Österreichische Post AG Info.Mail Entgelt bezahlt

Winter 2014/2015 – 1,80 Euro

Fahrgast

Weitere internationale Verbindungen in der Steiermark

Railjet Graz–Prag
Seit Fahrplanwechsel ist Graz via Wien direkt mit Prag verbunden. Die im Zweistundentakt verkehrende Railjet-Verbindung stellt eine weitere Verbesserung der internationalen Bahnanbindung von Graz dar. Ebenfalls positiv: Bei den mit tschechischen Railjet-Garnituren betriebenen Verbindungen ist die Fahrradbeförderung möglich.

Steiermark: Topticket für Studis gefordert

International: Neues von der Innotrans

Aktivitäten Oststeiermark/Südburgenland/Westungarn

/fahrgast.steiermark @fahrgast_stmk

Inhalt

Editorial
Über den Tellerrand 2

Lafnitzregion
Im Osten nichts Neues? 3

Freie Fahrt
Topticket für Studis – von der Petition zum Verhandlungstisch 4

Fahrplan 2015
Direkt von Graz nach Prag 6

Innotrans 2014
Weltneuheiten der Verkehrstechnik in Berlin 8

Kurzmeldungen 10
Impressum 12

Zeitung

Liebe Leserinnen,
liebe Leser,

seit einigen Jahren schon ist die Zeitungserstellung für Fahrgast zu einer immer größeren Belastung geworden. Da unsere Arbeit ausschließlich ehrenamtlich erfolgt, ist eine Fortführung der Zeitungserstellung bis auf weiteres nicht möglich. Wir bedauern diesen Schritt sehr und möchten uns für die Treue bedanken!

Editorial

Über den Tellerrand

Verehrte Leserinnen, verehrte Leser,

der Sommer ist für viele Menschen eine Zeit des Reisens, des Urlaubmachens. Sei es, dass man mit den Kindern für ein paar Wochen an den Strand verreist, um auszuspannen, sei es, dass man sich auf Städtereise begibt, oder sei es, dass man unerkannte abenteuerliche Gebiete erkundet. Der Sommer und der Urlaub bieten natürlich auch Gelegenheit, die eigene Heimat besser kennenzulernen, sich neue Perspektiven zu erschließen, die nicht allzu fern liegen.

Ich nutzte den Sommer jedenfalls, um meinen eigenen Horizont zu erweitern, um einen Blick über den Tellerrand zu wagen. Nicht nur, dass in anderen Gefilden als zu Hause die verschiedenen Herausforderungen anders gelöst werden, auch die Ansätze und der Pragmatismus ist oft ein erfrischend anderer als daheim.

Werfen wir beispielsweise einen Blick nach Frankreich, so können wir dort atemberaubende Neubauprojekte von Straßenbahnstrecken, ja ganzen Netzen beobachten. Mit einer verblüffenden Selbstverständlichkeit wird der Straßenbahnneubau nicht nur als reine Infrastrukturerrichtung gesehen, er wird gleich genutzt, die Stadt umzugestalten, ihr ein neues Gesicht, eine neue Identität zu geben. Straßenbahnausbau ist Stadtgestaltung, ein Ansatz der in Graz selten verwirklicht wird.

Drehen wir uns um und sehen nach Osten, so ist zu beobachten, wie man mit wenig Mitteln einen hervorragenden, modernen Öffentlichen Verkehr betreiben kann. Beispiel Krakau: Dort werden zwei verschiedene Typen von alten Wiener Straßenbahnen eingesetzt. Der erste Typ verkehrte längere Zeit auch in Graz. Bei uns waren diese alten Wagen noch mit Stecktafeln und Schildern unterwegs, um das Ziel und die Liniennummer anzuzeigen, in Krakau hingegen, wurden diese Gefährte, bevor sie überhaupt im Liniendienst eingesetzt wurden, mit einer äußerst modernen Fahrgastinformation ausgestattet. LED-Anzeigen innen und außen prägen heute das Bild.

Die anderen Straßenbahntypen aus Wien, die ehemaligen Stadtbahntriebwagen, sind gar nicht wiederzuerkennen. Sie wurden mit einer neuen Front, LED-Anzeigen und einem Niederflurmittelteil versehen. So können diese Fahrzeuge weitere 20 Jahre im Einsatz stehen. In Graz ist man von so einem innovativen wie pragmatischen Erneuerungsprogramm leider weit entfernt und selbst Dinge wie abschaltbare Trittstufen für höhere, barrierefreie Bahnsteige bleiben ein unerfüllter Wunschtraum.

Ich wünsche mir für den Öffentlichen Verkehr in Graz, dass hier ebenfalls öfter über den Tellerrand geblickt wird. Die wenigsten Dinge, die für einen zeitgemäßen und attraktiven Öffentlichen Verkehr heute nötig sind, müssen nicht neu erfunden werden. Oft reicht ein Besuch in anderen Landeshauptstädten oder in der näheren Umgebung, um zu sehen, was alles möglich ist. In diesem Sinne fühle ich mich ebenso verpflichtet, über den Tellerrand hinauszublicken. Im Zuge einer studientechnischen Neuorientierung habe ich beschlossen meinen Lebensmittelpunkt nach Berlin zu verlegen.

Meine künftige Arbeit als Generalsekretär von Fahrgast wird sich daher auf den Input von außen beschränken, das Arbeiten im Hintergrund. Um eine gewisse Kontinuität zu bewahren, bleibe ich allerdings in dieser Funktion bis zu unserer nächsten Hauptversammlung im Frühjahr 2015.

Die Hauptarbeit als Sprecher und Koordinator von Fahrgast wird mein jetziger Stellvertreter Thomas Schilcher übernehmen. Ihn zeichnet eine längjährige Erfahrung als Vorstandsmitglied sowie sein unermüdliches Engagement für eine zeitgemäße S-Bahn Steiermark aus. Fahrgast wird sich auch weiterhin für einen guten Öffentlichen Verrkehr einsetzen.

Abschließend bleibt mir hinzuzufügen, dass aufgrund der nun aufgetretenen Situation die Zeitungsarbeit bis auf weiteres ruhen wird. Die künftigen Aktivitäten werden sich auf Pressearbeit und Konzepterstellungen konzentrieren, sowie dem Ausbau unserer Präsenz im Internet. Diese Entscheidung war nicht einfach, doch es führt leider kein Weg daran vorbei.

Ich wünsche Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, ein frohes neues Jahr und viel Spaß bei der Lektüre dieser Ausgabe!

Jakob Holzer

Fahrgast-Adressen

Gelbe Post: Fahrgast, Postfach 30, 8016 Graz
E-mail: office@fahrgast-steiermark.at
Homepage: www.fahrgast-steiermark.at
Facebook: www.facebook.com/fahrgast.steiermark
Twitter: www.twitter.com/Fahrgast_Stmk
Mobil: 0650 245 34 20
Konto: IBAN: AT51 4666 0100 0000 6326
BIC: SVIEAT21

Lafnitzregion

Im Osten nichts Neues?

Die nächsten Jahre werden über die Existenz der Bahn im Dreieck Fehring–Aspang–Oberwart entscheiden. Ende Juni fand dazu die Konferenz „Mobil 2020 in der Grenzregion Südost" statt – unter reger Beteiligung von steirischen Fachexperten und Politikern.

Vorerst wird wohl nur symbolisch an einem (Schienen-)Strang gezogen: Die Politiker W. Böhmer, G. Kurzmann, H. Frey, H. Ahrer, W. Spitzmüller, D. Prohaska, I. Benkö, F. Kovács und A. Gottweis stellten sich der Diskussion.

Die Verkehrsinfrastruktur um den Veranstaltungsort Bad Tatzmannsdorf hat eine wechselvolle Geschichte hinter sich: Vor etwa hundert Jahren wurde das Gebiet eisenbahntechnisch erschlossen. Durch den Eisernen Vorhang geriet die Region jedoch in eine ungünstige Randlage. Nicht nur die Bahn musste sich vollständig neu ausrichten – nämlich ausschließlich nach Westen. Streckenteil um Streckenteil wurde die Pinkatalbahn, die Friedberg über die burgenländischen Kleinstädte Pinkafeld, Oberwart, Großpetersdorf und Rechnitz mit dem Zentrum Szombathely – heute 80.000 Einwohner – verband, von Osten her stillgelegt. Doch auch mit dem Untergang des Ostblocks wendete sich das Blatt nicht zum Besseren: So verkehrte im Jahr 2011 der letzte Personenzug Oberwart–Friedberg–Wien.

Hausgemachte Probleme

Diese Entwicklung der letzten Jahrzehnte war aber nicht nur von geopolitischen Umwälzungen getrieben. Auch das Unvermögen der ÖBB, sich an Kundenansprüche anzupassen, wurde der Bahn in der Region um Oberwart/Hartberg zum Verhängnis. Dem umtriebigen Verhalten der Busunternehmer und Spediteure setzten die Bundesbahnen nicht das nötige Aktivitätsniveau entgegen. Zusätzlich erfuhr die Bahn auch politisch keine Rückendeckung: Anstatt Synergieeffekte zwischen den Öffis zu nutzen, wird ein Pendlerbus parallel zur Wechsel- und Aspangstrecke vom Südburgenland nach Wien seit Jahren mit jährlich ca. zwei Millionen Euro Steuergeld gefördert. Sukzessive wurde die Bahn somit bis zum heutigen Tag demontiert – von außen und innen.

Bahnpotenzial

Nur durch vereinzelte Lichtblicke wurde deutlich, welches Potenzial in der Bahn in der Region steckt: Etwa durch die bestens ausgelasteten Sonntag-Abend-Züge von Oberwart nach Wien oder durch den Museumsbahnverein FrOWOS. Dieser hauchte der verwachsenen Bahnstrecke Oberwart–Oberschützen durch tausende, ehrenamtliche Arbeitsstunden neues Leben ein und entwickelte die Motordraisinen in die Heilmoorfelder von Bad Tatzmannsdorf zu einem Tourismusmagnet.

Leider sind beide Lichtblicke in der Zwischenzeit wiederum Geschichte, der bereits erwähnte Personenverkehr zwischen Oberwart und Wien wurde eingestellt und die Museumsbahn musste nach jahrelangen, ungehaltenen Versprechungen das Burgenland schließlich verlassen.

Erfolgsmodell Zusammenarbeit

Zumindest vorerst abgewehrt wurde die von den ÖBB wegen angeblicher Unwirtschaftlichkeit angedrohte Einstellung des Güterverkehrs auf der Pinkatalbahn. Dank intensiver Bemühungen der Unternehmen Unger Stahlbau (Oberwart) und Holzwerk Kern (Pinggau) fährt die Steiermarkbahn heute im Subauftrag der RCA. Die Zufriedenheit der Kunden spiegelt sich in deutlichen Zuwächsen bei den Tonnagen wider. Im Rahmen der Konferenz „Mobil 2020" wurde festgehalten, dass der Güterverkehr in der Region nur gerettet werden konnte, weil der steirische Ast nach Rohrbach-Vorau und der burgenländischen Ast nach Oberwart gemeinsam bedient werden.

Steiermark als Vorbild

Sogar die fachfernen Regierungspolitiker im Burgenland müssten daraus ableiten können, dass man eine Bahn durch Zusammenarbeit, Engagement und Visionen zum Erfolg führen kann – auch den Personenverkehr.

Klar ist: Die parallel zur Landesgrenze verlaufende, regionale „Lebensader Thermenbahn" wird selbst nur lebensfähig sein, wenn sie beide Körperhälften – das Südburgenland und die Oststeiermark – gleichzeitig versorgen kann.

Trendumkehr nach Tiefpunkt?

100 Jahre trennen uns vom Beginn des Ersten Weltkriegs, nach dem das Burgenland zum jüngsten Bundesland Österreichs wurde. Zunächst Grenzfluss zwischen zwei Reichshälften, markiert die Lafnitz heute die Grenze zwischen zwei dem Burgenland und der Steiermark. Erstmals in der Eisenbahngeschichte der Region Szombathely–Oberwart–Friedberg überschreitet der Personenverkehr aber heute weder die Bundesländergrenze eine noch die Grenze zwischen Ungarn und Österreich.

Wie im Rahmen der Konferenz deutlich wurde, lebt aber immerhin noch eine schwache Hoffnung, sogar im Burgenland: Zuletzt zeigte das „größte Bürgerbeteiligungsprojekt der burgenländischen Landesgeschichte" ein beeindruckendes Bekenntnis der Bevölkerung zur Bahn. Detaillierte Erkenntnisse zu einer Bahnverbindung zwischen Szombathely, Oberwart und Friedberg soll die Studie „Grenzbahn" bis Jahresende liefern.

Die burgenländische Politik ist aber aufgefordert, nicht nur mit Papieren und Aktionismus, sondern auch mit Taten im neuen Jahrtausend anzukommen.

Dokumentation der Veranstaltung: www.probahn.wordpress.com

Dietrich Wertz

Freie Fahrt

Topticket für Studis – von der Petition zum Verhandlungstisch

Das steirische Topticket gilt nicht für alle in Ausbildung. Eine Kampagne mit dem Ziel, auch Studierende diese günstige Jahresticket für die gesamte Steiermark in dieses Angebot miteinzubeziehen, wurde gestartet.

Das steirische Topticket für alle Menschen in Ausbildung wurde 2012 beschlossen. Für alle in Ausbildung? Nein – eine kleine Gruppe, die ebenfalls über kein eigenes Einkommen verfügt und sich noch in Ausbildung befindet, wurde ausgelassen: die Studierenden.

Die Kampagne

Darum wurde im März 2014 eine Kampagne gestartet, um auch Studierende in das Topticket einzubinden. Die Kampagne hatte zunächst das Ziel, Studierende über die Situation aufzuklären: Erstens verschlechtert sich die soziale Lage von Studierenden jedes Jahr, wie beispielsweise durch steigende Lebenshaltungskosten bei fehlender Inflationsanpassung der Familienbeihilfe oder Kürzungen bei der Wohnbeihilfe. Zweitens steigen die Preise der Studierenden-Tickets jedes Jahr um das 1,75-fache des Verbraucherpreisindex (die maximale Teuerungsrate). Zusätzlich wurde noch der Mobilitätsscheck der Stadt Graz gekürzt, was im letzten Jahr zu einer Verteuerung von sagenhaften 50 % geführt hat.

Die Konsequenz daraus war, dass auch Studierende ein günstigeres Ticket brauchen, so haben wir die Einbindung von Studierenden in das steirische Topticket gefordert, womit wir sofort auf sehr großes Interesse und Zuspruch gestoßen sind. Eine Petition lieferte am Beginn der Kampagne binnen vier Wochen mehr als 17.000 Unterschriften, bei 55.000 steirischen Studierenden ein wirklich beachtliches Ergebnis.

Das mediale Echo war anfangs nicht überragend, jedoch durch Presseaktionen, einen „Protestspaziergang“ sowie das große Interesse von Studierenden und ihren Angehörigen wurde auch vermehrt darüber berichtet. Die Übergabe der Petition gemeinsam mit den beteiligten Institutionen (steirische ÖHs, Fahrgast, etc.) könnte genug medialen Staub aufwirbeln, um auch die Parteien dazu zu bringen, sich mit dem Thema zu beschäftigen – so dachten wir!

Trotz Gesprächen und dem allgemeinen Wunsch nach günstigeren Tickets wurden im Juli die Ticket-Preise der Studienkarte wieder um die maximale Teuerungsrate erhöht. Im Petitionsausschuss – der leider unter Ausschluss der Öffentlichkeit stattfindet – wurde nach unseren Informationen die Petition zwar kurz besprochen und die Landesregierung um Stellungnahme aufgefordert. Auf diese sollten wir dann allerdings monatelang warten.

All das zeigte uns, dass das Thema „leistbare Mobilität für Studierende“ offenbar bei der steirischen Landesregierung noch nicht angekommen war und wir mehr Druckmittel als die 17.000 Unterschriften brauchen würden, um eine Entscheidung herbeizuführen.

Die Mobilitätsstudie

Wir beauftragten also eine Forschungsinstitution damit, das Mobilitätsverhalten sowie Probleme von Studierenden mit den derzeitigen Tickets zu untersuchen. Eine Mobilitätsstudie sollte zeigen, wie Studierende unterwegs sind und ob der relativ hohe Preis der Studienkarte eine starke Belastung für Studierende darstellen würde.

Die Mobilitätsstudie wurde schließlich Ende Juli im Rahmen einer Pressekonferenz präsentiert und lieferte folgende Argumente für das Topticket für Studis:

Soziales Argument

Gerade ärmere Studierende leiden derzeit mehr unter den teureren Ticketpreisen. Diese verfügen über ein geringeres Einkommen, haben gleichzeitig aber anscheinend keine Möglichkeit auf die teureren Tickets zu „verzichten“. Andere Studien zeigen, dass ärmere Menschen vermehrt auf den Öffentlichen Verkehr angewiesen sind – unter anderem, weil sie sich kein Auto leisten können. Auch ältere Studierende, die mit 25 bzw. 26 ihre Familienbeihilfe verlieren und für die Studienkarte nicht mehr anspruchsberechtigt sind, würde ein Topticket ohne Alterslimit eine wichtige Unterstützung bedeuten.

Wirtschaftliches Argument

Das Topticket ist zwar um einiges billiger, da es aber – laut Studie – von doppelt so vielen Studierenden gekauft werden würde, würde es zu keinen Einkommensverlusten im Vergleich zur derzeitigen Studienkarte kommen.

Nicht zu vergessen sind in diesem Punkt auch externe Kosten, die durch Straßen-

Übergabe der Petition an den steirischen Landtagspräsidenten mit Vertretern der steirischen Hochschüler-Innenschaften und Jakob Holzer von Fahrgast. (Foto: Bittner)

Factbox:

Was ist das Topticket?

Das steirische Topticket ist eine Jahresnetzkarte für das gesamte steirische Verbundnetz um derzeit 99 Euro und gilt nur für Schüler und Lehrlinge bis zum Alter von 24 Jahren.

bau und -erhaltung, Parkplätze, Unfälle aber auch durch Gesundheitsschäden entstehen. In der Studie hat sich gezeigt, dass ein Großteil der autofahrenden Studierenden bereit wäre, auf den Öffentlichen Verkehr umzusteigen oder diesen öfter zu nutzen – wenn es ein günstigeres Ticket gäbe.

Ökologisches Argument

Achtzig Prozent der Studierenden, die mit dem Auto unterwegs sind, haben angegeben, dass sie dieses gegen das Topticket eintauschen würden. Gerade für pendelnde Studierende ist es oft billiger, mit dem Auto zu fahren, als Mehrzonentickets zu kaufen.

Die Einführung des Toptickets würde also auch zu einer Verringerung des motorisierten Verkehrsaufkommens führen, was gerade in Graz als die „Feinstaubhochburg“ keineswegs außer Acht gelassen werden darf.

Überzeugungsarbeit im Landtag

In Gesprächen mit allen Landtags-Klubobleuten stellten wir nun die Mobilitätsstudie vor und stießen bei allen Parteien auf relativ großes Verständnis für unsere Forderung. Wir baten daher um Unterstützung hinsichtlich eines Beschlusses zur Einbindung von Studierenden in das steirische Topticket.

Unserem Informationsstand nach – der Petitionsausschuss fand leider wieder unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt – wurde unsere Petition und die eingelangte Stellungnahme des Verkehrslandesrates Kurzmann besprochen, es drohte aber die Möglichkeit, dass die Petition nur zur Kenntnis genommen würde, mit der Begründung, dass die Stellungnahme die Einbindung von Studierenden als nicht finanzierbar darstellte.

Nachdem unsere Argumente aus der Mobilitätsstudie jedoch in dieser Stellungnahme nicht berücksichtigt worden waren, konnte ein „Abdrehen“ der Petition verhindert werden, somit wurde unsere Petition in einen Unterausschuss des Landtages verwiesen.

Wie es nun weitergeht?

Derzeit plädieren wir vor allem darauf, im Ausschuss unsere Argumente selbst vorzubringen. Bisher gab es von allen Landtagsparteien positive Rückmeldungen, allerdings wurden hinsichtlich der Finanzierbarkeit einige Bedenken geäußert. Wir müssen daher befürchten, dass die steirische Landesregierung in den Verhandlungen vielleicht doch meint, dass das Topticket für Studierende zwar eine schöne Sache sei, dies aber nicht finanzierbar sei.

Es gilt für uns daher, einerseits die steirische Landesregierung von der Notwendigkeit unseres Anliegens zu überzeugen und andererseits die Studierenden weiterhin über den weiteren Verhandlungsstand zu informieren. Denn nur mit Studierenden, die auch bereit sind, ihr Anliegen lautstark zu äußern, kann der Druck in Richtung Landesregierung aufrechterhalten werden.

Dass Studierende ein günstiges Ticket brauchen, wurde von uns gezeigt. Und dass es mehr als genug positive Effekte dadurch geben würde, ebenfalls.

Nun fehlt nur noch der politische Wille, das „Topticket für Studis“ auch in die Tat umzusetzen. Wir bleiben jedenfalls dran!

Florian Ungerböck

Der Autor ist Sprecher der Initiative Freie Fahrt Voraus

Gemeinsam stark:

„DANKE für die Hilfe!“

Bildquelle: Landesfeuerwehrverband/Franz Fink

Zusammen arbeiten:
Für eine Steiermark mit Zukunft.

Wir SteirerInnen halten zusammen. Gemeinsam kämpfen wir gegen Hochwasser und Muren, gegen Feuer, Hagel und Schnee, Unwetter und Unglücksfälle. Mit vollem Einsatz arbeiten wir für Nachbarn, Freunde und auch völlig Fremde, die Hilfe brauchen. Darauf können wir mit Recht stolz sein. Wollen auch Sie Ihren Teil beitragen? Eine Liste aller Freiwilligen-Organisationen finden Sie unter www.katastrophenschutz.steiermark.at

Katastrophenschutz und Landesverteidigung

Fahrplan 2015

Direkt von Graz nach Prag

Ab Dezember 2014 verkehren die Fernverkehrszüge von Süden, Osten und Norden zum neuen Wiener Hauptbahnhof. Der Flughafen Wien bekam einen Anschluss an den Fernverkehr. Für die Fahrgäste aus Graz gibt es viele Verbesserungen.

Am 14. Dezember 2014 war es wieder so weit: ein neuer Fahrplan ging in Betrieb. Gemeinsam mit Neubauten, Umbauten, Einstellungen kam es für die vielen Fahrgäste des Öffentlichen Verkehrs zu Verbesserungen, zu Verschlechterungen oder es ist alles so geblieben, wie es vorher war. Der Fahrplan 2015 beinhaltet vor allem für die Fahrgäste aus der Steiermark viele Verbesserungen im Fernverkehr.

Der Integrale Taktfahrplan

Zwischenzeitlich etwas stiefmütterlich behandelt, forcieren die Österreichsichen Bundesbahnen nun seit einigen Jahren konsequent die Idee eines Integralen Taktfahrplans (ITF).

Der ITF sorgt neben einer kontinuierlichen Vertaktung der Eisenbahnverkehre auf den Strecken auch für optimale Umsteigebeziehungen in den Knoten, wo sich die Züge treffen (eine ausführliche Erklärung findet sich in Fahrgast 1/2012). Der Integrale Taktfahrplan ist Grundlage der Zielnetzstrategie 2025 der ÖBB. Bis dahin ist geplant, auf allen Fernverkehrsstrecken einen Stundentakt einzuführen. An den Knotenbahnhöfen sind schlanke, schnelle Anschlüsse vom Fernverkehr an den Nahverkehr geplant, der ebenso im Stunden- oder Halbstundentakt verkehren wird. In den Ballungsräumen sind dichtere Taktzeiten, wie Viertelstundentakte vorgesehen.

Anhand dieser Grundlage werden in Österreich sämtliche Neubaustrecken und Bahnhöfe umgebaut und modernisiert. Der Hauptbahnhof Wien spielt eine wichtige Rolle im ITF in Österreich, da Wien dadurch zu einem internationalen Taktknoten aufgewertet wird.

Fernverkehr

Die wegweisenden Neuerungen für die steirischen Fahrgäste fanden im Fernverkehr statt. Da seit Dezember der Hauptbahnhof Wien auch von Fernverkehrszügen angefahren wird, ist eine direkte Linie von Graz über Wien nach Prag möglich.

Die vormalige stündliche Railjet-Verbindung Graz–Wien wurde alle zwei Stunden nach Prag weiterverlängert. Die Fahrzeit Graz–Prag verkürzte sich damit um eine Stunde. Auf dieser Relation wechseln sich österreichische Railjets und tschechische Railjets ab. Die Abfahrtszeiten von und nach Graz Richtung Wien blieben gleich. Der erste Railjet nach Prag verlässt Graz um 6.25 Uhr und der letzte Richtung Prag um 16.25 Uhr. Die Fahrzeit beträgt nun 6 Stunden und 53 Minuten. Ebenso halten alle Züge vom Süden (Graz, Kärnten), Osten (Budapest, Bruck/Leitha) und Norden (Tschechien) am Hauptbahnhof.

Für die Fahrgäste von Westen bleibt bis zum Fahrplan 2016 alles beim Alten. Die Fernzüge von Westen kommend, werden erst mit der Vollinbetriebnahme des Hauptbahnhofs im Dezember 2015 zum Hauptbahnhof Wien verkehren. Zu diesem Zeitpunkt wird es für steirische Fahrgäste weitreichende Verbesserungen beim Verkehr Richtung Westen über Wien geben, da das zweimalige Umsteigen, bzw. der Transfer von Wien Meidling zum Westbahnhof mittels der U-Bahnlinie 6 entfallen wird.

Flughafen Wien

Der Flughafen Wien besitzt wie so viele Flughäfen eine Bahnverbindung in die Innenstadt. Doch im Vergleich zu anderen europäischen Metropolen war der Flughafen in Wien nur mit einer S-Bahn-Linie im Halbstundentakt und einem speziellen, teureren City Airport Train (CAT) mit der Innenstadt verbunden. Eine Fernverkehrsanbindung gab es bis zum Fahrplanwechsel nicht.

Der Bau des Hauptbahnhofs und die Errichtung einer Gleisüberwerfung im Bereich des Zentralverschiebebahnhofs Wien Kledering ermöglichen die direkte Führung von Fernverkehrszügen zum Flughafen Wien. In der jetzigen ersten Phase werden die ICE-Züge der Linie Frankfurt–Nürnberg–Linz–Wien zweistündlich über den Hauptbahnhof zum Flughafen geführt. Damit entstehen auch gute Anschlüsse von Graz zum Flughafen; die Fahrzeiten haben sich erheblich verkürzt.

In der zweiten Phase ab Dezember 2015, wenn sämtliche Züge der Westbahn zum Hauptbahnhof geführt werden, gibt es einen halbstünd-

Die Situation der Fernverkehrslinien in Wien für 2015. Der Fernverkehr Richtung Westen verkehrt noch ab Westbahnhof, die Züge Richtung Süden schon ab Hauptbahnhof.

Ab Dezember 2015 geht das Konzept rund um den Hauptbahnhof in Vollbetrieb. Ab dann verkehren alle Fernverkehrslinien über den Hauptbahnhof Wien. (Grafiken ÖBB)

lichen Verkehr vom Hauptbahnhof mit Fernverkehrszügen zum Flughafen Wien. Gleichzeitig mit den Fahrplanverbesserungen bieten die Austrian Airlines in Kooperation mit dem ÖBB seit diesem Dezember durchgehende Reisebuchungen für Zug und Flug unter dem Namen „AI-Rail“ an.

International

Im Internationalen Fernverkehr blieben die großen Sprünge aus. Zu beklagen ist der Wegfall der Tagesverbindung zwischen Wien, Berlin und Hamburg, da diese nicht ins Taktgefüge der Österreichischen und Tschechischen Bahnen passte. Auf der anderen Seite gibt es nun einen Zwei-Stunden-Takt von Bratislava nach Prag.

Nachtzüge

Ein weiterer Wehrmutstropfen ist der Niedergang des Nachtzugverkehrs – vor allem in Deutschland. Die deutsche Hauptstadt wird nach und nach vom Nachtzugverkehr abgehängt. Seit Dezember wurden die Nachtzüge nach Amsterdam, Paris und Kopenhagen gestrichen, nachdem schon die Verbindungen nach Talinn, Wrocław, Nowosibirsk und Brüssel vor einigen Jahren weggefallen waren.

Doch auch andere Städte wie München sind vom Kahlschlag der Bahn betroffen. Mit dem Niedergang der Nachtzüge ging auch die Abschaffung der Autozüge einher. Die Deutsche Bahn ist gerade dabei, beinahe die gesamten Autozugverbindungen einzustellen oder auf LKW-Transporte umzustellen.

Umso erfreulicher ist, dass die ÖBB weiterhin am Konzept „Nachtzug“ und „Autozug“ festhalten und beim neuen Wiener Hauptbahnhof ein eigenes Autozug-Terminal für bis zu vier Züge errichtet worden ist.

Steiermark

Der Regionalverkehr in der Steiermark hält nicht viel Neues bereit. Wie schon seit Jahren besteht die Ankündigung und der Erfolg des neuen Fahrplans darin, festzustellen, dass alles so geblieben ist, wie im Vorjahr.

Da das Land Steiermark seit Jahren den selben Betrag in den Öffentlichen Verkehr investiert, werden jedes Jahr in Größenordnung der Inflationsrate Züge gestrichen. Die Züge fallen dort aus, wo es keine großen Lücken reißt und somit der Stundentakt bei den S-Bahnen unangetastet bleibt. Die Frage nach einer Zukunftsperspektive für die S-Bahn-Steiermark stellt sich aus Sicht von Fahrgast trotzdem.

Fazit

Wie in den letzten Jahren dürfen wir auch dieses Jahr wieder das selbe Fazit ziehen. Der Fernverkehr verbessert sich kontinuierlich, wozu dieses Jahr vor allem die Teileröffnung des Wiener Hauptbahnhofs für den Fernverkehr beiträgt. Graz wird besser ans internationale Schienennetz angebunden. Der Regionalverkehr in der Steiermark dümpelt auf gutem Niveau dahin.

Doch sich auf den Lorbeeren der S-Bahn-Steiermark auszuruhen, darf dem Land Steiermark und dem Verkehrslandesrat Kurzman auf keinen Fall reichen. Der Regionalverkehr in und um Graz gehört in den nächsten Jahren sukzessive weiter auf einen Halb- und Viertelstundentakt ausgebaut, um erstens die Klimaziele der Europäischen Union zu erreichen und zweitens dem stetigen Bevölkerungswachstum Rechnung zu tragen.

Jakob Holzer

RIDE & ROLL MIT HOLDING GRAZ LINIEN

Öffis und Elektromobilität zum Vorteilspreis!

Elektroroller und Gutschein für eine Halbjahreskarte (Zone 101) um **€ 74,-/Monat***, erhältlich ab 1. 8. 2014

Elektrofahrrad und Gutschein für eine Halbjahreskarte (Zone 101) um **€ 119,-/Monat***, erhältlich ab 1. 7. 2014

Elektroroller UCARVER und Gutschein für eine Halbjahreskarte (Zone 101) um **€ 149,-/Monat***, erhältlich ab 1. 7. 2014

*Laufzeit 12 Monate.
Testen und erwerben im Mobilitäts- und Vertriebscenter in der Jakoministraße 1, 8010 Graz. Solange der Vorrat reicht.
Weitere Infos: **www.holding-graz.at/kombipakete.**

In Kooperation mit e-mobility modellregion \ graz

HOLDING GRAZ LINIEN

achtzigzehn | Bezahlte Anzeige | Fotos: Joel Kemasenko

Innotrans 2014

Weltneuheiten der Verkehrstechnik in Berlin

Die Bahnmesse in Berlin hat sich in den letzten Jahren zum internationalen Treffpunkt der Eisenbahnindustrie entwickelt. Über 130.000 Fachbesucher durften mehr als 140 Neuheiten im Schienfahrzeugmarkt bestaunen. Ein Bericht aus der Fahrgastperspektive.

Die Sitze für die neuen Desiro Mainline Triebzüge (Cityjet) der ÖBB. Die Sitze sind mit Tischen und Fußrasten ausgerüstet und sorgen für eine bequeme Regionalzugfahrt.

Dieses mal fand vom 23. bis zum 26. September auf dem Gelände der Messe Berlin die internationale Fachmesse für Verkehrstechnik „Innotrans“ statt. Wie jedes Jahr gibt es zuerst fünf Tage lang die Möglichkeit für Fachbesucher, die Messe zu besuchen. Am anschließenden Wochenende besteht die Möglichkeit für das „normale“ Publikum, die am Freigelände ausgestellten Fahrzeugneuheiten zu besichtigen. Besonders beim jungen Publikum ist die Möglichkeit, die Führerstände und auch alle anderen sonst nicht zugänglichen Bereiche eines Eisenbahnfahrzeugs zu bestaunen, sehr beliebt. Dieses Jahr besuchten 15.000 Eisenbahnfans die zwei Publikumstage.

Die Messe

Aufgrund der außerordentlichen Größe der Messe ist es unmöglich, sich einen allumfasenden Überblick über alle Neuheiten der Verkehrstechnik zu machen. Hier in Berlin hat sich alles versammelt, was in der Verkehrstechnik Rang und Namen hat, wer sich zeigen möchte. Die Messe ist in verschiedene Bereiche unterteilt, um einen kleinen Überblick zu behalten: Freigelände, Eisenbahntechnologie, Eisenbahninfrastruktur, Innenräume, Tunnelbau und Öffentlicher Verkehr (Public Transport). Am interessantesten aus Fahrgastsicht ist natürlich das Freigelände, welches die neuesten Entwicklungen im Schienenfahrzeugmarkt zeigt, doch auch Öffentlicher Verkehr und Innenräume haben einen direkten Bezug zum Fahrgast.

Railjet

Aus steirischer Sicht war der ausgestellte Railjet der tschechischen Bahnen (České dráhy, ČD) am interessantesten, wird er doch ab Dezember 2014 auf der Strecke Graz – Prag eingesetzt. Der tschechische Railjet zeichnet sich vor allem durch sein Fahrradabteil aus, welches sich im letzten Waggon der zweiten Klasse befindet. In diesem Multifunktionsabteil gibt es fünf Aufhängehaken für Fahrräder, welche sich auch für Schi nutzen lassen. Ebenso ist Platz für Kinderwägen oder andere größere Gepäckstücke. Das Multifunktionsabteil ist durchwegs mit Klappsitzen ausgerüstet. Ein weiterer Unterschied zwischen dem österreichischen und dem tschechischen Railjet ist die Aufteilung zwischen erster und zweiter Wagenklasse. So besitzt der ČD-Railjet einen Waggon zweiter Klasse mehr, dafür wurde die Business Class und die erste Klasse verkleinert. Angesichts der bisher beobachteten Auslastung in den Railjets ist dies eine kluge Entscheidung.

Straßenbahn

Für Österreich interessant waren auch die vielen ausgestellten Straßenbahnen. Es waren sowohl Bombardier als auch Siemens mit ihren neuesten Fahrzeugen vertreten. Beide Hersteller rittern in Wien um die Ausschreibung von 150 neuen Straßenbahngarnituren. Bis dato verkehren neben den alten Hochflurgarnituren ausschließlich Niederflurfahrzeuge von Siemens mit dem Namen ULF (Ultra Low Floor) in Wien. Dieser war jedoch aufgrund mangelnder Zuverlässigkeiten und hoher Wartungskosten in die Kritik geraten. Die Wiener Linien beschlossen daher, die Option auf weitere ULF nicht einzulösen, sondern stattdessen neue Fahrzeuge auszuschreiben.

Der als Frecciarossa (Roter Pfeil) bezeichnete Hochgeschwindigkeitszug ETR 1000 der italienischen Staatsbahnen erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 360 km/h.

Flexity

Bombardier war mit einem Flexity 2 für die Verkehrsgesellschaft „De Lijn“ in den Niederlanden vertreten. Diese Fahrzeuge überzeugen vor allem durch einen großzügigen Innenraum, wobei über den Drehgestellen eine Stufe zu den Sitzen zu überwinden ist. Der Flexity 2 ist eine Weiterentwicklung der Cityrunner-Straßenbahntypen, die seit mehr als 10 Jahren in Graz verkehren.

Avenio

Siemens war mit dem Avenio für München im Straßenbahnsektor vertreten. Die Münchner Verkehrsbetriebe (MVG) haben ebenso wie die Graz Linien Variobahnen von Stadler gekauft, sich aber aufgrund massiver technischer Probleme dafür entschieden, eine weitere Kaufoption nicht einzulösen, sondern eine Neuausschreibung zu starten. Siemens hat mit dem Avenio diese Ausschreibung gewonnen.

Das neue Radabteil in den tschechischen Railjets, die ab Dezember bis Graz fahren. Bis bei den ÖBB-Railjets eine Fahrradmitnahme möglich ist, wird es leider noch dauern.

Innenraum der Bombardier Flexity 2 Straßenbahn für De Lijn. Bombardier gewann mit diesem Straßenbahnentyp einen Auftrag für Wien über 150 Fahrzeuge.

Der Avenio-Innenraum für München wirkt sehr eng. Vor allem die Sitzaufteilung über den Drehgestellen ist hier unbequem, ebenso gibt es beim Eingang Sitze, die durch Haltestangen und Fahrkartenentwerter verstellt sind und für breitschultrige Menschen nicht benutzbar sind. Positiv anzumerken sind hingegen die vielen Türen, die für einen schnellen Fahrgastwechsel an den Haltestellen sorgen sollen.

Innenbereiche

Im Bereich der Innenausstattung stellte die Firma Borcad aus Tschechien die Sitze für die künftigen ÖBB-Cityjet-Regionalzüge (Desiro Mainline) aus. Die Regionalzugsitze sind verstellbar, sind mit Fußrasten und breiten, heruterklappbaren Tischen ausgerüstet. Damit sind die Sitze im Cityjet mindestens genauso bequem, wenn nicht angenehmer, als die Sitze der zweiten Klasse im ÖBB- und ČD-Railjet, die weder über Fußrasten verfügen, noch verstellbar sind.

Frecciarossa

Die bequemsten Sitze der Innotrans waren im italienischen Hochgeschwindigkeitszug „Frecciarossa“ von Ansaldo Breda zu bestaunen. In der „Executive“-Klasse gibt es dort rundum drehbare Sitze. Die Sessel sind lederbezogen und lassen sich elektronisch verstellen; es gibt sogar die Möglichkeit, die Füße hochzulagern. Doch nicht nur die „Executive“-Klasse glänzt hier mit Luxus, auch in der Business (erste Klasse) und in der Premim (zweiten Klasse) gibt es weitreichend verstellbare Sitze, Steckdosen am Platz und ein Fahrgastinformationssystem. Die Waggons mit der dritten Wagenklasse (Economy) waren leider nicht ausgestellt.

Thameslink

Der wohl unbequemste und unfreundlichste Innenbereich war in den Desiros für London Thameslink. Die erste Klasse hat härtere Sitze und weniger Beinfreiheit als das beispielsweise in der zweiten Klasse bei Talent und Desiro der Fall ist. In der zweiten Klasse sind die Sitze unglaublich eng und unbequem angeordnet, es gibt keine Tische, keine Armlehnen, schlechte Bepolsterung. Die Züge bieten keinerlei Komfort oder das Gefühl, in dem Zug als Fahrgast geschätzt oder willkommen zu sein. Hier geht es schlicht und einfach darum, möglichst viele Menschen in einen Waggon hineinzupressen. Dies ist eine eklatante Fehlentwicklung und Missachtung von Fahrgastinteressen.

Zum Glück hat in Österreich diesbezüglich schon längst ein Umdenken stattgefunden. Die neuen Sitze im Cityjet (Desiro Mainline) zeugen davon, dass es den ÖBB wichtig zu sein scheint, den Fahrgästen ein angenehmes Fahrerlebnis zu bieten.

Public Transport

Ein weiterer interessanter Stand, war derjenige der ÖBB auf der Innotrans. Hier wurde von den Fahrplanerinnen und -planern der Integrale Taktfahrplan (ITF) vorgestellt und erläutert (eine genauere Beschreibung des ITF findet sich in Fahrgast 1/2012).

Neben dem Zielnetz 2025 und der Netzgrafik für den Fahrplan 2015 gab es interessante Erklärungen für die Besucherinnen und Besucher aus aller Welt über die notwendigen Infrastrukturvoraussetzungen sowie den planerischen Zugang zum Integralen Taktfahrplan (zuerst der Fahrplan, dann die Infrastruktur).

Die ÖBB setzen mit diesem Schwerpunkt auf der Innotrans ein wichtiges Zeichen, dass der Integrale Taktfahrplan für den Eisenbahnverkehr in Österreich auch in Zukunft immer weiter entwickelt wird und sich damit der gesamte Öffentliche Verkehr immer weiter verbessert.

Dass der Integrale Taktfahrplan in Österreich äußerst erfolgreich ist, zeigt auch die neueste Verkehrsanalyse des Verkehrsclub Österreich (VCÖ), die besagt, dass die Österreicherinnen und Österreicher die fleißigsten Bahnfahrer der Europäischen Union sind.

Die Innotrans in Berlin ist auf jeden Fall einen Besuch wert und sie zeigt, wohin sich die Eisenbahn in all ihren Facetten in den nächsten Jahren entwickeln wird. Ich freue mich schon auf die nächste Messe im Jahre 2016 und bin gespannt auf die Neuigkeiten.

Jakob Holzer

Die Waggons für die Ungarischen Staatsbahnen (MAV) bestechen nicht nur durch ein schönes Äußeres, auch die Innenbereiche sind fahrgastfreundlich und schlicht gestaltet.

Ringelspiel

Die Politik ist ein Ringelspiel. Vor allem in Graz. Das Grazer Rathaus dreht sich unaufhörlich – um sich selbst und nicht nur das. Wenn ich an ein Ringelspiel denke, dann sehe ich immer wieder dieselben Dinge vorbeiziehen: Bei den Wahlen gibt es wenig personelle Veränderungen, die Themen bleiben die selben.

Seit Mitte der 70er Jahre – also schon fast 40 Jahre lang – beschäftigt sich die Grazer Verkehrspolitik mit der Südwestlinie. Seitdem ist nichts passiert. Viele Varianten sind geplant worden und wieder verschwunden und erneut aufgetaucht. Wie in einem ewigen Kreis.

Es ist also keine Überraschung, dass sich dieses Kreisdenken in der nun beschlossenen Verkehrsführung der Südwestlinie niederschlägt. Der sich im Kreis drehenden Stadtpolitik unter Federführung von Bürgermeister Siegfried Nagl und Stadtrat Mario Eustacchio ist offenbar nichts Besseres eingefallen als die geplante Südwestlinie auch im Kreis zu schicken. Die neue Straßenbahn fährt einmal um den Griesplatz herum. Wir wird ganz schwindlig im Kopf, wenn ich an diese Variante denke und bei mir stellt sich das flaue Gefühl ein, dass verkehrspolitisch in Graz nichts weitergeht. Es scheint, als würde sich alles im Kreis drehen – wie bei einem Ringelspiel.

Jakob Holzer

Südwestlinie

Wenig Erfreuliches gibt es zum Straßenbahnausbau zu berichten: Laut Beschluss des Gemeinderates soll die künftige Südwestlinie zwischen Griesplatz und Radetzkystraße stadteinwärts einen 400 Meter langen und mindestens 6 Millionen Euro teuren Umweg ohne jegliche Vorteile für den ÖV fahren. Die geplante Linienfürung folgt somit jener Route, die von den Bussen derzeit befahren wird.

Die Entscheidung zu dieser Umwegführung bedeutet für die künftige Südwestlinie eine längere Mischverkehrsstrecke in der Zweiglgasse und auf der Augartenbrücke. Die Vermischung der Straßenbahntrasse mit dem Individualverkehr auf dieser Strecke birgt erhebliches Störpotential.

Grund für die Entscheidung war vor allem die ansonsten notwendige starke Beschränkung des KFZ-Verkehrs in der Brückenkopfgasse. Offenbar wurde hier von Seiten der Politik die Interessen des Individualverkehrs – wieder einmal – über die Interessen der Allgemeinheit und des Öffentlichen Verkehrs gestellt. Ein Armutszeugnis für eine Stadt, die mit dem Straßenbahnausbau um Jahrzehnte hinterherhinkt.

Betrieb der Erzbergbahn gesichert

Vor wenigen Tagen übernahm der Verein Erzbergbahn das für den Museumsbetrieb dringend notwendige Teilstück mit allen Rechten und Pflichten zwischen Vordernberg Süd und Vordernberg Markt. Mit dem Kauf dieses kurzen Teilstücks ist der Betrieb der Erzbergbahn für die nächsten Jahre wieder möglich.

Der Betrieb stand lange auf Messers Schneide, da die Fahrzeuge der Erzbergbahn im Bahnhof Vordernberg Süd abgestellt sind. Somit wurde ein bedeutendes Stück Eisenbahngeschichte und Steirisches Kulturgut gerettet.

Bereits im kommenden Jahr soll der Museumsbahnbetrieb wieder aufgenommen werden. Fahrgast hofft, dass diese Entscheidung nicht nur eine singuläre bleibt, sondern, dass der Schwung aufgenommen wird und einen Input auch für die Entwicklung der S-Bahn Obersteiermark von Bruck/Mur nach Leoben und Trofaiach liefert.

Für die Errichtung des Testabschnittes wurde eigens eine Stopfmaschine herbeigeschafft. Das Gefährt pausiert in der Hst. Plachelhofstraße.

Gleistests in Puntigam

Die Holding Graz Linien haben im Dezember auf einem kurzen Teilstück zwischen den Haltestellen Zentralfriedhof und Plachelhofstraße eine Teststrecke für „neue Schienentechnologie“ eingerichtet. Bei genauerer Betrachtung handelt es sich bei der „neuen Schienentechnologie“ lediglich um den Einbau von Vignolschienen bei gleichzeitiger Verwendung von drei verschiednen Schwellenarten (Holzschwellen, Betonschwellen und FFU Kunsholzschwellen). Weiters wurde bei der leichten Kurve eine leichte Überhöhug eingebaut, was eine schnellere Befahrung derselben ermöglicht.

Beim Testoberbau in Puntigam werden verschiedene Schwellentypen probiert.

Gerade bei den Außenstrecken der Grazer Straßenbahn erscheint eine Verwendung von klassischem Schotteroberbau und Vignolschienen sinnvoll, da eine Erneuerung und Unterhaltung wesentlich einfacher vonstatten geht. Dadurch könnten die – in Graz üblicherweise äußerst langen – Sperren von Straßenbahnstrecken auf ein erträgliches Maß verkürzt werden.

STADLER
Clevere Lösungen auf der Schiene

Wirtschaftlichkeit
Kreativität
Individualität
Umweltbewusstsein
Qualität
Zuverlässigkeit
Komfort

7 ARGUMENTE, DIE SIE BEWEGEN.

Ein Unternehmen
der Stadler Rail Group

STADLER. ECO ON BOARD.

Stadler Pankow GmbH
Lessingstraße 102 · D-13158 Berlin
Telefon +49 30 91 91 16-16
E-Mail: stadler.pankow@stadlerrail.de

www.stadlerrail.com

Impressum

Fahrgast Steiermark 1/2015
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 30, 8016 Graz.

Österreichische Post AG
Info.Mail Entgelt bezahlt

- ❑ Ich interessiere mich für Ihre Tätigkeit und ersuche Sie, mir Informationsmaterial zuzusenden.
- ❑ Ich trete dem Verein Fahrgast Graz/Stmk. als Mitglied bei. Jahresbeitrag 20,– Euro; für Familien 25,– Euro

Bitte ausreichend frankieren

Name

Adresse

Unterschrift .....

1/2015

Fahrgast Graz/Stmk.
Postfach 30
8016 Graz

Wenn Sie Fahrgast-Mitglied werden wollen, dann benutzen Sie bitte nebenstehende Postkarte.