

Fahrgast

Einstellung der Gesäusebahn: Der Anfang vom Ende

**Dieselbusse statt umweltfreundlicher Bahn
Rund 20 % weniger Verbindungen als heute**

Umsteigen in Admont

Fahrpreisverdoppelung für Stammkunden

Einstellung des Busverkehrs nur eine Frage der Zeit

Anfang vom Ende

Das Ende der Gesäusebahn steht unmittelbar bevor. Wie geht es weiter?

Der einzige Nationalpark Österreichs mit umweltfreundlichem Eisenbahnanschluss steht ab September ohne Eisenbahn da. Auch wenn die ÖBB den Ersatzverkehr in höchsten Tönen loben, droht der Region die Abkoppelung vom Öffentlichen Verkehr.

Aus heiterem Himmel verkündeten die ÖBB Anfang des Sommers, dass ab September der Personenverkehr auf der Gesäusebahn eingestellt wird. Diskussionen darüber sind vollkommen unerwünscht, Gespräche gibt es nur noch über Details des Busverkehrs. Eine fundierte Diskussion jedoch wäre sinnvoll gewesen, um Alternativen in großem Rahmen zu prüfen und Ideen zum Erhalt der Bahn zu sammeln. FAHRGAST zeigt daher die Probleme, Irrtümer und auch Auswege auf, die es rund um die überraschende Einstellung dieser Strecke gibt.

Tourismus

Die ÖBB haben das touristische Potenzial der Eisen-

bahn völlig ignoriert: Seitens der ÖBB wurde keinerlei Anstrengung unternommen, die attraktive Bahnreise durchs Gesäuse zu bewerben. Die reizvolle Landschaft in Verbindung mit der Möglichkeit, im Zug von Fenster zu Fenster zu gehen, um die beste Sicht zu erreichen, fanden in keine der ÖBB-Werbebroschüren Eingang. Eine

Anreise von Linz oder Wels war nicht mit vertretbarem Aufwand möglich, lediglich der „Erlebniszug“ aus Wien bot attraktive Verbindungen nach Norden. Dass es diesen Bedarf jedoch durchaus gibt, beweisen lange Reihen parkender Autos entlang der Gesäuse-Zufahrtsstraßen.

Die Annahme, dass durch den Busverkehr auch Touris-

Mitten im Nationalpark wird eine elektrische Eisenbahn durch Dieselbusse ersetzt.

ten weiterhin eine Anreisemöglichkeit haben, ist nur allzu optimistisch erdacht: Mehrere Studien belegen, dass eine Bahnlinie etwa 30 % mehr Fahrgäste hat als eine Buslinie, die ein völlig identes Angebot bietet. Für Touristen gilt dies noch verstärkt: Bahnlinien sind in Karten verzeichnet, Bahnhöfe sind weithin sichtbar und die Fahrpläne im nationalen Kursbuch verzeichnet; all dies gilt für Buslinien in den meisten Fällen nicht.

Wie Tourismus mit der Eisenbahn funktionieren kann, sieht man in der Schweiz: Die Albulabahn fährt durch eine ähnlich besiedelte Gegend. Die Rhätische Bahn hat diese Strecke jedoch nicht eingestellt, sondern massiv beworben: der berühmte „Glacier Express“ und auch

der „Bernina Express“ verkehren genau über diese Strecke, attraktive Kombinationsangebote (Hotel und Bahnreise) stehen genauso im Programm wie perfekt abgestimmte Transferbusse von den Bahnhöfen in die Seitentäler.

Symbolik

Seit Jahren wird über Nachhaltigkeit der Umwelt diskutiert. Genau jetzt wird eine

Strecke, auf der die Bahn ohne jegliche Emissionen verkehrt, durch eine Autobuslinie mit Dieselnissen ersetzt!

Weiters ist nunmehr der Umbau des Bahnhofs Admont im Gange. Wozu jedoch braucht man einen neuen Bahnhof, wenn dort nur noch zwei Züge pro Woche halten?

Irrtümer

Die Aussage, dass der Bestand des Busangebotes „langfristig gesichert“ sei, ist schlichtweg falsch. Der Vertrag zwischen den ÖBB und dem Land Steiermark kann jederzeit einseitig aufgelöst werden, es gibt für diesen Fall auch keine Vertragsstrafen.

Das Land Steiermark hat den ÖBB keinerlei Widerstand entgegengesetzt und die Einstellung einfach hinge-

nommen. Die einzige „garantierte“ Leistung sind die vom Postbus zu erbringenden Kilometerleistungen. Jedoch kam es in der Vergangenheit schon oft vor, dass solche Leistungen einfach umgeschichtet wurden – so kann es sein, dass bei Bedarf einfach ein Teil der Leistungen für Zusatzangebote in Graz, Judenburg oder Hartberg verwendet und das Angebot im Gesäuse reduziert wird. Da-

Änderungen ab September:

- Einstellung aller Zugverbindungen zwischen Selzthal und Weißenbach/St. Gallen (ausgenommen ein Museumszug am Wochenende)!
- Nur noch Busverkehr im Gesäuse zwischen Selzthal und Altenmarkt!
- Umsteigen in Admont!
- Rund 20 % weniger Fahrten als heute!
- An Ferienwochenenden nur noch Rufbusse zwischen Liezen und Admont (und weiter ins Gesäuse)!
- Keine Anerkennung der VorteilsCard im Bus!



Der bisherige Eisenbahnfahrplan hat einige Defizite. Statt diese jedoch auszumerzen, stellen die ÖBB einfach den Betrieb ein – eine fragwürdige Strategie.



Ist der Zug einmal abgefahren, gehören Wartebereich, Sitzbänke, Wetterschutz und Toiletten der Vergangenheit an. Attraktiver Öffentlicher Verkehr sieht anders aus.

her ist die „Garantie“ des Weiterbetriebes völlig wertlos.

An mehreren Beispielen in Österreich sieht man, dass

ten einen niederflurigen Einstieg und ausreichend Platz für Fahrräder. Zudem sind sie deutlich günstiger im Betrieb

nen auch alle anderen attraktiven ÖBB-Angebote (Einfach-Raus-Ticket, Sommerticket etc ...) damit nicht mehr auf dieser Strecke in Anspruch genommen werden.

Das erfolgreiche Angebot „Xeismobil“ wurde genau auf das hochwertige Rückgrat Gesäusebahn abgestimmt. Die Bahnhöfe sind ein idealer Punkt, um auf die Rufbusse umzusteigen. Touristen sind jedoch nur selten gewillt, aus einem Regionalbus weiter in ein Taxi umzusteigen, dass sie zudem noch bestellen müssen. Wenn die Bahn eingestellt ist, wird daher auch dem Xeismobil die wichtige Lebensader genommen und der Weiterbetrieb gefährdet.

Haltestellen

Die Bahnhöfe entlang der Strecke sind mit Wetterschutz, Beleuchtung, zum Teil auch mit Toilette und beheiztem Warteraum ausgestattet. Die Bushaltestellen im Gesäuse jedoch befinden sich ungeschützt an der Bundesstraße, haben meist nicht einmal Platz für wartende Fahrgäste, ganz zu schweigen von Sitzbänken oder gar Wartehäuschen. Fahrgäste sind vollkommen der Witterung und dem Straßenverkehr ausgesetzt und es gibt keinerlei Planung, die Haltestellen umzubauen. Daher ist zu erwarten, dass das Warten in Zukunft deutlich ungemütlicher wird.

Angebot bisher/neu

Strecke	Fahrten pro Werktag	
	bisher	neu
Liezen-Admont	21	17
Admont-Hieflau	10	8
Hieflau-Altenmarkt	10	8

die Einstellung des Personenverkehrs auf einer Eisenbahn der Anfang vom Ende ist: Die Neuberger Bahn verkehrte bis zu ihrer Einstellung im Jahr 1996 im Stundentakt und war durchaus respektabel ausgelastet. Das danach aufgezo-

Ist eine Bahnlinie einmal eingestellt, ist die Einstellung des Busverkehrs nur noch eine Frage der Zeit.

gene Buskonzept jedoch bestand keine zwei Jahre, heute gibt es auf der Strecke nur noch ein wenig Schülerverkehr und keinen Verkehr mehr am Wochenende.

Die Aussage, dass die neuen, klimatisierten Busse mit Rollstuhlflift und Fahrradhalterungen eine Verbesserung darstellen, ist ein Vergleich, der stark hinkt: niemand hinderte die ÖBB in den vergangenen Jahren daran, neues Fahrzeugmaterial („Talent“) im Gesäuse einzusetzen – diese sind klimatisiert, bie-

als die schweren Züge mit Lokomotive und Waggons und können im Gegensatz zu diesen auch ohne Schaffner (ein massiver Kostenfaktor!) eingesetzt werden.

Der dichte Güterverkehr wird unverändert bestehen bleiben. Das bedeutet, dass die Allgemeinheit weiterhin die Kosten der Strecke tragen muss, aber keinen Vorteil davon hat. Auch der Eisenbahnlärm bleibt derselbe.

Probleme im Betrieb danach

Die ÖBB weigern sich, in den Bussen den ÖBB-Tarif anzuerkennen. Das bedeutet, dass Kunden mit VorteilsCard (ausgenommen Senioren und Familien) keine Ermäßigung in den Bussen erhalten, was eine Verdoppelung des Fahrpreises bedeutet. Zudem kön-

Ein Bahnhof bietet Wetterschutz und Beleuchtung, viele Bushaltestellen nicht einmal einen Gehsteig.

FAHRGAST fordert:

- Berücksichtigung des Landtagsbeschlusses zum Erhalt des Personenverkehrs im Gesäuse!
- Weiterbetrieb der Eisenbahn im Gesäuse!
- Direktzüge zwischen Liezen und Amstetten/St. Valentin über Gesäuse!
- Tourismuszüge aus Linz, Graz, Schladming und Wien ins Gesäuse (nach Vorbild Schweiz)!
- Bewerbung der Eisenbahn als umweltfreundliche, attraktive Anreise in den Nationalpark!
- Sind die ÖBB nicht bereit, das Angebot aufrecht zu erhalten, muss das Land Steiermark die Leistung ausschreiben und ein privates Eisenbahnunternehmen beauftragen!

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 Interessensvertretung.

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

Impressum

Fahrgast Steiermark 1b/2009

Die Zeitung der steirischen Fahrgastvertretung, unabhängig und überparteilich.
Medieninhaber, Herausgeber und Redaktion:
Fahrgast Graz/Steiermark, Postfach 30, 8016 Graz.

Druck: Druckwerk, Ungergasse 7, 8020 Graz.
Auflage: 8000 Stück.
Österreichische Post AG
Info.Mail Entgelt bezahlt
Info.Post Zugestellt durch Post.at

- 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

1b/2009

Bitte
ausreichend
frankieren

Fahrgast Graz/Stmk.
Postfach 30
8016 Graz

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