kilometer entfernten Krankenhaus und zurück fährt, dafür 3,40 Euro (2,60 Euro mit der 10-Zonenkarte) zahlen muss, während dem Autofahrer ein Gratisparkplatz angeboten wird.

Verbund

Vor 10 Jahren wurde die Einführung des Verkehrsverbundes als Meilenstein beworben – das war sie auch. So manches hat sich durch den Verkehrsverbund verbessert, neben einheitlichen Tarifen betrifft das vor allem ein besseres Marketing für den ÖV sowie bessere Fahrgastinformation.

Wie der Beitrag von DI Marinsek aufzeigt, gibt es aber vor allem bei der Tarifgestaltung zahlreiche Knackpunkte. Während man die Angebote für Pendler als nach wie vor attraktiv bezeichnen kann, fehlt es an interessanten Angeboten für Gelegenheitskunden.

Ohne grundlegende Änderung am bestehenden Zonenmodell wären hier kurzfristig neue Tarifangebote umsetzbar, Stichwort „Steiermark-Ticket“.

Auch eine Differenzierung zwischen Kernzonen und Regionalzonen sollte mittelfristig überlegt werden, dabei ist aber darauf zu achten, dass das Tarifsystem nicht zu kompliziert wird.

Handlungsbedarf besteht auch bei der Finanzierung des Verkehrsverbundes bzw. des Öffentlichen Verkehrs generell: Hier sind auch die Gemeinden gefordert: Derzeit beteiligt sich – von einzelnen Ausnahmen abgesehen – nur die Stadt Graz am Verkehrsverbund.

Helmut Uttenthaler

Steiermark-Monatskarte ab 110 Euro

Ein Pendler von Judenburg nach Graz Hbf befährt nach dem vorgestellten Modell 10 Zonen, die als Regionalzonen gerechnet werden: 10 Zonen zu 12 Euro = 120 Euro. Da aber die Grenze von 110 Euro überschritten wird, bekommt man die Netzkarte für die ganze Steiermark. Derzeit zahlen Pendler aus Judenburg 133,30 Euro monatlich.

Zur Zeit verlangen die steirischen Verkehrspolitiker 182,30 Euro (16 oder mehr Zonen) für eine steiermarkweite Monatskarte. Das ist eine Aufforderung zum Autokauf und auch ziemlich unrealistisch, denn es wird wohl sehr wenige Pendler geben, die etwa von Stainach nach Graz pendeln! Ab 13 Zonen gibt es beim VVSt den Maximaltarif für die Jahreskarte zu 1446 Euro.

In der Schweiz hat man sich die Sache sozial und ökologisch besser überlegt: Die Monatskarte für alle Zonen des Zürcher Verkehrsverbundes kostet 204 Franken, die Jahreskarte 1698 Franken! Dazu müssen die höheren Einkommen der Schweizer berücksichtigt werden. 204 Franken sind auf unsere Kaufkraft umgerechnet ca. 110 Euro. Eine attraktive Steiermark-Jahreskarte würde nach diesem Modell 920 Euro kosten.

Das Steiermark-Ticket

Der Zürcher Verkehrsverbund bietet eine Tageskarte für das ganze Verbundnetz um 20 Franken an. Einschränkung: Diese günstige Tageskarte ist erst ab 9 Uhr gültig. Samstags und sonntags gibt es keine zeitliche Beschränkung.

In Bayern gibt es analog dazu das Bayern-Ticket, es gilt ab 9 Uhr. Mit dem Bayern-Ticket können Gruppen bis zu fünf Personen oder Eltern mit Kindern unter 15 Jahren um 22 Euro in ganz Bayern fahren. Einschränkung: das Ticket gilt nur im Regionalverkehr. Ferner gibt es in Bayern noch das Bayern-Ticket-Single um 15 Euro, das für eine Person gültig ist. An Wochenenden und Feiertagen gilt die 9-Uhr-Beschränkung nicht. Bayern ist annähernd so groß wie Österreich!

Ein Steiermark-Ticket müsste billiger sein als das Bayern-Ticket, weil Netz und Regionalverkehrsangebot in der Steiermark kleiner sind. Vorschlag: Steiermark-Ticket um 15 Euro, Steiermark-Ticket Single um 10 Euro.

Zehn Jahre Verkehrsverbund haben Verbesserungen bei Fahrgastinformation, Marketing und Fahrzeugdesign gebracht. Bei Angebot und Tarif ist aber noch einiges zu tun.

Finanzierungsfragen

Der Kostendeckungsgrad des Zürcher Verkehrsverbundes lag in den letzten acht Jahren durchschnittlich bei 56,75 %. Aus volkswirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Gründen ist die Subventionierung des ÖV gerechtfertigt.

Das gilt auch in der bekannt sparsamen Schweiz. Politiker, die im Verkehrswesen Kostendeckungsgrade verbessern wollen, hätten in Europa und in der Steiermark dringenden Handlungsbedarf beim Straßen- und Luftverkehr: Internationale Flugtickets sind mehrwertsteuerfrei, auf Flugbenzin gibt es keine Mehrwertsteuer. Der Straßenverkehr deckt die Unfallfolgekosten und die Umweltfolgekosten nicht. Gemeinde- und Landesstraßen haben einen Kostendeckungsgrad, der weit unter dem des ÖV liegt. In Graz werden Parkgaragen subventioniert. Dauerstellplätze werden auch an Gutverdienende zu Tarifen vergeben, die weit unter den marktwirtschaftlichen Preisen liegen.

Mit einer sozialen Staffelung der Tarife für Stellplätze könnte man mehr Geld für den ÖV erwirtschaften, was letztlich auch zum Nutzen der Autofahrer wäre. Diese Liste ließe sich fortsetzen.

Der Bundeszuschuss zum VVSt lag 2003 bei ca. acht Mio. Euro. Bei Einnahmen von 43 Mio. Euro für Fahrscheine bekommt der Bund über die Umsatzsteuer von zehn Prozent rund die Hälfte seines Zuschusses wieder zurück. Der Bund sollte die Umsatzsteuer beim Öffentlichen Verkehr streichen! Wenn der politische Wille für eine bessere Dotierung des Öffentlichen Verkehrs da ist, dann kann die Steiermark den Status eines entwickelten Landes in puncto ÖV in einem Jahrzehnt gewinnen.

„Wir können nicht“ ist eine Ausrede, die Wahrheit ist „Wir wollen nicht!“

Johann Marinsek

Dieser Gastkommentar muss nicht die Meinung von FAHRGAST wiedergeben.

Neue Haltestellen

In letzter Zeit wurden in Graz zahlreiche neue Haltestellen eingerichtet: Ein knappes Jahr nach den Änderungen im Grazer Südwesten stehen nun endlich alle Haltestellen entlang der neuen Strecken zur Verfügung, nachdem nun die Haltestelle Glesingerstraße auch in Fahrtrichtung Wetzelsdorf (Linie 64) bedient wird.

Auch die lange geplante Haltestelle „Gmeinstraße“ in der Puntigamerstraße wurde in Betrieb genommen. Eine neue Haltestelle namens „Zentrum Puntigam“ wurde für die Linien 64 und 80 beim neuen Einkaufszentrum in Puntigam eingerichtet.

Auf der Linie 7 gibt es zur Erschließung des neuen FH-Campus nun die Haltestelle „Fachhochschule“.

Die Haltestellen „Nordberggasse“ und “Stukitzbad“ entlang der Linie 41 wurden im November in Betrieb genommen.

Vorerst keine ÖV-Kürzungen

Die Stadt Graz hat die bestehende Leistungsbestellung bei den GVB um ein Jahr verlängert. Immer wieder durch die Medien geisternde Einstellungsgerüchte sind damit nun zumindest vorerst vom Tisch.

Gleisbaustellen 2005

Die Fahrgäste der Linien 1, 6 und 7 bleiben – laut Stadtbaudirektion – nächstes Jahr von Baustellen und damit verbundener Umstellung des Straßenbahnverkehrs auf Busverkehr verschont.

Im Jahr 2005 liegt der Schwerpunkt der Gleisbauarbeiten auf der Linie 4 (Bereich Ostbahnhof – Liebenau) sowie in der Herrengasse. Derzeit werden noch verschiedene Varianten der Durchführung der Bauarbeiten (mit unterschiedlichen Auswirkungen auf die Fahrgäste) untersucht. FAHRGAST appelliert an die Verantwortlichen, eine mehrwöchige Totalsperre der Strecken Jakominiplatz–Hauptbahnhof bzw. Jakominiplatz–Andritz zu vermeiden.

Neue Linienführung im SCW

Die Linie 64 hat im Shopping Center West eine neue kürzere Linienführung erhalten. Der Umweg zum ehemaligen MediaMarkt entfällt, statt dessen wurde eine neue Haltestelle vor dem Shopping Center West eingerichtet. Die Linienführung verzichtet nun auf die umständliche Schleifenführung, wodurch sich die Übersichtlichkeit für den Fahrgast verbessert, da es nun nicht mehr vorkommt, dass von derselben Haltestelle Fahrzeuge der selben Linie in unterschiedliche Richtungen abfahren.

Gartenbahn

Der Dampfbahnclub Graz hat im Parkgelände der Landesnervenklinik Sigmund Freud (LSF) eine 700 Meter lange Gartenbahnstrecke errichtet. Über Betriebstage kann man sich im Internet auf http://www.dbc-graz.at informieren. Die Anlage ist mit den GVB-Linien 32 und 64 zu erreichen (Hst. Wagner-Jauregg-Straße bzw. Wagner-Jauregg-Platz).

4er-Verlängerung

Der Grazer Gemeinderat beschloss am 11. November einstimmig, die Linie 4 über Liebenau hinaus zum neuen Einkaufszentrum am Sternäckerweg zu verlängern.

Die ca. zwei Kilometer lange Neubaustrecke wird mehrheitlich auf dem Autobahnzubringer Graz-Ost verlaufen und in einer großen Schleife beim Einkaufszentrum enden, wo es auch ein Parkhaus geben wird. Der Baubeginn ist 2006 geplant, einige Vorarbeiten sollen 2005 beginnen.

Wieder einmal kauften die GVB gebrauchte Busse: dieser und drei weitere Busse der Wiener Firma Pletter wurden allerdings nur spartanisch adaptiert.

Gebraucht-Busse

Abermals kauften die Grazer Verkehrsbetriebe neben neuen Bussen auch gebrauchte, diesmal vier Stück des Wiener Unternehmens Pletter. Diesmal wurde an den Bussen allerdings kaum ein Aufwand betrieben: Außer einer Neulackierung und der Haltestellenansage wurde nichts verändert, Anzeigen oder neue Sitze sucht man vergebens.

Feinstaub-Fonds

Zur Bekämpfung der Feinstaub-Problematik kündigte die Stadt Graz an, 20 Millionen Euro für entsprechende Maßnahmen in einen speziellen „Feinstaub-Fonds“ einzuzahlen.

Die zur Bekämpfung des Feinstaub-Problems immer wieder gestellte Forderung nach einem günstigen „Feinstaub-Ticket“ geht aber völlig an der Realität vorbei:

Die Busse und Straßenbahnen sind ohnedies schon überlastet.

Vergünstigte Feinstaub-Fahrkarten sind also in höchstem Maße kontraproduktiv, denn durch überfüllte Fahrzeuge werden bestehende Kunden vertrieben und potentielle Neukunden abgeschreckt!

FAHRGAST fordert, dass diese Mittel für wirksame Verbesserungen im Öffentlichen Verkehr eingesetzt werden wie z. B. Beschleunigungsmaßnahmen (Busspuren) oder Intervallverdichtungen und Angebotsausweitungen.

Auch die Verlängerung der Linie 6 sollte mit diesen Mitteln in Angriff genommen werden. Im Einzugsbereich des langen Sechsers leben 10.000 Menschen, es besteht dort also ein gewaltiges Verkehrsverlagerungspotential vom Individalverkehr hin zum Öffentlichen Verkehr.

Impressum

FAHRGAST Steiermark 2/2004
Die Zeitung der steirischen Fahrgastvertretung,
unabhängig und überparteilich.
Erscheinungsweise: Nach Möglichkeit vier Mal im Jahr.
Auflage: 1000 Stück.

Medieninhaber, Herausgeber und Redaktion:
Fahrgast Graz/Steiermark, Postfach 68, 8027 Graz.
Druck: Druckwerk, Ungergasse 7, 8020 Graz.
Österreichische Post AG
Info.Mail Entgelt bezahlt

- ❑ Ich interessiere mich für Ihre Tätigkeit und ersuche Sie, mir Informationsmaterial zuzusenden.
- ❑ Ich bestelle ein Jahresabo der Zeitung FAHRGAST zum Preis von 5,80 Euro inkl. Porto und Versand.
- ❑ Ich trete dem Verein FAHRGAST Graz/Stmk. als Mitglied bei. Jahresbeitrag 18,– Euro; für Familien 25,– Euro; jeweils inklusive Zeitung.

Name

Adresse

Unterschrift .....

2/2004

Bitte ausreichend frankieren

Fahrgast Graz/Stmk.
Postfach 68
8027 Graz

Wenn Sie FAHRGAST-Mitglied werden wollen oder lieber nur ein Zeitungsabo möchten, dann benutzen Sie bitte nebenstehende Postkarte.