

Fahrgast
Graz/Steiermark

Thermenbahn 2028+

Konzept für die Zukunft der Linie R92 Friedberg–Fehring

FAHRGAST Graz/Steiermark
Juni 2024



[@fahrgast_stmk](#)



[/fahrgast.steiermark](#)



[@fahrgast_steiermark](#)



www.fahrgast-steiermark.at



office@fahrgast-steiermark.at

Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort	4
2	Infrastruktur	6
3	Fahrzeugeinsatz	8
4	Fahrplangestaltung	10
5	Verbesserung der Busanschlüsse	13
6	Weitere fakultative Maßnahmen	14
7	Zukunftsoptionen	15
8	Stimmen aus der Region	18

Impressum

Konzept Thermenbahn 2028+

FAHRGAST 1a/2024

Text: Marcus Pirker BSc, Mag. Thomas Schilcher

Layout und Gestaltung: DI Tobias Köhler

Medieninhaber, Herausgeber, Redaktion:

FAHRGAST Graz/Steiermark

% Österreichische Hochschülerschaft, Rechbauerstraße 12, 8010 Graz

Tel. +43 681 20 41 90 23

office@fahrgast-steiermark.at

www.fahrgast-steiermark.at

ZVR: 186923810

Graz, Juni 2024

Bildnachweis

Titelbild, Seite 7 oben, 9, 14: Marcus Pirker

Seite 3: Laurenz Künzel

Seite 5: Nxr-at, Steindy, Sebastian Wallroth, Ulrich Prokob, Zeitblick, C. Stadler, Ueb-at (Wikimedia Commons)

Seite 7 unten: Christoph Denk

Seite 8: ÖBB/Stadler

Seite 19: Thomas Rehsmann



1 Vorwort

Die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel – und hier insbesondere auf die Bahn – gelten als zentrales Element, im Verkehrssektor CO₂-Emissionen einzusparen und somit den Klimawandel einzudämmen. Und das zu Recht: Umgerechnet auf den einzelnen Sitzplatz besticht die Bahn durch einen geringen Energieverbrauch, der zudem vielfach (in Form von elektrischer Energie) CO₂-frei gedeckt werden kann.

Mit modernen, bequemen Zügen lassen sich Menschen überzeugen, auf die Bahn umzusteigen. Züge bieten ausreichend Platz in Zweier- oder Vierersitzgruppen, sind im Wageninneren besser beleuchtet als Busse und ermöglichen somit bequemes Lesen oder Arbeiten. Alternativ erlauben große Panoramascheiben einen Blick auf die vorbeiziehende Landschaft. Jeder Wagen verfügt über mindestens eine Toilette. Nicht zuletzt ermöglicht das große Platzangebot auch die Mitnahme von Fahrrädern – ein in Tourismusregionen nicht zu unterschätzender Faktor.

In Ballungsräumen gibt es immer mehr Haushalte ohne Auto. Gerade junge Menschen sehen im privaten PKW kein Statussymbol mehr, zudem ein dichtes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln dazu führt, dass auch zur Mobilität kein eigenes Auto benötigt wird. Daher haben bei der Auswahl von Urlaubsgebieten jene Regionen, die mit der Bahn erreichbar sind, einen Wettbewerbsvorteil. Subjektiv wird ein Anschluss an das Bahnnetz eher als Symbol für Erreichbarkeit wahrgenommen, als wenn (nur) Busangebote bestehen.

Aus Sicht der Interessensvertretung FAHRGAST Graz/Steiermark sollte daher die Chance einer funktionierenden Bahnverbindung dort, wo sie sich bietet, auch genutzt werden! Das gilt speziell für die Thermenbahn, die die Thermenregion zwischen Friedberg und Fehring in Nord-Süd-Richtung erschließt.

Das Potenzial ist groß: Die Thermenregion wächst, die Einwohnerzahlen steigen durch Zuzug und zunehmende Geburtenraten. Im Tourismus werden Nächtigungszahlen erreicht, die die Region zum zweitstärksten steirischen Urlaubsziel nach der Dachstein-Tauern-Region macht: 2022 wurden über 1.450.000 Gäste gezählt. Etwa 16.000 Personen pendeln aus der Region aus, 8000 ein – die meisten auf der Straße. Hier könnte eine attraktivere Bahn einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung des Verkehrs weg von der Straße leisten.

Dennoch ist die Zukunft der Thermenbahn nicht gesichert: In den aktuell geltenden Verkehrs-diensteverträgen sind Zugleistungen auf der Strecke ab 2028 nur als „optional“ verankert. Es gibt ernsthafte Überlegungen, den Zugverkehr zwischen Hartberg und Fehring komplett einzustellen und auf Busse zu verlagern. Die Vorteile und Chancen, die die Bahn der Region bietet, gingen dadurch verloren.

Natürlich sind Investitionen und Ausbaumaßnahmen erforderlich, um die Thermenbahn fit für die Aufgaben der Zukunft zu machen: Höhere Geschwindigkeiten sollen kürzere Fahrzeiten ermöglichen, moderne Akku-Züge mehr Reisekomfort bieten und einen emissionsfreien Betrieb ermöglichen. FAHRGAST Graz/Steiermark legt mit dieser Broschüre einen Stufenplan vor, wie die Thermenbahn in den nächsten Jahren zu einer attraktiven Regionalbahn ausgebaut werden kann – bis hin zu langfristigen Überlegungen einer Einbindung in europäische Eisenbahnachsen in fernerer Zukunft.

Das FAHRGAST-Konzept für die Zukunft der steirischen Thermenbahn gliedert sich in folgende Bereiche, in denen jeweils geeignete Maßnahmen umgesetzt werden müssen:

- » Infrastruktur
- » Fahrzeugeinsatz
- » Fahrplangestaltung
- » Verbesserung der Busanschlüsse
- » Weitere Maßnahmen zur Attraktivierung und Absicherung des Bestandes

Damit soll erreicht werden, dass diese Bahnlinie mehr denn je einen wichtigen Beitrag zur Erschließung der Oststeiermark mit einem attraktiven Öffentlichen Verkehr leisten kann.



2 Infrastruktur

Der Ausbau der Infrastruktur ist von wesentlicher Bedeutung, um höhere Geschwindigkeiten und damit kürzere und attraktivere Fahrzeiten zu erreichen. Dabei wird im Folgenden ausschließlich die Ertüchtigung der bestehenden Infrastruktur betrachtet. Ideen zu Neubauabschnitten sind im Kapitel „Weitere Zukunftsoptionen“ aufgelistet. Als Zeithorizont wird davon ausgegangen, dass die genannten Maßnahmen Schritt für Schritt umgesetzt und bis 2028 abgeschlossen werden können.

Elektrifizierung der Zulaufstrecken (Steirische Ostbahn und äußere Aspangbahn Wiener Neustadt–Aspang) bis 2028

Die Elektrifizierung der Steirischen Ostbahn (Graz–Gleisdorf–Feldbach–Fehring–Szentgotthárd) ist im aktuellen ÖBB-Rahmenplan enthalten und gesichert. Die Elektrifizierung der äußeren Aspangbahn (Wiener Neustadt–Aspang) wird zur Zeit noch diskutiert, ist in diesem Konzept aber ebenfalls vorausgesetzt, damit auf dem verbleibenden oberleitungslosen Abschnitt Aspang–Fehring akkubetriebene Fahrzeuge eingesetzt werden können (siehe Kapitel „Fahrzeugeinsatz“).

Technische Sicherung bzw. Auflassung aller Eisenbahnkreuzungen zwischen Fehring und Tauchen-Schaueregg

Die technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen – also die Ausstattung mit Blinklicht- oder Schrankenanlagen anstelle von lediglich Andreaskreuzen mit Stopptafeln – stellt nicht nur einen Beitrag zu höherer Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer dar, sie ermöglicht auch höhere zulässige Geschwindigkeiten für die Eisenbahn. Denn vielfach ist es nicht die Topografie, die die Geschwindigkeiten einschränkt, sondern die Vorgaben für nichttechnisch gesicherte Eisenbahnkreuzungen. Durch die technische Sicherung (oder Auflassung) sollten die Streckengeschwindigkeiten folgendermaßen erhöht werden können:

- » Fehring–Hatzendorf 120 km/h
- » Hatzendorf–Tiefenbach und Söchau–Fürstenfeld 80 km/h
- » Fürstenfeld–Grafendorf 120 km/h
- » Grafendorf–Tauchen-Schaueregg 80 km/h

Die Sicherung der Eisenbahnkreuzungen folgt den gesetzlichen Erfordernissen der Eisenbahnkreuzungsverordnung (EisbKrV) 2012 und erfüllt aufgrund der Streckenführung und des Zustandes der Gleisanlagen bereits für sich die wichtigsten Anforderungen für die genannte Anhebung der Streckengeschwindigkeiten.

In der Folge ist schließlich noch die Adaptierung der Signalanlagen auf Basis der höheren Geschwindigkeiten nötig (im Wesentlichen Versetzung von Signalstandorten aufgrund längerer Bremswege).



Aufgrund einer nahen Eisenbahnkreuzung, die nicht technisch gesichert ist, dürfen Züge (wie hier in Bierbaum) vielerorts nur langsam fahren. Hier ist die Geschwindigkeit trotz gerader Strecke auf 55 km/h begrenzt.



Haltepunkt in Bad Blumau mit einer lediglich nicht-technisch gesicherten Eisenbahnkreuzung

3 Fahrzeugeinsatz

Wie eingangs erwähnt, tragen moderne und bequeme Fahrzeuge wesentlich zu einer guten Inanspruchnahme von Bahnverbindungen bei. Dazu kommt, dass auch im Schienenverkehr das Ziel besteht, CO₂-Emissionen zu reduzieren – entweder durch die Elektrifizierung von Strecken, sodass sie von elektrischen Triebfahrzeugen befahren werden können, oder neuerdings durch den Einsatz von Akku-Triebwagen auf nicht elektrifizierten Streckenabschnitten. Auch dafür sind moderne Züge nötig. Mit der Elektrifizierung der Steirischen Ostbahn und der äußeren Aspangbahn, wie im Kapitel „Infrastruktur“ beschrieben, bliebe mit der Strecke Aspang-Fehring eine ca. 100 km lange nicht elektrifizierte Lücke, die nach heutigem Stand der Technik problemlos von Akkufahrzeugen überwunden werden kann.

Erfahrungen mit Akkuzügen sammelten in Österreich erstmals die ÖBB mit dem Versuchszug „Cityjet Eco“, einem umgebauten elektrischen Triebwagen der Fahrzeugfamilie „Desiro Mainline“. Dank positiver Erfahrungen finden sich im aktuellen Fahrzeugbeschaffungsprogramm der ÖBB erstmals elektrische Triebwagen, die mit einem Akku ausgerüstet sind (Rahmenvertrag über bis zu 120 Stadler FLIRT Akku). Diese können im Betrieb unter Oberleitung aufgeladen werden, anschließend können ca. 130 km Strecke ohne Oberleitung zurückgelegt werden.



Die ÖBB haben mit Stadler einen Rahmenvertrag über bis zu 120 Batteriezüge FLIRT Akku abgeschlossen, von denen bisher 16 abgerufen wurden. Die ersten werden voraussichtlich 2028 auf der Kemptalbahn eingesetzt.

Anders als in der Serienausführung sollten die für die Thermenbahn vorgesehenen Züge aus Sicht von FAHRGAST in Anbetracht der längeren Fahrzeiten mit einem kleinen zusätzlichen Bistrobereich ausgestattet werden, wie dies beispielsweise in den Zügen der Westbahn GmbH oder auch in Regionalzügen der schweizerischen BLS der Fall ist. Auch die ÖBB haben in die Railjets der neuen Generation Automaten eingebaut und planen dies in verschiedenen Zugtypen für den Fernverkehr noch auszuweiten. Die Automaten in diesem Bistrobereich könnten mit Produkten direkt aus der Thermenregion bestückt werden, womit nicht nur den Reisenden ein kleines kulinarisches Angebot zur Verfügung stünde, sondern gleichzeitig Werbung für die

Thermenregion auf dem gesamten Laufweg der Züge bis Graz und Wien gemacht würde.

Zusammengefasst schlägt FAHRGAST vor:

- » Beschaffung von mindestens 14 Elektrotriebwagen, welche im Betrieb unter der Fahrleitung (soweit vorhanden) einen Akkumulator mit einer Reichweite von ca. 130 km laden. Derartige Fahrzeuge des Typs „FLIRT Akku“ sind bereits im laufenden Beschaffungsprogramm der ÖBB enthalten.
- » Einsatz von zehn dieser Triebwagen für durchgehende Züge von Graz über Fehring, Hartberg und Aspang nach Wien im Zweistundentakt.
- » Einsatz weiterer vier dieser Triebwagen in einem überlagerten Zweistundentakt zwischen Hartberg und Wien zur Abdeckung der Früh- und Nachmittagsspitzen.
- » Die o. a. Fahrzeuge decken damit auch etwa 40 % des planmäßigen Verkehrs auf der steirischen Ostbahn und der äußeren Aspangbahn ab.



Mögliche Ausstattung eines Bistrobereichs mit Automaten (Beispiel in einem Triebzug der BLS, Schweiz)

DEKARBONISIERUNG

Wie die Fachzeitschrift *Eisenbahn Österreich* in der Ausgabe 3/2024 schreibt, wird bei den ÖBB ein Dekarbonisierungskonzept für Nebenbahnen erarbeitet. Mittelfristig sollen elektrische Triebfahrzeuge mit Fahrleitung oder Batterie die Dieseltraktion ersetzen. Für die äußere Aspangbahn/Thermenbahn ist geplant, den Abschnitt Wiener Neustadt–Aspang sowie einen Abschnitt von ca. 30 km um Hartberg zu elektrifizieren, um Akkumulator-Triebwagen unterwegs nachladen zu können. Auf diese Weise muss der Scheiteltunnel der äußeren Aspangbahn nicht elektrifiziert werden, was sehr aufwendig wäre.

4 Fahrplangestaltung

Üblicherweise verkehren moderne Regionalbahnen nach einem Taktfahrplan, also einem Fahrplan, in dem sich die Abfahrtszeiten regelmäßig in bestimmten Abständen wiederholen. Das sorgt für leichte Merkbarkeit, was wiederum die Attraktivität erhöht.

Bereits jetzt wird auf der Thermenbahn weitgehend ein Taktfahrplan angeboten, ein Zweistundentakt. Leider verfügt der aktuelle Fahrplan über Taktlücken, es verkehren also an bestimmten Tagen einige Züge nicht. Die Schließung dieser Taktlücken (Montag bis Donnerstag am Nachmittag, Samstag und Sonntag zu Mittag, jeweils zwischen Fehring und Hartberg) sollte als Sofortmaßnahme frühestmöglich erfolgen. Das unten angeführte Fahrplanschema bezieht sich auf den Zeitpunkt, ab dem die in Kapitel „Infrastruktur“ vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt sind. Dabei wird hier nur der Grundtakt abgebildet. Abhängig vom Bedarf ist die Führung zusätzlicher Züge (insbesondere zwischen Fehring, Fürstenfeld und Hartberg, wo dieser Grundtakt nur ein Zwei-Stunden-Intervall vorsieht) natürlich möglich und müsste gegebenenfalls nur an die Kreuzungsmöglichkeiten angepasst werden.

Fahrplanschema:

- » Alle zwei Stunden Direktzüge Graz Hbf–Fehring–Hartberg–Wien
- » Alle zwei Stunden Direktzüge Hartberg–Wien (Ergänzungstakt)

Das ergibt einen Stundentakt von Hartberg nach Wien und einen Zweistundentakt von Fehring nach Hartberg.

- » Bedarfsweise Führung zusätzlicher Züge in der Frühspitze und am Nachmittag in den erforderlichen Abschnitten

Lage der Taktknoten:

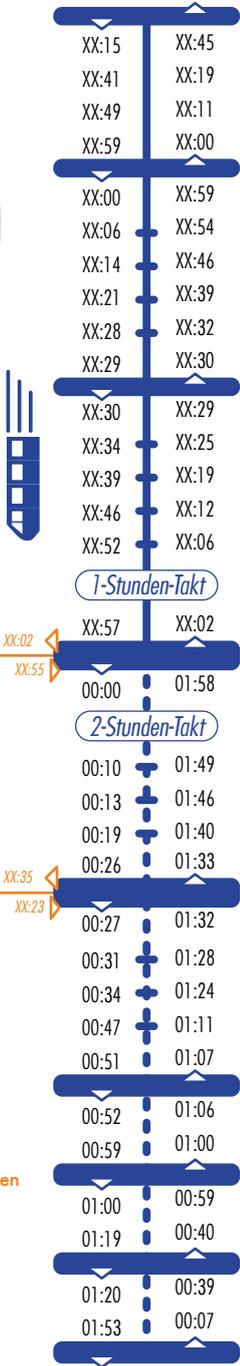
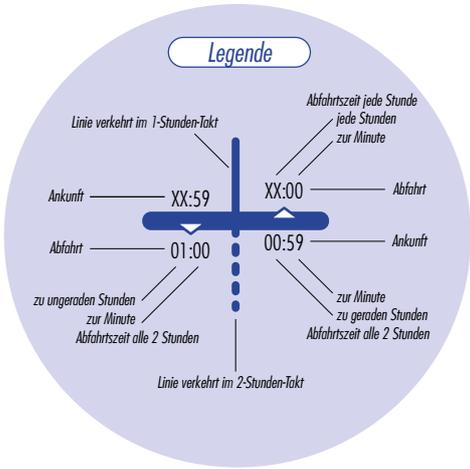
Die oben beschriebenen Taktverkehre folgen den bereits für 2028 festgelegten S-Bahntrassen auf der steirischen Ostbahn. Aufgrund des Taktschemas sind alle 30 Minuten (Stundentakt) bzw. alle 60 Minuten (Zweistundentakt) systematische Zugkreuzungen mit nachstehenden Ankunfts- und Abfahrtsminuten vorgesehen:

- » Graz Hbf 53/07
- » Laßnitzhöhe 30/30
- » Feldbach 59/00
- » Fürstenfeld Richtung Wien 33, zur jeweils anderen Stunde Richtung Graz 27
- » Hartberg 57/01 (Zugwende Ergänzungstakt)
- » Friedberg 29/30
- » Edlitz-Grimmenstein 59/00
- » Wiener Neustadt Richtung Wien: 20, Richtung Hartberg und Graz: 40 (keine Zugkreuzung, somit kein Taktknoten im eigentlichen Sinn)
- » Wien Meidling 45/15

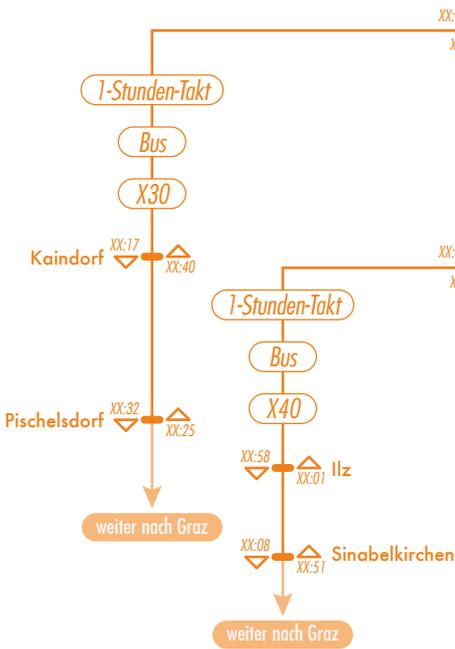
Da der Fernverkehr zwischen Wiener Neustadt und Wien Meidling künftig über Pottendorf-Landegg geführt werden wird, ergeben sich für die Regionalverbindungen zwischen Wiener Neustadt und Wien Meidling mehr Trassenmöglichkeiten auf der Südbahn über Baden. Das sollte eine eigene Führung der Züge der Thermenbahn auf diesem Abschnitt möglich machen.

Fahrplanschema Thermenbahn 2028+

Grundschemata Taktfahrplan



- Wien Meidling** als REX
- Wiener Neustadt
- Bad Erlach
- Edlitz-Grimmenstein**
- Aspang
- Ausschlag-Zöbern (*Bedarfs halt*)
- Tauchen-Schaueregg
- Friedberg-Pinggau
- Friedberg**
- Dechantskirchen (*Bedarfs halt*)
- Rohrbach-Vorau
- Grafendorf
- St. Johann in der Haide
- Hartberg**
- Sebersdorf
- Bad Waltersdorf
- Bad Blumau
- Fürstenfeld**
- Übersbach (*Bedarfs halt*)
- Söchau
- Hatzendorf
- Fehring**
- Feldbach**
- Gleisdorf**
- Graz Hbf** als S3



Zu Zeiten höherer Nachfrage können über das Grundschemata hinaus weitere Züge in den Zwischenstunden geführt werden.

R92



Wien - Wiener Neustadt - Friedberg - Hartberg - Fürstenfeld - Fehring



Gültig ab 10. Dezember 2023

Haltestelle	Montag - Freitag (Werktag)															
	Zugart	R	R	R	REX	REX	REX	REX	REX	REX	REX	REX	REX	REX	R	R
Wien Hauptbahnhof	ab	5:58	6:05	6:30	7:28	7:35	8:02	8:06	8:13	8:21	8:29	8:35	8:36	8:47	8:50	8:56
Wien Meidling	ab	5:58	6:05	6:30	7:28	7:35	8:02	8:06	8:13	8:21	8:29	8:35	8:36	8:47	8:50	8:56
Wiener Neustadt Hauptbahnhof	an	5:00	5:10	5:10	6:08	6:15	6:42	6:46	6:53	7:01	7:09	7:15	7:16	7:27	7:30	7:36
Bad Erlach	an	5:10	5:20	5:20	6:18	6:25	6:52	6:56	7:03	7:11	7:19	7:25	7:26	7:37	7:40	7:46
Aspang-Markt	an	5:58	6:08	6:08	7:06	7:13	7:40	7:44	7:51	7:59	8:07	8:13	8:14	8:25	8:28	8:34
Ausschlag-Zöbern	an	6:07	6:17	6:17	7:15	7:22	7:49	7:53	8:00	8:08	8:16	8:22	8:23	8:34	8:37	8:43
Tauchenschaueregg	an	6:19	6:29	6:29	7:27	7:34	8:01	8:05	8:12	8:20	8:28	8:34	8:35	8:46	8:49	8:55
Pinggau Markt	an	6:25	6:35	6:35	7:33	7:40	8:07	8:11	8:18	8:26	8:34	8:40	8:41	8:52	8:55	9:01
Friedberg	an	6:27	6:37	6:37	7:35	7:42	8:09	8:13	8:20	8:28	8:36	8:42	8:43	8:54	8:57	9:03
Dechantskirchen	an	6:27	6:37	6:37	7:35	7:42	8:09	8:13	8:20	8:28	8:36	8:42	8:43	8:54	8:57	9:03
Rohrbach-Vorau	an	6:27	6:37	6:37	7:35	7:42	8:09	8:13	8:20	8:28	8:36	8:42	8:43	8:54	8:57	9:03
Grafendorf bei Hartberg	an	6:27	6:37	6:37	7:35	7:42	8:09	8:13	8:20	8:28	8:36	8:42	8:43	8:54	8:57	9:03
St. Johann in der Haide	an	6:27	6:37	6:37	7:35	7:42	8:09	8:13	8:20	8:28	8:36	8:42	8:43	8:54	8:57	9:03
Hartberg	an	6:27	6:37	6:37	7:35	7:42	8:09	8:13	8:20	8:28	8:36	8:42	8:43	8:54	8:57	9:03
Hartberg	ab	6:21	6:31	6:31	7:29	7:36	8:03	8:07	8:14	8:22	8:30	8:36	8:37	8:48	8:51	8:57
Seibersdorf	ab	6:32	6:42	6:42	7:40	7:47	8:14	8:18	8:25	8:33	8:41	8:47	8:48	8:59	9:02	9:08
Bad Waltersdorf	ab	6:35	6:45	6:45	7:43	7:50	8:17	8:21	8:28	8:36	8:44	8:50	8:51	9:02	9:05	9:11
Bad Blumau	ab	6:41	6:51	6:51	7:49	7:56	8:23	8:27	8:34	8:42	8:50	8:56	8:57	9:08	9:11	9:17
Bierbaum an der Safen	ab	6:45	6:55	6:55	7:53	8:00	8:27	8:31	8:38	8:46	8:54	9:00	9:01	9:12	9:15	9:21
Fürstenfeld	ab	6:53	7:03	7:03	8:01	8:08	8:35	8:39	8:46	8:54	9:02	9:08	9:09	9:20	9:23	9:29
Fürstenfeld	an	6:55	7:05	7:05	8:03	8:10	8:37	8:41	8:48	8:56	9:04	9:10	9:11	9:22	9:25	9:31
Übersbach	an	6:59	7:09	7:09	8:07	8:14	8:41	8:45	8:52	9:00	9:08	9:14	9:15	9:26	9:29	9:35
Söchau	an	7:04	7:14	7:14	8:12	8:19	8:46	8:50	8:57	9:05	9:13	9:19	9:20	9:31	9:34	9:40
Hatzendorf	an	7:17	7:27	7:27	8:25	8:32	9:03	9:07	9:14	9:22	9:30	9:36	9:37	9:48	9:51	9:57
Fehring	an	7:22	7:32	7:32	8:30	8:37	9:08	9:12	9:19	9:27	9:35	9:41	9:42	9:53	9:56	10:02
S3 Fehring	ab	7:33	7:43	7:43	8:41	8:48	9:19	9:23	9:30	9:38	9:46	9:52	9:53	10:04	10:07	10:13
S3 Feldbach	an	7:40	7:50	7:50	8:48	8:55	9:26	9:30	9:37	9:45	9:53	10:00	10:01	10:12	10:15	10:21
S3 Gleisdorf	an	8:01	8:11	8:11	9:09	9:16	9:47	9:51	9:58	10:06	10:14	10:20	10:21	10:32	10:35	10:41
S3 Graz Hauptbahnhof	an	8:36	8:46	8:46	9:44	9:51	10:22	10:26	10:33	10:41	10:49	10:55	10:56	11:07	11:10	11:16
S3 Fehring	ab	7:27	7:37	7:37	8:35	8:42	9:13	9:17	9:24	9:32	9:40	9:46	9:47	9:58	10:01	10:07
S3 Jennersdorf	an	7:37	7:47	7:47	8:45	8:52	9:23	9:27	9:34	9:42	9:50	9:56	9:57	10:08	10:11	10:17
S3 Szentgotthard	an	7:48	7:58	7:58	8:56	9:03	9:34	9:38	9:45	9:53	10:01	10:07	10:08	10:19	10:22	10:28

Haltestelle	Samstag (Werktag)								Sonn- und Feiertag							
	Zugart	R	REX	REX	REX	REX	R	R	REX	REX	REX	REX	REX	REX	R	R
Wien Hauptbahnhof	ab	8:23	8:35	8:35	9:33	9:40	10:11	10:18	10:26	10:34	10:42	10:48	10:49	11:00	11:03	11:09
Wien Meidling	ab	8:23	8:35	8:35	9:33	9:40	10:11	10:18	10:26	10:34	10:42	10:48	10:49	11:00	11:03	11:09
Wiener Neustadt Hauptbahnhof	an	9:03	9:13	9:13	10:11	10:18	10:49	10:56	11:04	11:12	11:20	11:26	11:27	11:38	11:41	11:47
Bad Erlach	an	9:11	9:21	9:21	10:19	10:26	10:57	11:04	11:12	11:20	11:28	11:34	11:35	11:46	11:49	11:55
Aspang-Markt	an	9:31	9:41	9:41	10:39	10:46	11:17	11:24	11:32	11:40	11:48	11:54	11:55	12:06	12:09	12:15
Ausschlag-Zöbern	an	9:40	9:50	9:50	10:48	10:55	11:26	11:33	11:41	11:49	11:57	12:03	12:04	12:15	12:18	12:24
Tauchenschaueregg	an	9:48	9:58	9:58	10:56	11:03	11:34	11:41	11:49	11:57	12:05	12:11	12:12	12:23	12:26	12:32
Pinggau Markt	an	9:55	10:05	10:05	11:03	11:10	11:41	11:48	11:56	12:04	12:12	12:18	12:19	12:30	12:33	12:39
Friedberg	an	9:58	10:08	10:08	11:06	11:13	11:44	11:51	12:03	12:11	12:19	12:25	12:26	12:37	12:40	12:46
Friedberg	ab	10:02	10:12	10:12	11:10	11:17	11:48	11:55	12:07	12:15	12:23	12:29	12:30	12:41	12:44	12:50
Dechantskirchen	an	10:06	10:16	10:16	11:14	11:21	11:52	11:59	12:11	12:19	12:27	12:33	12:34	12:45	12:48	12:54
Rohrbach-Vorau	an	10:13	10:23	10:23	11:21	11:28	11:59	12:06	12:18	12:26	12:34	12:40	12:41	12:52	12:55	13:01
Grafendorf bei Hartberg	an	10:21	10:31	10:31	11:29	11:36	12:07	12:14	12:26	12:34	12:42	12:48	12:49	13:00	13:03	13:09
St. Johann in der Haide	an	10:29	10:39	10:39	11:37	11:44	12:15	12:22	12:34	12:42	12:50	12:56	12:57	13:08	13:11	13:17
Hartberg	an	10:35	10:45	10:45	11:43	11:50	12:21	12:28	12:40	12:48	12:56	13:02	13:03	13:14	13:17	13:23
Hartberg	ab	6:21	6:31	6:31	7:29	7:36	8:03	8:07	8:14	8:22	8:30	8:36	8:37	8:48	8:51	8:57
Seibersdorf	ab	6:32	6:42	6:42	7:40	7:47	8:14	8:18	8:25	8:33	8:41	8:47	8:48	8:59	9:02	9:08
Bad Waltersdorf	ab	6:35	6:45	6:45	7:43	7:50	8:17	8:21	8:28	8:36	8:44	8:50	8:51	9:02	9:05	9:11
Bad Blumau	ab	6:41	6:51	6:51	7:49	7:56	8:23	8:27	8:34	8:42	8:50	8:56	8:57	9:08	9:11	9:17
Bierbaum an der Safen	ab	6:45	6:55	6:55	7:53	8:00	8:27	8:31	8:38	8:46	8:54	9:00	9:01	9:12	9:15	9:21
Fürstenfeld	ab	6:53	7:03	7:03	8:01	8:08	8:35	8:39	8:46	8:54	9:02	9:08	9:09	9:20	9:23	9:29
Fürstenfeld	an	6:55	7:05	7:05	8:03	8:10	8:37	8:41	8:48	8:56	9:04	9:10	9:11	9:22	9:25	9:31
Übersbach	an	6:59	7:09	7:09	8:07	8:14	8:41	8:45	8:52	9:00	9:08	9:14	9:15	9:26	9:29	9:35
Söchau	an	7:04	7:14	7:14	8:12	8:19	8:46	8:50	8:57	9:05	9:13	9:19	9:20	9:31	9:34	9:40
Hatzendorf	an	7:17	7:27	7:27	8:25	8:32	9:03	9:07	9:14	9:22	9:30	9:36	9:37	9:48	9:51	9:57
Fehring	an	7:22	7:32	7:32	8:30	8:37	9:08	9:12	9:19	9:27	9:35	9:41	9:42	9:53	9:56	10:02
S3 Fehring	ab	7:41	7:51	7:51	8:49	8:56	9:27	9:31	9:38	9:46	9:54	10:00	10:01	10:12	10:15	10:21
S3 Feldbach	an	7:49	7:59	7:59	8:57	9:04	9:35	9:39	9:46	9:54	10:02	10:08	10:09	10:20	10:23	10:29
S3 Gleisdorf	an	8:12	8:22	8:22	9:20	9:27	9:58	10:02	10:09	10:17	10:25	10:31	10:32	10:43	10:46	10:52
S3 Graz Hauptbahnhof	an	8:53	9:03	9:03	10:01	10:08	10:39	10:43	10:50	10:58	11:06	11:12	11:13	11:24	11:27	11:33
S3 Fehring	ab	7:27	7:37	7:37	8:35	8:42	9:13	9:17	9:24	9:32	9:40	9:46	9:47	9:58	10:01	10:07
S3 Jennersdorf	an	7:37	7:47	7:47	8:45	8:52	9:23	9:27	9:34	9:42	9:50	9:56	9:57	10:08	10:11	10:17
S3 Szentgotthard	an	7:48	7:58	7:58	8:56	9:03	9:34	9:38	9:45	9:53	10:01	10:07	10:08	10:19	10:22	10:28

gg montags bis donnerstags sowie am 10., 31. Mai und 16. August 2024; nicht am 8., 2

5 Verbesserung der Busanschlüsse

Ein wichtiger Aspekt für den Erfolg von Regionalbahnen ist die Verknüpfung mit dem regionalen Busverkehr. Damit wird erreicht, dass auch Fahrgäste, die nicht unmittelbar an der Strecke wohnen, die Züge einfach nutzen können. Unabhängig von Park-&-Ride- und Bike-&-Ride-Anlagen (die ebenfalls wichtig sind!) sollte also das Umsteigen von Buslinien auf die Bahn einfach und bequem sein. Dazu schlägt Fahrgast folgende Maßnahmen vor:

- » Hartberg: Verlängerung der bereits jetzt im Stundentakt verkehrenden Linie X30 vom Busbahnhof zum Bahnhof mit Ankunft zur Minute 55 und Abfahrt zur Minute 02 mit entsprechenden Veränderungen im Minutenbereich zwischen Hartberg und Graz.
- » Nutzung der Linie X30 als attraktiven und regelmäßigen Zubringer zur Thermenbahn für Fahrgäste entlang der Wechselstraße von Gleisdorf über Pischelsdorf und Kaindorf bei Hartberg. Gleichzeitig Zubringer in das Stadtzentrum Hartberg.
- » Fürstenfeld: Anpassung der bereits jetzt im Stundentakt verkehrenden Linie X40 mit künftiger Ankunftszeit zur Minute 23 bzw. Abfahrtszeit zur Minute 36 am Bahnhof Fürstenfeld.
- » Nutzung der Linie X40 als attraktiven und regelmäßigen Zubringer zur Thermenbahn für Fahrgäste im Ilztal (Sinabelkirchen, Ilz, Großwilfersdorf) und aus dem Stadtzentrum Fürstenfeld.

Fahrzeitvergleich

Fahrzeiten von Wien nach	Bahn 2024	Bahn/Bus Thermenbahn 2028+	Vergleich Bus 2024	Pkw
Gleisdorf	3:14 – 3:50	2:40 via SBT / 2:40 via Hartberg	2:30 – 3:00	1:50
Fürstenfeld	2:41	2:12	2:08 (Thermenbus)	1:30
Hartberg	2:08	1:43	1:46 – 2:20	1:20
Feldbach	3:21 – 4:05	2:45		1:50
Fehring	3:08 – 4:14	2:38		1:45
Pischelsdorf		2:20 (alle 2 h)	2:14 – 3:46	1:35
Kaindorf bei Hartberg		2:05 (alle 2 h)	1:58 – 3:32	1:30
Sinabelkirchen		2:52 (alle 2 h)	2:36 – 3:30	1:25
Ilz		2:42 (alle 2 h)	2:26 – 3:20	1:45

In praktisch allen Fällen zeigt sich, dass wesentliche Verbesserungen möglich sind. Auch der Abstand zum Pkw sinkt auf ein Ausmaß, das durchaus zur Neubewertung der Verkehrsmittelwahl führen kann.

6 Weitere fakultative Maßnahmen

Neben den aufgezeigten Maßnahmen in Bezug auf die Infrastruktur, den Fahrzeugeinsatz, den Fahrplan und die Abstimmung mit regionalen Buslinien können weitere Maßnahmen helfen, die Thermenbahn als attraktives Verkehrsmittel im Bewusstsein von Bevölkerung und Urlaubsgästen zu verankern. Einerseits handelt es sich dabei um bauliche Maßnahmen, etwa die Verlegung von Haltestellen zu neuen Siedlungs- oder wirtschaftlichen Schwerpunkten, andererseits darf auf die Bewerbung des Angebots nicht vergessen werden. Das beste Angebot nützt nichts, wenn nicht bekannt ist, dass es existiert! Zusammen mit der Region sollte daher versucht werden, die folgenden Vorschläge zu prüfen und, wo möglich und gewünscht, umzusetzen:

- » Attraktivere Gestaltung der Bahnhöfe bzw. Haltestellen und ihres Umfelds. Bahnhöfe sind Visitenkarten einer Region!
- » Aktive Bewerbung der Thermenbahn in konventionellen Medien (Flyer, Urlaubsprospekte und -kataloge) sowie in sozialen Medien.
- » Haltestellenoptimierung
- » Zusammenlegung der Haltestellen Bad Waltersdorf und Sebersdorf auf Höhe der H2O-Hoteltherme, falls diese Lösung vor Ort Zustimmung findet.
- » Wiederinbetriebnahme Haltestelle Buch prüfen
- » Haltestelle St. Johann in der Haide ca. 1 km Richtung Hartberg und damit näher an das Ortszentrum (und Gewerbegebiet) legen
- » Wiederaufnahme des Güterverkehrs zwischen Fürstenfeld und Rohrbach-Vorau
- » Wiederherstellung von Be- und Entlademöglichkeiten in Hartberg und gegebenenfalls der früheren Anschlussgleise zu benachbarten Firmen



Gelungenes Beispiel für Marketing einer Regionalbahn: Die Traunseetram-App informiert über eine Vielzahl von Ausflugsmöglichkeiten rund um die Bahnstrecke. Gleichzeitig sind Fahrpläne mit Echtzeitdaten verfügbar.

7 Zukunftsoptionen

Mit den dargelegten Maßnahmen soll die Thermenbahn in den kommenden Jahren ein attraktives Verkehrsmittel für die Thermenregion selbst sowie für Fahrten Richtung Wien werden. In den Relationen Hartberg–Graz sowie Fürstenfeld–Graz werden jedoch auch in Zukunft die entsprechenden Buslinien das meistgenutzte öffentliche Verkehrsmittel sein, da die Bahnstrecke durch den Umweg über Fehring eine längere Fahrzeit aufweist als die Buslinien auf den direkt verlaufenden Straßen.

Abhilfe könnte eine etwa 35 km lange Eisenbahn-Neubaustrecke zwischen Fürstenfeld und Gleisdorf über Ilz und Sinabelkirchen schaffen. Die Fahrzeit zwischen Fürstenfeld und Graz würde auf etwa 55 Minuten sinken, jene von Hartberg über die beschleunigte Thermenbahn nach Fürstenfeld und weiter nach Graz auf ca. 75 Minuten. Damit könnte die Bahn ihre Vorteile voll ausspielen und es wäre mit einer namhaften Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu rechnen. Die Thermenregion wäre schnell und attraktiv von Graz aus erreichbar – und damit (über die Koralmbahn) auch aus Kärnten und dem oberitalienischen Raum sowie aus Slowenien.

Leider zeigt ein Blick in die Vergangenheit, dass in Österreich seit dem Zweiten Weltkrieg kaum regionale Neubaustrecken geplant und gebaut wurden. Zwar fließen aktuell große Summen in den Ausbau des Schienennetzes, dies jedoch ausschließlich in den Ausbau von Bestandsstrecken oder den Neubau von Hochleistungsstrecken, die Teil transeuropäischer Korridore sind (z. B. Koralmbahn, Semmering- und Brenner-Basistunnel). Doch könnte gerade hier eine Chance für die Region und das genannte Projekt liegen: Die Realisierung als vorbereitende Maßnahme für einen künftigen Ausbau der Südstrecke bzw. des europäischen Korridors von Polen über Tschechien und Österreich nach Italien.

Dabei muss man sich vor Augen halten, dass die Westbahn zwischen Wien und Salzburg schon jetzt großteils viergleisig ist, und diese vier Gleise auch für den laufenden Betrieb benötigt werden. Die Südbahn hingegen wird auch nach den aktuellen Ausbauten weiterhin großteils zweigleisig sein. Sollten sich eines Tages auch auf der Südbahn Kapazitätsengpässe ergeben, wäre dies der Zeitpunkt für den großzügigen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur auf der Achse Wien–Aspang–Hartberg–Gleisdorf–Graz. Gemeinsam mit der Strecke Wien–Bruck an der Mur–Leoben–Friesach–Klagenfurt stünden dann zwischen Wien und Kärnten vier Gleise zur Verfügung – analog zur Weststrecke Wien–Salzburg.

Freilich sind diese Pläne aus heutiger Sicht ferne Zukunftsmusik. Doch ähnlich wie die Strecke Wettmannstätten–Werndorf der Weststeiermark eine schnelle Schienenanbindung nach Graz brachte, die schon 15 Jahre vor der geplanten Eröffnung des Koralmtunnels in Betrieb gehen konnte, wäre eine Neubaustrecke Fürstenfeld–Gleisdorf eine mögliche Vorleistung für eine später realisierbare Hochleistungsstrecke durch die Oststeiermark.

Folgende Ausbaustufen für die Thermenbahn sind aus Sicht von FAHRGAST denkbar:

Erster Schritt:

Relativ kurzfristig könnte man mit einem rund 2 km langen eingleisigen Tunnel den Söchauer Berg entschärfen, womit die Strecke Fürstenfeld–Fehring in ca. 15 Minuten gefahren werden könnte. Das würde bereits eine einigermaßen wettbewerbsfähige Fahrzeit Fürstenfeld–Graz von ca. 76 Minuten ergeben (Kosten 120 bis 150 Mio. Euro).

Zukunftsoptionen

Zweiter Schritt:

Vollständige Elektrifizierung der Wechsel-/Thermenbahn Aspang–Hartberg–Fürstenfeld (– Fehring), mit beschleunigenden Maßnahmen zwischen Hartberg und Fürstenfeld, um hier die Geschwindigkeit auf 120 bis 160 km/h zu erhöhen (Kosten 100 bis 120 Mio. Euro). Die äußere Aspangbahn Wiener Neustadt–Aspang sollte zu diesem Zeitpunkt bereits elektrifiziert sein.

Dritter Schritt:

Bau einer Direktverbindung Fürstenfeld–Ilz–Sinabelkirchen–Gleisdorf (mit einem 3 bis 4 km langen Tunnel) und deren Elektrifizierung (Kosten 500 bis 700 Mio. Euro). Damit würde sich die Fahrzeit Fürstenfeld–Graz auf rund 55 Minuten reduzieren, Hartberg–Graz (über Fürstenfeld) auf rund 75 Minuten.

Vierter Schritt:

Bau einer Direktverbindung Hartberg–Gleisdorf, die von Hartberg bis Bad Waltersdorf dem Bestand folgen könnte. Zwischen Bad Waltersdorf und Ilz wäre eine ca. 17 km lange Trassierung zu wählen, die weitgehend dem Verlauf der A2 folgt. Die Neubaustrecke würde bei Ilz in die schon zuvor errichtete Verbindung Fürstenfeld–Ilz–Sinabelkirchen–Gleisdorf einmünden (Kosten 400 bis 600 Mio. Euro). Damit wäre die Strecke Hartberg–Graz in ca. 60 Minuten fahrbar. Diese Neubaustrecke sollte von Anfang an hochgeschwindigkeitstauglich trassiert werden.

Fünfter Schritt:

Bau einer Verbindung nach Szombathely, die wesentlich kürzer ist als die bestehende Verbindung über die steirische Ostbahn und über das Eck bei Körmend:

- » entweder Fürstenfeld–Güssing–Szombathely (ca. 30 km, Kosten 400 bis 600 Mio. Euro)
- » oder Hartberg–Oberwart–Szombathely (ca. 15 km plus Bestandsausbau, Kosten 300 bis 500 Mio. Euro).

Für die steirische Ostbahn besteht die Option, mit einem Lückenschluss Körmend–Vasvar ebenfalls eine gewisse Korridorfunktion in Richtung Südungarn zu erlangen.

ZIELNETZ 2040

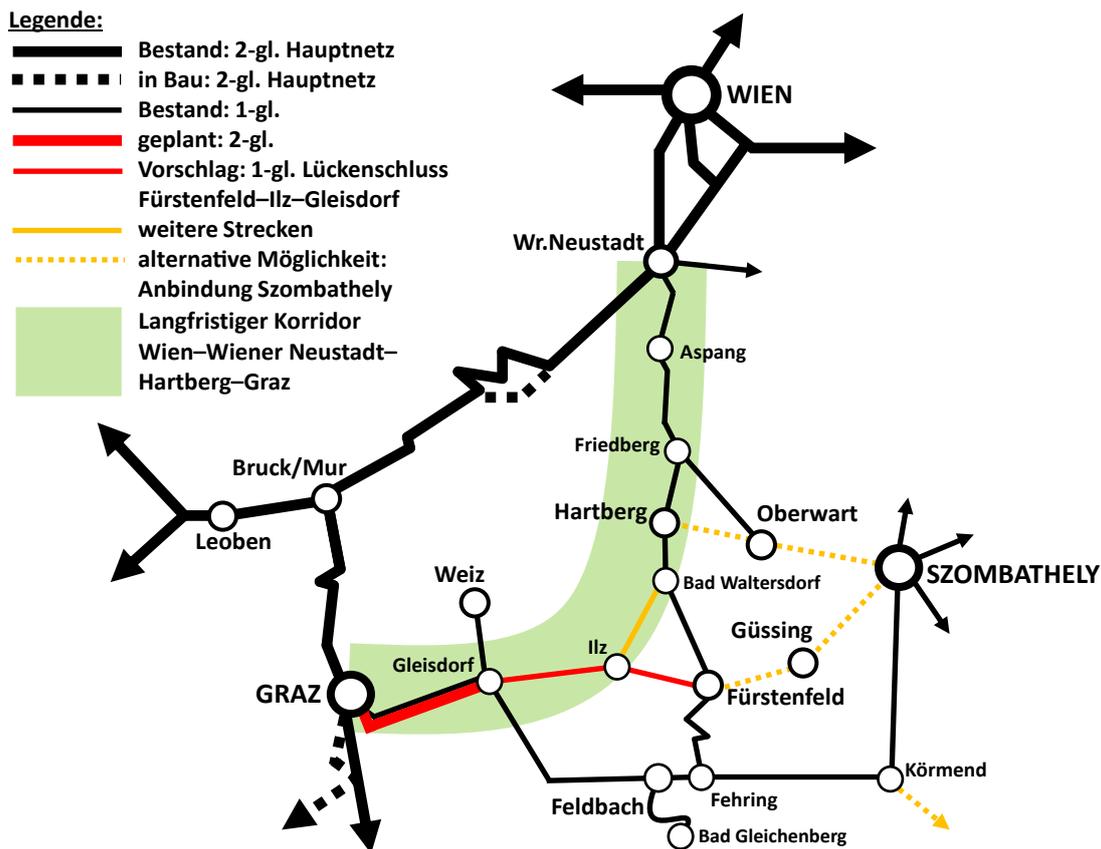
Trotz unsicherer Zukunft ist die Thermenbahn im Anfang 2024 vorgestellten Entwurf zum „Zielnetz 2040“ erfreulicherweise enthalten – leider jedoch nur die Bestandsstrecke, ohne die Option einer direkten Neubaustrecke Gleisdorf–Fürstenfeld, die die Thermenregion schneller an den Großraum Graz anbinden würde. Diese erreichte bei einer Nutzen-Kosten-Untersuchung den Wert 0,9 – somit knapp unter 1, ab dem die Realisierung empfohlen wird. Immerhin ist diese Neubaustrecke das bestbewertete aller nicht aufgenommenen Projekte; sie ist auch jene mit den höchsten Fahrgastzuwächsen. Nach Ansicht von FAHRGAST würde sie unter Berücksichtigung einiger Parameter, die nicht in die Berechnungen eingeflossen sind, sowie durch das Ausloten von Einsparpotenzialen (mitberechnete Projektbestandteile wie etwa eine Südumfahrung von Graz, die jedoch nicht Teil der unmittelbaren Neubaustrecke sind) den notwendigen Nutzen-Kosten-Wert von 1 überschreiten.

Sechster Schritt:

Zweigleisiger Vollausbau der Gesamtstrecke Wiener Neustadt–Hartberg–Gleisdorf–Graz zu einer „kleinen Südostspange“ (wie sie schon in Vorbereitung des Masterplans Schiene 1998 in das Auge gefasst, dann aber verworfen wurde) für Gesamtfahrzeiten Hartberg–Graz 30 Minuten, Fürstenfeld–Graz 30 Minuten und Wiener Neustadt–Graz 60 Minuten.

Jede dieser Ausbaustufen ist bereits für sich verkehrswirksam und bindet die Thermenregion schrittweise besser an die europäischen Hauptverkehrsachsen an. Selbst wenn sich beispielsweise nur die ersten drei Ausbaustufen realisieren ließen, wäre die Erreichbarkeit der Region und ihre Erschließung für den Güterverkehr bereits wesentlich verbessert. Insofern sollte bereits jetzt zumindest mit einer Trassensicherung für den Abschnitt Fürstenfeld–Gleisdorf begonnen werden, um eine spätere Realisierungsmöglichkeit offen zu halten.

Diese Pläne mögen aus heutiger Sicht visionär, vielleicht sogar utopisch wirken – aber waren das die Pläne für die Koralmbahn vor 40 Jahren nicht auch?



Oststeiermark – Integration auf der Schiene: Vorschlag für einen zukünftigen Korridor mit einer Neubaustrecke Fürstenfeld–Ilz–Gleisdorf (Grafik nach Helmut Adelsberger)

8 Stimmen aus der Region

Christian Sommerbauer, WKO Regionalstelle Hartberg-Fürstenfeld: *

„Es ist festzuhalten, dass für eine innovative Zukunftsregion wie den Bezirk Hartberg-Fürstenfeld eine zeitgemäße Bahninfrastruktur unabdingbar ist, um den Wirtschafts- und Tourismusraum langfristig und nachhaltig zu stärken. Denn vom Ausbau des Bahnverkehrsnetzes profitiert neben der Wirtschaft und den Tourismusbetrieben vor allem die Umwelt. Der ökologische Aspekt vor dem Hintergrund einzuhaltender zukünftiger Klimaziele gewinnt zunehmend an Bedeutung. Neben dem Erhalt der Thermenbahn braucht vor allem der Südteil des Bezirkes von Hartberg nach Fürstenfeld eine massive Aufwertung, damit eine schnelle und direkte Bahnverbindung von Hartberg über Fürstenfeld und Gleisdorf nach Graz und umgekehrt sichergestellt wird. Zumal eine gute Bahninfrastruktur die Grundlage für einen starken Wirtschaftsstandort ist, müssen wir heute dafür sorgen, dass der Ausbau und Erhalt der Thermenbahn von Friedberg bis Fehring für die Zukunft nachhaltig gesichert wird. Eine Attraktivierung der Bahnstrecke in Bezug auf eine engere Taktung, abgestimmte Fahrpläne und eine schnellere Verbindung, um weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben, ist unabdingbar. Deshalb fordere ich eine nachhaltige Absicherung der Thermenbahn über Jahrzehnte hinweg!“

Josef Herk, WKO Steiermark: *

„Wo es ein gutes Angebot gibt, wird auch die Nachfrage entsprechend steigen. Diesen unternehmerischen Grundsatz sollte auch die Politik beherzigen, wenn sie den Ausbau der klimaneutralen Mobilität fordert. Ich kann die Tourismuswirtschaft und die Vertreter unserer Regionalstelle nur voll und ganz bei ihrer Forderung nach Erhalt und Ausbau der Thermenbahn unterstützen. Dann werden nicht nur mehr Touristen mit dem Zug ins schöne Thermenland kommen, sondern auch der Anteil der Bahnkunden unter den rund 16.000 Aus- und 8.000 Einpendlern massiv steigen – davon bin ich zutiefst überzeugt. Schließlich wäre eine ausgeweitete Thermenbahn auch als Erweiterung und Anbindung zur neuen Koralmbahn entscheidend. Als WKO setzen wir uns seit jeher für eine Stärkung der Regionen ein und dafür ist eine Aufwertung der Infrastruktur entscheidend. Wir brauchen endlich eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik.“

Mag. Philip Borckenstein-Quirini, Therme Loipersdorf: *

„Ein florierender Tourismus setzt voraus, dass ein effizientes öffentliches Verkehrsnetz vorhanden ist. Dies betrifft nicht nur die An- und Abreise unserer Gäste, von denen übrigens über 90 % aus unserem schönen Österreich stammen, sondern auch die innerörtlichen Verbindungen. Besonders bemerkenswert wird diese Erkenntnis durch den nachvollziehbaren ökologischen und praktischen Trend, bei dem sowohl junge als auch ältere Menschen, sowie Stadtbewohner vermehrt auf ein eigenes Fahrzeug verzichten. Diese Realitäten lassen sich nicht leugnen. Insbesondere für ländliche Gebiete wie unser malerisches Thermen- und Vulkanland sind gut ausgebaute öffentliche Anbindungen von großer Bedeutung.“

Melanie Franke, Rogner Bad Blumau: *

„Wo vor über 26 Jahren nur Wiesen und Felder waren, befindet sich heute eine märchenhafte Welt aus Farben und Formen. Das Rogner Bad Blumau ist nicht vergleichbar mit anderen Hotels oder Thermen. Es ist das größte bewohnbare Gesamtkunstwerk. Das Weltunikat ist sanft in die idyllische Landschaft eingebettet und ist Vorreiter für nachhaltigen Tourismus. Gerade in Zeiten wie diesen ist es essenziell, dass wir in allen Lebensbereichen nachhaltig denken, um unsere Welt noch für viele weitere Generationen zu erhalten. Immer mehr Menschen verzichten

bewusst auf das Autofahren und nutzen vor allem die Möglichkeit nachhaltig und flexibel mit dem Zug anzureisen. Sanfter Urlaub, umweltbewusst und mit Mobilitätsgarantie – dazu zählen natürlich die Angebote vor Ort, wie beispielsweise unser Thermen-Genuss-Taxi oder auch der Fahrradverleih, alles beginnt aber mit der Anreise. Ist diese nicht mehr nachhaltig möglich, brechen besonders den umliegenden Nächtigungsbetrieben zahlreiche Gäste weg und diese kleinen Betriebe können diese Ausfälle dann nicht mehr kompensieren. Zudem ist auch die Region auf die Zuganbindung angewiesen und zahlreiche Arbeitsplätze sind daran gebunden. Gerade ländliche Regionen sterben immer mehr aus. Traditionsbetriebe schließen und die Abwanderung vor allem von der Jugend ist enorm. Es sollte daher das Ziel sein, das Leben am Land wieder für alle attraktiv zu gestalten. Eine rasche und unkomplizierte Verkehrsanbindung, speziell im öffentlichen Verkehrsnetz, wäre hierbei essenziell.“

** Pressekonferenz Bahnhof Bierbaum, 23. August 2023*

Franz Fartek, Landtagsabgeordneter und Regionssprecher, Fehring:

„Wir sprechen von der Verlagerung des Individualverkehrs auf die Schiene, wenn es um Weichenstellungen für eine Zukunft der Mobilität geht. Da sind immer wieder aufflackernde Überlegungen, den Schienenverkehr etwa von Hartberg nach Fehring einzuschränken oder gar einzustellen, untragbar. Wir sind für den Erhalt der Thermenbahn als verlässlicher Anbieter des Personenverkehrs. Aber zudem sind wir für die Attraktivierung der Bahn hinsichtlich des Fahrplans. Die Bedeutung dieser Mobilitätsachse wurde bereits vor fünf Jahren im Regionalen Mobilitätsplan der Südoststeiermark festgehalten.“

Woche Südoststeiermark, 6. September 2023

Mag.^a Daniela Adler, MBA, Geschäftsführerin der Regionalentwicklung Oststeiermark GmbH:

„Die Oststeiermark ist innovativ, hoch produktiv, digital, umweltorientiert, genussvoll und lebenswert. Zuzug, steigende Geburten- sowie positive Einpendleraten bestätigen das große Potential unserer Region. Hier macht es Sinn, in die Zukunft der Schiene zu investieren. Die wachsende Thermenregion soll für unsere Kinder und unsere Gäste attraktiv bleiben. Ich sehe es als unseren dringenden Auftrag, nicht nur die Thermenbahn zu erhalten und zukunftsfit zu machen, sondern massiv die Bahninfrastruktur in unserer Region auszubauen.“

Statement auf Anfrage an FAHRGAST, 5. Dezember 2023



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.

Kontakt: office@fahrgast-steiermark.at

Telefon: 0681 20 41 90 23.

Info

**FAHRGAST Graz/Steiermark
Konzept Thermenbahn 2028+**
Informationen zu aktuellen Themen und Meinungen der steirischen Fahrgastvertretung, unabhängig und überparteilich.
Erscheinungsweise nach Bedarf.

Medieninhaber, Herausgeber und Redaktion:
FAHRGAST Graz/Steiermark,
c/o Österr. Hochschülerschaft
Rechbauerstr. 12, 8010 Graz

- 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 20,- Euro; für Familien 25,- Euro; jeweils inklusive Zeitung.

Name.....

Adresse.....

Unterschrift.....

1a/2024

Bitte
ausreichend
frankieren

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



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