Ideenkonzept

„Zukunft der Gleichenberger Bahn“

von Richard Fuchs

15. Dezember 2021

Gedanken zu einem touristischen Konzept

im Rahmen einer funktionalen Nahverkehrsbahn

Fotos wenn nicht anders angegeben Richard Fuchs

Ideenkonzept „Zukunft der Gleichenberger Bahn“

Von Richard Fuchs Dezember 2021

Angesichts Klimakrise und Dekarbonisierung des Verkehrs ist die Zukunft der Mobilität durch den Schienenverkehr vorgezeichnet. Wahrscheinlich werden Regionen, die diesem Trend nicht folgen, in Sachen „Mobilität“ den Anschluss verpassen. Dem Profit und der Politik geschuldet wurde in den letzten 100 Jahren dem Verkehrssystem „Auto“ der absolute Vorrang eingeräumt. Jede Entwicklung, die einem System gegenüber allen anderen bevorzugt wird, muss zu einer Art „Hyperthrophie“ führen müssen. Das führte im letzten Jahrhundert in weiten Bereichen zum Zwang des Baues entsprechender Infrastruktur, sprich Straßen- und Autobahnen, mit allen Problemen, wie Umweltverschmutzung und STAU.

Wenn eine Region, wie die Südoststeiermark mit dem Luftkurort Bad Gleichenberg, sich Gedanken um eine zukunftssichere Mobilität macht, müssen, abseits der Straßen, andere leistungsfähige und klimafreundliche Verkehrssysteme geschaffen werden. Dann muss die Region ihren Gästen signalisieren, wie sie, ohne die Umwelt zu belasten, anreisen sollen. Wenn eine Zufahrtsstraße als Imitation amerikanischer Highways beworben wird, darf man sich nicht wundern, dass die Gäste, wenn überhaupt, versuchen, mit ihren abgasproduzierenden Autos anreisen.

Foto Gleichenberger Bahn Bahnhof Feldbach

Wenn die Region entlang der steirischen Thermenlinie auf Luft- und Lebensqualität setzt, hat sie die Möglichkeit die Verkehrssysteme des sog. Umweltverbundes, Bahn & Bus, Rad und Fuß weiter zu entwickeln. Die früheren Generationen an Politikern in der Region Feldbach – Bad Gleichenberg – Bad Radkersburg haben sich Gedanken in Richtung abgasfreier Schienenbahnen gemacht und die Eisenbahnlinie Feldbach – Gnas – Bad Gleichenberg, als Teil einer überregionalen Bahnstrecke von Wien über Aspang und Hartberg bis Luttenburg (heute slowenisch Ljutomer) geplant. Die Altvorderen in und um Bad Gleichenberg wollten keine rauchenden Dampflokomotiven, wie damals international üblich, sondern abgasfreie und elektrisch betriebene Triebwagen. Was damals bereits epochemachend umweltbewusst (ein Begriff, den man damals noch gar nicht kannte) und vorausschauend war, wurde mit der elektrischen Gleichenberger Bahn umgesetzt.

Gleichenberger Bahn 90 Jahre der Zeit voraus und „Autofreiheit als Ferien-Philosophie“

Damit ist die elektrische Gleichenberger Bahn seit über 90 Jahren der Zeit, in der Entwicklung des Umweltschutzes und der Mobilität, voraus. Allein diese Tatsache ist ein Alleinstellungsmerkmal für die Zukunft der Gleichenberger Bahn mit der gesamten Region, das in der Tourismus-Werbung ein schlagendes Marketing-Instrument, wie es in der Schweiz die G.A.S.T., die Gemeinschaft Autofreier Schweizer Tourismus Orte (https://www.auto-frei.ch) ist. Dort versteht man „Autofreiheit als Ferienphilosophie“ mit dieser Definition „Autofreiheit bedeutet totaler Verzicht auf den individuellen Personenverkehr und größtmöglicher Verzicht auf Verbrennungsmotoren.“ Diese Philosophie wird man im Luftkurort Bad Gleichenberg nicht in dieser

Foto Gleichenberger Baahn Bahnhof Bad Gleichenberg

Konsequenz umsetzen können. Wie die Website https://bad-gleichenberg.riskommunal.net/Kfz_20 zeigt, hat die Gemeinde Bad Gleichenberg ein veritables Verkehrs- und Parkplatzproblem, dem man versucht mit einer Tiefgarage und meist weniger wirkungsvollen Parkplatz-Verordnungen in den Griff zu bekommen.

Was bis vor 20 Jahren eigentlich nur den Großstädten in den Ballungszentren vorbehalten war, nämlich täglich im STAU zu ersticken, findet mittlerweile auch in ländlichen Regionen statt. Umfahrungsstraßen von ländlichen Ortszentren stoßen immer mehr an die Kapazitätsgrenzen und können mit Maßnahmen des Straßenbaues längst nicht mehr in den Griff bekommen werden. Ein klares Beispiel ist die Umfahrung von Feldbach, dessen regelmäßiger STAU nicht mehr bewältigbar zu sein scheint. Nicht viel besser sind die Kreisverkehrs-Bereiche von Bad Gleichenberg über Straden und Klöch bis Bad Radkersburg.

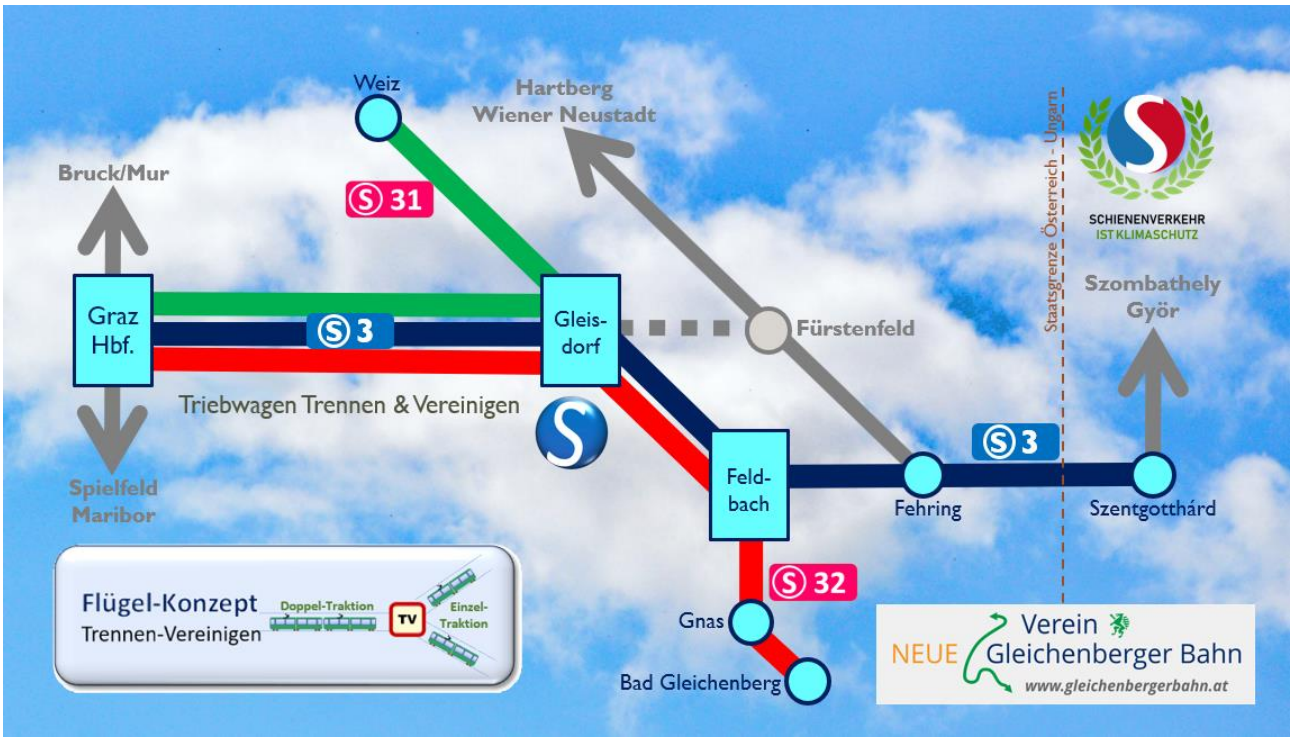
Eine absolute Autofreiheit in der Steiermark, v.a. entlang der Thermenlinie, anzustreben wird nicht sinnvoll sein, weil die „Verteufelung des Autos“ die Hypertrophie in die andere Richtung treiben würde. Nur ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen allen Landverkehrs-Systemen Kfz-Verkehr, Busverkehr, Radverkehr, Fußgänger-Verkehr und Eisenbahn-Verkehr, in allen Ausformungen, wird eine effiziente Abwicklung des Verkehrs zulassen. Dabei sind die Verkehrssysteme Fußgänger, Radfahrer und Busverkehre schon aus Kapazitätsgründen nicht für die grundlegende Verkehrsberuhigung einsetzbar. Der Grund liegt in der Eigendynamik der Verkehrsmittelwahl jedes einzelnen Menschen. Jedes menschliche Individuum hat ein instinktives Gespür für die effizienteste Form der Mobilität. Nun wurde dem sog. „Autofahrer“ mit der Werbung und dem Straßenbau die Illusion eingeimpft, mit dem Auto mobil zu sein. Spätestens beim nächsten STAU bekommt jeder Autofahrer das Gefühl, dass hier etwas nicht stimmt. Von den inseratenwilligen Medien, den Autohändlern und der automobilfixierten Politik wird den „Autofahrern im STAU“ eingeredet, das sei ein gottgegebenes Naturgesetz, was einfältig gedacht, nichts mit der Realität zu tun hat. Hier leistet die Autowerbung ganze Arbeit.

Betrachtet man den Linienbus-Verkehr in der Region zwischen Feldbach – St.Stefan im Rosental und Bad Radkersburg, und weiß, wie professioneller Linienbus-Verkehr auszuschauen hat, wird feststellen müssen, dass er in dieser Region eigentlich nicht wirklich existent ist. Während die Buslinien 414 und 415 reine Schülerverkehre, unter Ausschluss der Öffentlichkeit, sind, wurde die Buslinie 416 zu einem Parallelverkehr zur Gleichenberger Bahn missbraucht, um als gezielte Konkurrenz die Bahn zu bekämpfen. Das kann natürlich nicht funktionieren und somit hat auch diese Buslinie keine wirkliche Verkehrsaufgabe und fährt dementsprechend leer durch die Gegend. Diese Linie ist die Umsetzung halbherzig organisierter Citybusse von Feldbach und Bad Gleichenberg. Die Linie dazwischen, wo kaum Haltestellen bedient werden, ist ein reiner Busüberstellungs-Leerverkehr zwischen den beiden Orten Feldbach und Bad Gleichenberg. Um der unwissenden Bevölkerung den Anschein zu geben, der Bus führe schneller als die Gleichenberger Bahn musste natürlich die Anzahl der bedienten Haltestellen reduziert werden.

Foto Gleichenberger Bahn Bahnhof Gnas

Dazu wurde auch die Fahrzeit der Bahn künstlich verlängert. Das nächste Problem dabei ist, das der Bus, in der Realität, die Ortschaften zwischen Feldbach-Oedt über Gnas und Trautmannsdorf überhaupt nicht bedient! Genau das Gegenteil wird immer wieder medial behauptet.

Somit ist die „Zukunft der Gleichenberger Bahn“ untrennbar mit der Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes für die Südoststeiermark verbunden. Ohne die umfassende Modernisierung der Gleichenberger Bahn, kann es kein Gesamtverkehrskonzept geben, das in der Lage ist, die Mobilität in der Region zu gewährleisten. Diese Bahn ist die einzige Möglichkeit, in nennenswertem Ausmaß Verkehr von der Straße auf den Öffentlichen Verkehr zu verlagern. Dazu wird ein leistungsfähiges umweltfreundliches elektrisches Schienenverkehrssystem benötigt, wie es eine moderne „Neue Gleichenberger Bahn“ wäre.



Ein reines Tourismus-Konzept greift da völlig zu kurz. Ein Tourismus-Konzept wird ohne die Nahverkehrsbahn Feldbach – Bad Gleichenberg in dieser Region nicht möglich sein, schon aus der Notwendigkeit der Existenz eines leistungsfähigen Touristen-Zubringers in diese Region. Ohne diese leistungsfähige Nahverkehrsbahn wird die Zukunft des Tourismus in diese Region nicht gesichert sein. Dazu muss man sich bewusst sein, dass mittlerweile die Hälfte der Wiener Stadthaushalte aus Überzeugung auf einen Pkw verzichtet. Wie sollte dieses Kundenpotential ohne Bus und ohne Bahn nach Bad Gleichenberg kommen? Ein Gesamtverkehrskonzept mit dem Rückgrat Gleichenberger Bahn ist unumgänglich.

Die Aufgaben einer sog. „Tourismusbahn“

Foto Übelbacher Bahn Fahrzeuugschau Übelbach

Gleich vorweg; den Begriff „Tourismusbahn“ gibt es in keinem Paragrafen der Eisenbahn-Gesetze und -Verordnungen. In der Regel, wenn Eisenbahnen aus politischer Kurzsicht eingestellt, sprich demoliert, wurden, werden von engagierten Bürgern aus den Resten sog. „Museumsbahnen“ als Andenken weiter hergerichtet und betrieben. Was es bisher noch nicht gegeben hat, ist, dass eine voll funktionsfähige leistungsfähige Nahverkehrsbahn demoliert worden ist, um sie als Relikt vergangener Zeiten zu

einer Museumsbahn zu degradieren. Das wäre klassische Vernichtung von Volksvermögen. Auch wenn es Politiker gibt, die sich das tatsächlich vorstellen können, darf man bei der voll funktionstüchtigen und zukunftsfitten umweltfreundlichen Gleichenberger Bahn nicht einmal im Traum daran denken!

Wer glaubt, eine Bahn als eine Art „Ringelspiel“ als „Tourismusbahn“ betreiben zu können, wird sehr bald feststellen müssen, dass selbst eine sog. „Bahn nach Veranstaltungsgesetz des Landes“ (Fahrgeschäft oder „Ringelspiel“) alle rechtlichen Auflagen, besonders aus dem Blickwinkel der Sicherheit, nachweisen muss!

Es gibt keine „billigere Variante“ von Eisenbahnbetrieb. Entweder ist die Betriebssicherheit gewährleistet, oder es darf kein Betrieb mit Personenverkehr stattfinden! Wenn nun in diesem vorliegenden Ideen-Konzept von „touristisch genutzten Bahnen“ die Rede sein wird, sind keine Ringelspiele gemeint, wie Draisinenfahrten, etc.. Eine Eisenbahn ist, schon aus Sicherheitsgründen, kein „Spielzeug“! Dafür gibt es Modelleisenbahnen im Maßstab kleiner als 1:1. Eisenbahnen sind niemals von der Bevölkerung losgelöster Selbstzweck.

Foto Liliputbahn Prater-Wien

Die Gleichenberger Bahn unterstützt touristische Aktivitäten

Jede touristisch genutzte Eisenbahn braucht eine voll intakte Infrastruktur und ein professionelles Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen (EVU) um sicheren Personenverkehr zu ermöglichen. Somit gibt es drei Arten der touristischen Nutzung von Eisenbahnen:

1. Die Bahn als Zubringer zu touristischen Attraktionen
2. Die Bahn als Veranstaltungsort selbst
3. Der Weg als Ziel mit historisch interessanten Nostalgie-Zügen

Foto 100 Jahre Salzburger Lokalbahnen 1986 Bahnhof Lamprechtshausen

Aufgrund von Erfahrungen zum Jubiläum 100 Jahre Salzburger Lokalbahnen 1886-1986 können hier einige Ideen weitergegeben werden, da es dazu Erfahrungen aus dem Jahr 1986 bzw. 1996 gibt. Am Festwochenende 8.-10.August 1986 säumten ca. 30.000 Festgäste die Gleise und vergnügten sich an den Veranstaltungsorten, v.a. im 2.000 Mann-Festzelt. Besonders gute Erfahrungen sollten unbedingt weitergegeben werden. Beim 100-Jahrjubiläum der SLB 1986 gab es zwei Schienen in der Verantwortlichkeit:

1. Attraktionen unmittelbar mit der Bahn zusammen, wie historische Fahrzeuge als Sternfahrt aus ganz Europa, Dampf-Tramway-Züge, Fahrzeugschau und fahrplanmäßige Fahrten im Regelverkehr mit Gastfahrzeugen. Diese wurden, aus eisenbahnrechtlichen Gründen, unmittelbar von der Betriebsleitung der Salzburger Lokalbahn organisiert.
2. Attraktionen und Parallelveranstaltungen mit Partnern, die ihre Veranstaltung auf eigene Rechnung organisierten, allerdings Teil des Gesamt-Programmes und damit in der Werbung eingebunden waren. Diese Veranstaltungen koordinierte der Verfasser dieses Ideen-Konzeptes.

Mit dieser Kompetenz-Aufteilung ergab sich eine Aufgabenteilung, die sich im Wesentlichen (es gab Überlappungen) auf die vier oben genannten Veranstaltungszwecke aufteilte. Dabei ist zu bedenken, dass die Bahn ihren fahrplanmäßigen Regelverkehr im Halbstundentakt durchführte. Gelegentlich kam es zu Verstärkerfahrten mit den Gastfahrzeugen.

Foto Salzburger Lokalbahn 1986 Vierwagenzug mit Sechsachser 115 Meter Länge bei Arnsdorf

Der fahrplanmäßige Regelverkehr ist unabdingbar, um die notwendigen großen Gästezahlen überhaupt bewältigen zu können. Völlig falsch gedacht wäre, die Besucher mit dem Auto heranzukarren um dann ein bißchen mit der Eisenbahn zu spielen. Die ohnehin längst überlasteten Straßen in der Region Südoststeiermark verbietet es förmlich, solche Gedanken in der touristischen Nutzung aufleben zu lassen. Das ist kein Glaubenskrieg, sondern die nüchterne Feststellung der Leistungsfähigkeit der Bahn.

1. Die Bahn als Zubringer zu touristischen Attraktionen

Mengengerüste Veranstaltungshallen, Pkw-Aufkommen, Eisenbahn-Fahrzeuge,

Hier geht es um die realen Mengengerüste der Veranstaltungsorte und der Eisenbahn-Züge. Wie die Sonderfahrt auf der Gleichenberger Bahn am 29.August 2021 gezeigt hat, war die Kapazitätsgrenze des Sandwich-Zuges (Triebwagen ET1 + Mittelwaggon + Triebwagen ET2) bei 240 Fahrgästen.

Fotos: Gleichenberger Bahn Sonderzug 29.08.2021 Bahnhof Bad Gleichenberg

Noch einmal so viele Personen hatten sich zu dieser Sonderfahrt angemeldet, mussten aber, aus Kapazitätsgründen abgewiesen werden. Hier war also, für einen Einzelzug, die Kapazitätsgrenze erreicht obwohl das mögliche Fahrgast-Potential rund das Doppelte angeboten hätte! Hier zeigt sich bereits, dass der derzeitige Fahrpark der Gleichenberger Bahn für mittelgroße Veranstaltungen keine ausreichende Kapazität bietet. Das könnte allerdings mit zusätzlichem Wagenmaterial, das von außen v.a. in Form von Waggons zur Gleichenberger Bahn zugeführt werden müsste, abgedeckt werden.

Foto Gleichenberger Bahn Bahnhof Feldbach mit ÖBB-Desiro Rh 5022 auf der Steirischen Ostbahn

Bei der Modernisierung der Gleichenberger Bahn und der Elektrifizierung der ÖBB Steirische Ostbahn mittels Umstellung auf Wechselstrom, könnten elektrische Triebwagen von Graz aus direkt bis Bad Gleichenberg durchfahren. Dazu wären dzt. 3 bauartgleiche elektrische Triebwagen Typ GTW 2/6, wie sie die

Fotos: Dieselelektrische Triebwagen Stadler Type GTW , links Weit StLB GTW 2/6, GKB GTW 2/8

Steiermarkbahn auf der Übelbacher Bahn verwendet werden, einsatzbereit. Diese sind übrigens bauartgleich zu den dieselelektrischen Stadler GTW der Weizer Bahn. So wie es die Graz-Köflacher Eisenbahn demnächst auch macht, können die dieselelektrischen Motormittelteile gegen Elektroantrieb mit 15kV 16,75Hz, getauscht werden.

Letztendlich sind es nicht nur die großen Festhallen von 100 bis 4.000 Besuchern, die von der Gleichenberger Bahn mit der Beförderung ihrer Veranstaltungsgäste bedient werden, sondern auch kleinere Veranstaltungen, wie Modellbahn-Ausstellungen, Konzert- und Tanzveranstaltungen, Brauchtumsveranstaltungen etc.

Ortsbusse als Zubringer zum Bahnhof, Citybus in Kurorten

Foto Bad Schallerbach Citybus „KURTI“

Auch wenn es nicht immer möglich ist, dass das jeweilige Bundesland die Kosten zur Gänze für den Citybus-Verkehr übernimmt, ist in Bad Schallerbach der dortige Citybus im Nulltarif ein voller Erfolg. Dort fährt das „Kur-Taxi“, besser bekannt als „Kurti“ in einem großzügigen Rundkurs durch den bekannten Kurort Bad Schallerbach, der alle Kurhotels mit den Kureinrichtungen, der Wasser-Erlebniswelt „Euro-Thermenwelt Aquapulco“, die Fußgängerzone mit dem Bahnhof. Der „Kurti“ wird von den Kurgästen gerne auch als rollender Kommunikationsort genützt, weil man damit gerne einen Plausch mit anderen Kurgästen (dem Kurschatten?) während der Rundfahrt genießen kann.

https://www.vitalwelt.at/oesterreich-poi/detail/430025017/ortsbus-bad-schallerbach-kurti.html

Der „Kurti“ kann mit einer Berechtigungskarte für Kurgäste und Einheimische benützt werden, die man im Gemeindeamt kostenlos erhalten kann. Die Betriebskosten übernimmt das Land Oberösterreich! Im Rundkurs ist immer nur ein Fahrzeug im Einsatz. Der „Kurti“ wäre auch ein Vorbild für Bad Gleichenberg und würde mobilitätseingeschränkten Kurgästen einen größeren Aktionsradius beim Erkunden des Ortes ermöglichen.

Anstatt den 800 Meter langen Fußweg vom Hauptplatz bis zum Bahnhof mühsam mit Rollatoren zu bewältigen, könnte ein halbstündlich fahrender Elektro-Citybus einen attraktiven Innerorts-Verkehr ermöglichen. Das wäre eine zusätzliche Attraktion für den Gleichenberger Bauernmarkt, der jeden Freitag stattfindet. Dieser Citybus könnte die Marktkunden von und zum Bahnhof bringen.

Fotos Verein „Neue Gleichenberger Bahn“ Citybus Bad Radkersburg

Ein weiteres Vorbild fährt in relativ unmittelbarer Nähe in Bad Radkersburg. Dort fährt ebenfalls ein Citybus mit elektrischen Akkus und zur Überbrückung mit Solar-Panelen von den Kurhotels und Kurhäusern durch die Altstadt zum Bahnhof. Selbstverständlich werden die Anschlüsse zu jedem Zug sichergestellt. Der Akkubus mit den Solar-Panelen ermöglicht die sogenannte „Rekuperation“, also die Rückspeisung der Bremsenergie zur Aufladung des Akkus.

Das nahezu perfekte Einsatzgebiet für einen elektrischen Akkubus mit Netzrückspeisung der Bremsenergie ist der Zubringer vom Ortszentrum von Gnas zum Bahnhof. Bei der starken Steigung auf dieser Strecke könnte bei der Fahrt vom Bahnhof in den Ort der Elektrobus schon aus der reinen Schwerkraft bergab Energie in den Akku zurückspeisen. Die Rekuperation beim Citybus Gnas, bei der Fahrt vom Bahnhof Gnas ins Ortszentrum und dem Schulzentrum bis zum Jufa-Hotel kann bis nahezu 40% Energieeinsparung gegenüber einem Dieselfahrzeug erzielt werden.

Foto: Landesgartenschau 2005 Citybus Bad Hall

Mit der Wiederaufnahme eines Taktfahrplanes, mindestens im Stundentakt, der Gleichenberger Bahn und zusammen mit den Akku-Citybussen in Bad Gleichenberg und Gnas kann man die leere Buslinie 416, die derzeit nicht Fisch und nicht Fleisch ist, weil dessen Aufgabe nur in der Konkurrenzierung der Gleichenberger Bahn, abseits der Ortszentren, verkehrt. Stattdessen wäre es sinnvoll, einen Ortsbus in der Stadt Feldbach mit Standard-Linienbussen, mit Längen 12 bis 15 Metern, zu betreiben. In Feldbach ist ein quasi Rundkurs-Busverkehr zur Verknüpfung der wichtigsten publikumsstarken Standorte mit den Bahnhöfen Feldbach-Landesbahnhof und Feldbach (Haupt)Bahnhof ÖBB/StLB. Auch bei dieser Ring-Buslinie sollte man die neuesten technologischen Entwicklungen im Bereich von Elektrobussen prüfen, wobei die weltweite

Renaissance des Verkehrssystems Obus/Trolleybus (wie in Salzburg) für Feldbach eine umweltfreundliche und wirtschaftliche Alternative zum alten Dieselbus wäre.

Neue Bahnstationen bei den Veranstaltungsorten

Einige touristische Attraktionen befinden sich unmittelbar in der Nähe der Bahn, allerdings dzt. noch ohne Haltestellen. Der Styrassic-Park für Dynosaurier-Skulpturen benötigt einen Zugangsweg von 550 Metern zur gemeinsamen Haltestelle „Trautmannsdorf-Freilichtmuseen“, von der das Freilichtmuseum Trautmannsdorf nur 300 Meter entfernt ist. Unmittelbar neben der Festhalle Gleichenberg, die bis zu 4.000 Festgäste fasst und die mit der Bahn anreisen könnten, fährt die Gleichenberger Bahn derzeit ohne Halt vorbei. Direkt neben dem

Foto: Freilichtmuseum Trautmannsdorf

beschrankten Bahnübergang könnte eine leistungsfähige Haltestelle mit überbreitem Bahnsteig (4 Meter), wegen des Fahrgastansturmes, mit 130 Meter Länge für 3 Triebwagen Stadler-GTW 2/6 (Fahrzeuglänge 40,89 Meter), wie sie heute schon auf der Übelbacher Bahn fahren. Generell sollten alle Stationen Bahnsteige mit der auf den ÖBB üblichen Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern über Schienenoberkante (SOK) Stück für Stück ausgebaut werden. Bei neu zu bauenden Haltestellen sollten von Anfang an 55-Zentimeter-Bahnsteige mit 130 Meter Länge und 2 Meter Breite gebaut werden! Ebenso benötigen alle Haltestellen einen überdachten

Foto Friedburg an der Mattigtalbahn mit 55cm Bahnsteighöhe

Witterungsschutz, den es in genormter Form auch für Bushaltestellen gibt. Um die Fahrgastkapazitäten auf der Strecke, speziell für Veranstaltungsverkehre, zu erhöhen, wird eine leistungsfähige Doppelspur-Insel (Ausweiche mit zwei Gleisen) mit 300 Metern Länge mit moderner Haltestellenausgestattung in Fischa benötigt. [

Foto Elektro-Ladestation bei einem Supermarkt

Bahnstationen verlangen heute einen gewissen Mindeststandard, wie Park & Ride-Plätze für Pkw, Mopeds, Fahrräder und eScooter, evtl. mit Radboxen, und natürlich mit Elektro-Ladestationen. Selbst die kleinste Station wird mind. 5 Pkw-Stellflächen und Fahrradständer für 20 Räder benötigen. Auf jeden Fall benötigt man vandalensichere Anschlagtafeln für Verkehrsverbund-Tarifsystem, Umgebungsplan und Fahrpläne in gedruckter Form. Heutzutage werden nahezu an allen Bahnhaltestellen Fahrplanmonitore mit den

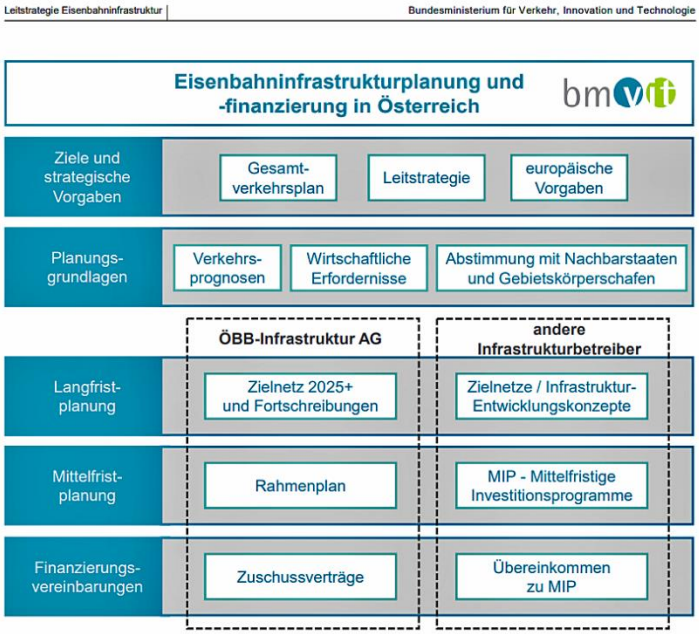
aktuellen Fahrplänen installiert. Diese elektro

nischen Fahrpläne werden übers Handynetz direkt vom Verkehrsverbund angesteuert. Ohne Frage braucht man Sitzgelegenheiten und witterungsunabhängige Unterstände auf einem Bahnsteig 55 Zentimeter über SOK.

Taxi-Verbund, Anruf-Sammeltaxis als Flächenbedienung mit Bahnanschluss

Fünf Taxi-Unternehmer haben sich im Steirischen Vulkanland zu einer Art Taxi-Verkehrsverbund in sämtlichen Gemeinden der Südost-Steiermark zusammengeschlossen und firmieren als „Vulkanland-Taxi". Eine sehr intelligente Einrichtung ist das Haltestellen-Stelen-Netz mit jeweils einer Haltestellen-Nummer, die es dem Kunden bei der Bestellung des Taxis den Standort eindeutig definieren kann. Durch das Fehlen eines öffentlichen Linienbus-Systems, das den Namen verdient, kommt dem „Vulkanland-Taxi" die Flächenbedienung in der gesamten Region zu. Mit der Verknüpfung in den Bahnhöfen der Eisenbahnen in dieser Region, Gleichenberger Bahn, Steirische Ostbahn, Radkersburger Bahn etc., sowie den Ortsbus-Verkehren in Bad Gleichenberg, Bad Radkersburg, Gnas, Feldbach etc. zu fixen Fahrplanzeiten der Züge, kann ein flächendeckendes Mobilitätsnetz sichergestellt werden, ohne auf das eigene Auto angewiesen sein zu müssen.

Das Mittelfristige Investitionsprogramm des Bundes (MIP) nach dem Privatbahn-Gesetz



Kaum ein Bereich im Eisenbahnwesen ist so in das Reich der Mythen und Vorurteile gerückt, wie die Bundesfinanzierung. Da wird immer das Märchen erzählt, dass es von der Republik Österreich keine finanzielle Unterstützung für die Infrastruktur-Ausbau-Maßnahmen gäbe.

Wie diese Grafik des Verkehrsministeriums zeigt, gibt es für die Eisenbahn-Infrastruktur-Finanzierung zwei Schienen, die sich aus der Eigentümerschaft der Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen erklärt. Die Republik Österreich übernimmt für Infrastruktur-Maßnahmen 50% der Kosten. Der Eigentümer der jeweiligen Bahn und die Bundesländer übernehmen die anderen 50%. Da der Eigentümer der ÖBB wieder die Republik Österreich ist, werden vom Bund weitere 30% übernommen, was einen Finanzierungsanteil von 80% Bund bedeutet. Daher wird für die Mittelfristplanung der ÖBB ein eigener Rahmenplan, der auf dem Zielnetz 2025+ beruht, definiert. In diesem Rahmenplan ist die Elektrifizierung der Steirischen Ostbahn Graz-Gleisdorf-Feldbach-Jennersdorf vorgesehen. Für die „anderen Infrastruktur-Betreiber" sind nicht bundeseigene Eisenbahnen, die in Österreich als „Privatbahnen" bezeichnet werden und für die das sog. „Privatbahn-Gesetz" zur Anwendung kommt. Die „Steiermärkischen Landesbahnen" (Steiermarkbahn und Bus GmbH.) ist so eine Privatbahn mit ihren Strecken:

- Gleisdorf – Weiz (15,849 km)
- Peggau – Übelbach (10,247 km)
- **Feldbach – Bad Gleichenberg (21,214 km)**
- Unzmarkt – Tamsweg (65,540 km)
- Mixnitz – St. Erhard (10,380 km)

Für die Infrastruktur-Finanzierung des Bundes gibt es nach Privatbahngesetz die sog. MIP, die „Mittelfristigen Investitionsprogramme für Privatbahnen" für die es die genannten 50% Bundes-Kosten-Anteil in Fünfjahres-

Schritten, aktuell 9.MIP 2020-2024, gibt. Aufgrund des Ausbruchs 2020 der Corona-Pandemie gibt es die Hoffnung, in dieses 9.MIP noch Infra-Projekte einreichen zu können. Auf jeden Fall ist es möglich, zeitgleich zur Elektrifizierung der Steirischen Ostbahn ab 2025 auch die Infrastruktur-Finanzierung in das 10.MIP 2025-2030 einzureichen.

2. Die Bahn als Veranstaltungsort selbst

Der allererste Film der Welt, der in einem Kino 1895 gezeigt wurde, war "L´arrivée d´un train en gare de La Ciotat" der Brüder Louis und Auguste Lumière. Gezeigt wurde ein Zug dessen Dampflok auf die aufnehmende Kamera zufuhr, so dass viele Zuschauer erschreckt davonliefen. Eigentlich war es eine relativ unspektakuläre Handlung eines in einen Bahnhof einfahrenden Zuges, aus dem Reisende ein und Wartende einstiegen. Dieser Film verband

Bild Wikipedia aus dem allerersten Film der Brüder Lumiére 1895

zwei Phänomene der modernen Zeit. Er zeigte die Faszination der laufenden Bilder, wie auch die „lebende Maschine Eisenbahn“, die wie ein Lebewesen aus einer anderen Welt sich durch die vertraute Landschaft bewegt.

105 Jahre nach der Vorführung der Brüder Lumière gab der Süddeutsche Rundfunk im Jahr 2000 eine Media-Analyse über die Zuseher der Sendereihe „Eisenbahn-Romantik“ in Deutschland in Auftrag. Als Ergebnis kam heraus, dass die Zuseher aus zwei Gruppen kamen. Eine Gruppe waren Eisenbahnfreunde von den Modelleisenbahnern über die Dampfzugfreunde, über Eisenbahn-Historiker, die selbst alte Fahrzeuge herrichten bis zu Eisenbahnreisenden.

Bild aus SWR-Sendung Eisenbahn-Romantik

Diese Leute sind vom unheilbaren aber gutmütigen „Eisenbahn-Virus“ befallen. Die zweite Gruppe besteht aus Familienvätern mit Kindern, die interessante Eisenbahnstrecken als Urlaubsziel wählen und sich bei der Sendung „Eisenbahn-Romantik“ inspirieren lassen.

Diese Medien-Analyse hatte festgestellt, dass diese beiden Gruppen in Deutschland aus rund 8 Millionen Bürgern, also 20% der Gesamtbevölkerung, besteht, mit Potential nach oben. Auf Österreich umgelegt wäre die doppelte Menge der gesamten Bevölkerung des Landes. Dieses gewaltige Kundenpotential an eisenbahnbegeisterten Menschen ist natürlich auch die Zielgruppe für eine touristisch attraktive Gleichenberger Bahn. Link https://www.youtube.com/watch?v=wzikFpNv_bo

Im Wissen um die Faszination „Eisenbahn“ braucht man sich nur mit offenen Augen mit der Bahn bewegen und ein paar Ideen kombinieren um stimmungsvolle Veranstaltungen organisieren zu können.

SCHIENENVERKEHR
IST UMWELTSCHUTZ

Fotos Verein „Die Neue Gleichenberger Bahn, der verschneite dz. Unbenützte Bahnhof Maierdorf Gleicheenberger Bahn

Ein verschneites Bahnhofsareal des Bahnhofes Maierdorf mit den Tannenbäumen verlangt direkt zur Durchführung eines stimmungsvollen Weihnachtsmarktes mit Punschständen und Chören mit Trompetenbläsern, die Weihnachtslieder live aufführen. Eine ganz besondere Verbindung zwischen Eisenbahnen und Weihnachten geht von der Kindheitserinnerung an die Modell-Eisenbahn die im Kreis um den Christbaum fuhr. Die Nikolausfahrt mit Zuckerl-Verteilung an die Kinder oder die andere Version mit Christkind oder Weihnachtsmann, die ebenfalls die Kinder im Zug beschenken werden immer als Highlight in der Erinnerung der Kinder bleiben, was eine nachhaltig positive Beziehung zur Region herstellt. Die Weihnachtsfahrt am Heiligen Abend nachmittags wird gerne von den Vätern mit den Kindern genützt, während die Mütter in der Zwischenzeit die Christbäume in den Wohnungen aufputzen.

Ob nun auch der Osterhase die Eier, die auf die Kinder warten, am Bahnhof Maierdorf oder am Bahnhof Gnas versteckt, sei hier der Phantasie des Osterhasen überlassen. Ob Weihnachten oder Ostern, ob Sonderveranstaltungen in den Freilichtmuseen oder einfach zu Sonnwendfeuern. Als Zusatzprogramm bietet sich ein Sonderpostamt im historischen Postamt des Freilichtmuseum Trautmannsdorf oder in einem originalen Postwaggon mit Sonderstempel auf eine spezielle „Meine Marke“ der Österreichischen Post und als krönender Abschluß einer Sonderpost-Beförderung der abgestempelten Briefe im Sonderzug der Gleichenberger Bahn, wobei dann die Briefe über das Postamt Feldbach in alle Welt, als Botschafter der Region, weitergeschickt werden.

Sondermarke Österreichische Post

Eine ganz besondere Attraktion für Westernfans und Freunde der Countrymusic ist der sog. „Western-Express“. Der Autor dieser Zeilen hat 12 solcher „Western-Express“-Veranstaltungen auf der Salzburger Lokalbahn organisiert. Die Idee ist relativ einfach. Musiker der Country-Music im Western-Outfit spielen „unplugged“ mit ihren Instrumenten mit Gesang im fahrenden Zug und anschließend in einem Konzert in einer Festhalle am Ende der Bahnstrecke. Ein „Western-Express“ mit der Lokalbahn vom Bahnhof Feldbach bis zur Gleichenberger Halle, organisiert vom regionalen Countrymusic-Club wird ein beachtliches Spektakel, mit überregionalem Echo! Eine Zusatzvariante wäre der „Western-Express“ mit einem Pseudo-Zugüberfall als Show-Effekt auf einer Wiese auf der Strecke. Bei einem Show-Effekt der „Gangster“ mit Pferden muss ganz besonders darauf geachtet werden, dass die Schüsse mit den Platzpatronen die Pferde nicht erschrecken. Kanonen

Country-Music Plattencover Tex Robinson & Saltcastle Bullwashers zum „Western-Express“ mit „Sassy“ Sabine Holzinger heute von der Erfolgsband „Die Seer“

sind tabu, denn das hat auf der Salzburger Lokalbahn fast zu einer echten Katastrophe geführt, weil die schreckhaften Pferde in der Regel nicht „Schusssicher“ sind! Solche Western-Express-Veranstaltungen wurden auch erfolgreich auf der Lokalbahn Lambach – Haag durchgeführt.

Nach der nach oben offenen Ideen-Skala bietet eine Bahnstrecke vielfältigste Veranstaltungsvarianten. Das allerwichtigste dabei ist, dass diese Veranstaltungen immer in engster Zusammenarbeit mit der Bahnverwaltung, unter Einhaltung aller Sicherheitsvorschriften mit entsprechendem Abstand zum Gleis mit Zugsverkehr durchzuführen sind. Egal wer der Veranstalter ist und egal wie viele Menschen daran teilnehmen, ist den Anweisungen des Bahnpersonal absolut Folge zu leisten! Das ist, schon aus Sicherheitsgründen, als Dogma zu betrachten!

3. Der Weg als Ziel mit historisch interessanten Nostalgie-Zügen

Auch wenn die beiden Triebwagen der Gleichenberger Bahn bereits 90 Jahre alt sind, kann man sie nicht unbedingt als „Nostalgie-Züge“ bezeichnen. Die Fahrzeuge wurden zwar vor Jahrzehnten umgebaut, sind aber weder moderne, noch nostalgische Fahrzeuge. Sie sind die Fahrzeuge, mit denen unverändert seit Jahrzehnten Regelverkehr betrieben wird. Sie werden also nur bedingt das internationale Publikum der Eisenbahnfreunde zu Nostalgiefahrten animieren, zumindest kaum mehr, als bisher schon.

Besonders die Museumstramway Mariazell hat die museale Aufarbeitung von Eisenbahn- und Straßenbahn-Fahrzeugen auf eine qualitativ derart hochstehende Ebene gehoben, dass die Zeiten ganzer Halden von dahinrostenden Altfahrzeugen weitestgehend vorbei sind. Auch wenn noch jede Menge Altfahrzeuge im ÖGEG-Lokpark Ampflwang stehen, die noch aufzuarbeiten sind, ist die Erwartungshaltung der Eisenbahnfreunde zu Nostalgiefahrzeugen in der Richtung gestiegen, dass sie möglichst viele, möglichst abwechslungsreich eingesetzte Nostalgiefahrzeuge, die perfekt aufgearbeitete, fast neuwertige Nostalgie-Züge anbieten, die man durch möglichst lange Zugfahrten, meist mit exquisitem Catering an Bord, erleben kann. Die ÖGEG Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte bietet mit dem „Majestic-Imperator“, dem Original-Kaiserzug, sogar hochpreisige Fahrten mit umfangreichem Kulturprogramm zu den attraktivsten Tourismusorten Österreichs an.

Diese Erwartungshaltung kann auf den 21 Kilometern der Gleichenberger Bahn niemals zur Gänze abgedeckt werden, schon gar nicht mit dem bestehenden Wagen-Material. Nostalgiezüge auf der Gleichenberger Bahn kann also nur bedeuten, dass historisch wertvolle Fahrzeuge in echten Nostalgiezügen von Linz, Ampflwang, Wien oder Budapest bis nach Bad Gleichenberg fahren und dort ein attraktives kulinarisches Rahmenprogramm geboten bekommen. Da die Gleichenberger Bahn auf weiten Strecken durch den Wald, die Bahngegner gerne „Dschungel“ nennen, führt, ist es wohl wenig ratsam, diese Strecke mit Dampflokomotiven zu befahren, weil dann zu jedem Dampfzug mehrere Brandschutzzüge wegen dem Funkenflug hinterherfahren und jede Menge Feuerwehren zur Sicherheit bereitgestellt werden müssten, was man eher abraten muss.

Bei der Suche nach einem Alleinstellungsmerkmal der Gleichenberger Bahn müßten die beiden Triebwagen in den Original-Zustand rückgebaut werden. Vermutlich wird sich da eine Kosten-Nutzen-Analyse nicht so recht ausgehen. Als Beispiel für ein wirkliches Alleinstellungmerkmal bei historischen Schienenfahrzeugen seien die Original-Fahrzeuge der ältesten U-Bahn auf Kontinental-Europa, die „Földalatti“ genannt. Das markante Aussehen des Wagenkastens und die schon pittoreske Inneneinrichtung sind wirklich einmalig.

Foto Földalatti-Budapest älteste U-Bahn Europas

Dagegen werden, in Sachen alleinstellungsmerkmal, die Triebwagen der Gleichenberger Bahn kaum mithalten können. Wer allerdings in der Geschichte der Gleichenberger Bahn zurückblättert, wird eine Besonderheit finden, nämlich die Direktfahrten des „Blauen Blitz“, die ÖBB-Diesel-Triebwagen der Reihe 5045 von Wien nach Bad Gleichenberg. Da es, bestens gepflegt vom „Club Blauer Blitz“, diese Original-Fahrzeuge noch gibt, bietet es sich an, im Sommer einmal wöchentlich, im Winter einmal pro Monat, eine Sonderfahrt über die Pottendorfer-Linie, über die Aspangbahn, die Thermenbahn über Fehring bis Feldbach und über die StLB-Lokalbahn von Feldbach bis Bad Gleichenberg, durchzuführen.

Foto Blauer Blitz in Admont

Foto Arpad zwischen Budapest und Estergom

Wer je mit dem bekannten ungarischen MÁV-Schnelltriebwagen „Árpád“ (Baureihe Aamot 23) gefahren ist, kann sich sehr gut eine Fahrt mit diesem Fahrzeug über die ungarische Westbahn von Budapest-Nyugati pályaudvar (Westbahnhof) über Szombathely und Szentgotthárd auf die Gleichberger Bahn Feldbach – Bad Gleichenberg vorstellen. Dieses Fahrzeug war ursprünglich auf der ungarisch-österreichischen Eisenbahn GYSEV (Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút) bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurther-Eisenbahn im Einsatz, somit auch auf der Ungarischen Westbahn.

Auf dieser Strecke könnte auch ein regelmäßiger Nostalgie-Sonderzug mit der ungarischen MÁV-Nostalgie-Diesellok der Type NOHAB, die MÁV-Lok M61.001 über die ungarische Westbahn verkehren. Die NOHAB-Lokomotiven haben einen besonderen Eisenbahn-Freundeskreis in Belgien, Luxemburg und in den skandinavischen Staaten, weil von dort kommen die NOHABs ursprünglich.

Neben dem „Blauen Blitz“ gibt es auch noch den „Roten Blitz“ der Graz-Köflacher-Bahn GKB, der heute von den „Nostalgiebahnen Kärnten“ als VT 10.01 erhalten und betrieben wird. Hier bieten sich Sonderzüge aus dem Raum Kärnten, aber auch von Wien über die Thermenbahn über Hartberg an. Eine besondere Attraktion wäre eine Oldtimertreffen „Nostalgie auf Schiene und Straße“ mit diesem Schienenbus „Roter Blitz“ und einem parallel fahrenden Auto-Corso mit Fahrzeugen des Oldtimer-Museum „Nostalgie auf Rädern“ in Großklein, sowie dem Bulldog-Museum in Straden von Bad Gleichenberg über Feldbach Graz-Leibnitz-Spielfeld bis Bad Radkersburg. Die Lücke zwischen Bad Radkersburg und Bad Gleichenberg wird mit dem Oldtimerbus überbrückt. Ein abschließender Auto-Corso mit Oldtimerbus führt durch das Zentrum von Bad Gleichenberg zum Bahnhof und zur Gleichenberg-Halle, in der ein abschließendes Country-Music-Konzert stattfindet.

Foto: Bulldog-Museum Straden

Wohl das absolute High-Light auf dem Sektor der Nostalgiezüge ist der „Majestic Imperator Train de Luxe“. Der Majestic Imperator Train de Luxe besteht aus teilweise originalen Waggons des legendären Original-Kaiserzuges, als auch aus akribisch vorbildgetreu nach Originalplänen nachgebauten Waggons. Angeblich ist im originalen Kaiserwaggon „Franz-Josef“ noch eine Original-Serviette von Kaiser-Franz-Josef mit der Original-DNA des Kaisers, da sie nie wieder gewaschen worden sein soll. Auf Details wurde in diesen Waggons größter Wert gelegt und daher wird dieser Zug, der mit Lokomotiven der ÖGEG Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte bestückt werden.

Renaissance der Schiene, der Spirit der Region, Willkommenskultur im Tourismus

Die Eisenbahnen in Europa sind in ihren Ursprüngen entstanden, weil die Bürger, oftmals in verarmten Gegenden, stolz auf Ihre Heimat waren und sie die „Sommerfrischler“, heute „Touristen“, einladen wollten, diese schöne Gegend zu besuchen und zu erleben. Nicht umsonst sind die berühmtesten „Sommerfrischen“ erst mit der Erreichbarkeit durch die Eisenbahn weltweit bekannt geworden. Ohne die Eisenbahn gäbe es keinen Semmering, kein Badgastein, kein Bad Ischl, kein Kitzbühel, kein Davos, kein Arosa, kein Bad Raggaz, kein Meran, kein Toblach, kein Bad Wildbad, kein Abazzia, kein Karlsbad, kein Marienbad, kein Baden-Baden und viele andere Kurorte mehr. Städte wie Wien, Salzburg, München, Monte Carlo, Cannes, Triest und Mailand oder viele andere Tourismus-Metropolen auch, wären ohne Eisenbahn bis heute in der Bedeutungslosigkeit geblieben.

Fotoserie: Semmering, Bad Wildbad-Schwarzwald

Wenn man ein Tourismuskonzept erarbeiten will, das die Menschen aus aller Welt ansprechen soll, braucht es Authentizität, Alleinstellungsmerkmale und Erreichbarkeit. Ein Tourismusort, der aus den Fahrplanauskünften und Kursbüchern der Welt verschwunden ist, gilt touristisch als nicht existent. Wer glaubt, die Eisenbahn, die einen Ort groß gemacht hat, zum Ringelspiel für Eisenbahnfreunde verkommen lassen zu können, darf sich nicht wundern, dass die Attraktivität für Touristen massiv sinkt und irgendwann nicht mehr nachgefragt wird.

Davon kann das Innere Salzkammergut rund um Bad Ischl und St. Wolfgang ein Lied davon singen. Mit der Einstellung der sog. „Ischlerbahn“ oder Salzkammergut-Lokalbahn 1957 ist der Tourismus zwar im Kaiser-Fieber stecken geblieben, aber massiv zurück gegangen. Da half nicht einmal das bekannte Lied „Zwischen Salzburg und Bad Ischl“ und die beliebten Kinofilme („Der Kaiserball“, „Sissi“, etc.) Der frühere Bürgermeister von St. Wolfgang Johannes Peinsteiner hat einmal erklärt, dass in der heutigen Zeit der Billigflieger nach Mallorca, Ibiza, Gran Canaria, und der Türkei,

Foto: alte Ischlerbahn Bahnhof Bad Ischl

das Salzkammergut insgesamt im Substandard touristischen Angebotes stecken geblieben sei, mit Ausnahme

Fotos: St.Wolfgang mit Schafberg, Schafbergbahn

des „Weißen Rössls, und damit massiv Gäste verloren hat. „Wenn das Salzkammergut“ nicht in den nächsten 20 Jahren wieder die Salzkammergut-Lokalbahn zurückbekommt, wird diese Tourismusregion „Salzkammergut“ in die Bedeutungslosigkeit rutschen und demografisch ausbluten, weil die Bevölkerung abwandert.

Angesichts der weltweiten Renaissance der Schiene ist es höchst gefährlich, wenn sich das Vulkanland in der Steiermark mit einer billigen Kopie eines amerikanischen Highways präsentiert, die dem Original nicht in Ansätzen das Wasser reichen kann. Der moderne Tourismusgast erwartet sich von der Region hohe Qualitätsstandards, besonders, wenn dort eine anerkannte Tourismusschule ist, aber der „Gast“ nicht als solcher betrachtet wird. Wenn die Gleichenberger Bahn von Politikern schlechtgeredet wird und zu einer „Tourismusbahn“ degradiert werden soll, bemerkt jeder etwas kritische „Tourist“, dass zwischen den Bürgern und den Touristen eine gewaltige Diskrepanz besteht. Da schimmert die Botschaft an die Gäste durch „legt Eure Geldbörsen im Gemeindeamt ab und verschwindet wieder“! Der Tourist erkennt genau, ob das Verhalten den Gästen gegenüber auf Augenhöhe ist, oder man den Touristen als bloße „Melkkuh“ betrachtet. Die Message in Bezug auf die Gleichenberger Bahn als „Tourismusbahn“ kann heute so verstanden werden: „Geht’s in den Dschungel Modelleisenbahn-Spielen im Maßstab 1:1, lieferts das Geld ab und dann wieder ab nach Hause“! Kein vernunftbegabter Mensch, der schon einmal in professionellen Tourismus-Zentren seinen Urlaub verbracht hat, wird das als nachhaltiges „Tourismus-Konzept“ erkennen!

Touristen wollen längst keine „Potemkinschen Dörfer“ mit kaltschnäuziger Abzocke mehr. Sie wollen Authentizität, den Umgang zwischen Einheimischen und Gästen auf Augenhöhe und verlangen ein Mindestmaß an Willkommenskultur den Tourismus-Gästen gegenüber. Sie wollen den „Spirit der Region“ spüren, ehrlich, authentisch und mit Empathie. Mit Tricks und Schmähs, wie einer sog. Tourismusbahn „Dschungelexpress als Ringelspiel“ kann man kaum Touristen hinter dem Ofen hervorlocken. Das geht vielleicht ein bis zweimal gut und die Gäste werden danach fernbleiben. Das hat nichts mit Nachhaltigkeit zu tun. Wenn die Tourismusgäste das Gefühl bekommen, nicht ernst genommen und nur abgezockt zu werden, bestrafen sie die Region zukünftig mit Fernbleiben!

Die Basis für touristische Mobilität ist eine voll intakte attraktive Eisenbahn als Zubringer

Auch wenn in diesem Ideen-Konzept eine Reihe an Attraktionen vorgeschlagen wurden, die nach der oben offenen „Ideen-Skala“ endlos erweitert werden können, sind sie aus einem ganz bestimmten Grund, meist nur temporäre Ereignisse. Der Grund ist leicht erklärt, weil in der mediendurchfluteten Welt die Menschen immer wieder grundlegend neue Attraktionen erwartet und erleben will. Selbst die beste Idee, verliert das Interesse der Menschen. Der „Western-Express“ auf der Salzburger Lokalbahn wurde 12 mal durchgeführt und dann war das Interesse gesättigt. Da nun über 20 Jahre vergangen sind, könnte diese Idee vielleicht auf der Gleichenberger Bahn wieder belebt werden, im Wissen, dass das trotzdem nur einige Veranstaltungen sein können, aufgrund der genannten Argumente.

Das einzige Beständige an touristischen Aktivitäten, ist eine funktionierende intakte Nahverkehrsbahn, weil sie selbst eine wichtige Voraussetzung für ein touristisches Angebot ist als Zubringer für die Gäste ist. Je besser das Basis-Fahrplan-Angebot ist, umso attraktiver ist die Bahn für den Tourismus. Je leistungsfähiger die Gleichenberger Bahn als Zubringer ist, desto mehr Gäste können anreisen. Dabei kommt auch der Umwelt- und Klimaschutzgedanke voll zum Tragen, weil nur die Schiene in der Lage ist, in größerem Stil Gäste herbeizuführen. Fußgänger und Radfahrer reisen sicher nicht von Castrop-Rauxel an, sondern alternativ nur mit der Bahn. Wenn man ohne Auto mobil sein will, kann das realistisch nur mit der Bahn erfolgen. Nun gibt es im Vulkanland im Süden der Steiermark eine bestehende umweltfreundliche elektrisch betriebene und abgasfreie Bahn, eben die Gleichenberger Bahn. Sie ist leider, von Anfang an, ein Torso, was vermutlich der Grund ist, warum die Bahn von automobilen Gegnern in Frage gestellt wird. Die Verlängerung über Straden und Klöch nach Bad Radkersburg wäre die logische Konsequenz, da damit erst der gesamte Bereich des sog. „Vulkanlandes“ klimagerecht erreichbar sein wird. Will man ein Tourismuskonzept, das den Namen verdient, wird man mittelfristig nicht darum herumkommen, die Gleichenberger Bahn von Feldbach, über Bad Gleichenberg, Straden und Klöch nach Bad Radkersburg als moderne umweltfreundliche elektrische Nahverkehrsbahn, mindestens im Stundentakt, auszubauen.

Foto: Straden

Schienenverkehr ist Umweltschutz, Schienenverkehr ist Klimaschutz

Moderner Schienenverkehr ist ein wirksames Instrument zur Sicherung von Klima, Lebensqualität und Umweltschutz. Mit dem Güterverkehr, der nicht Thema eines touristischen Konzeptes, aber ein wichtiges Standbein der Gleichenberger Bahn generell ist, kann, mit der Verlagerung von der Straße auf die Schiene, ein wichtiger Beitrag für die Umwelt und die Verringerung der Anrainerbelastung sein. Aus diesem Grund macht auch die rasche Realisierung der Gleichenberger Bahn über Bad Gleichenberg hinaus Sinn, weil dann der Basaltschotter von Hochstraden weg mit der Bahn gefahren werden kann.

Beim 100-Jahr-Jubiläum der Salzburger Lokalbahn war ein er der ersten Umweltbotschafter zu Gast. Es war der mittlerweile verstorbene Leopold Weinberger aus Wien, der eigentlich nur als

„WALULISO“, der Mann mit dem Apfel, bekannt war/ist. „WALULISO“ steht für Wasser, Luft, Licht und Sonne. Er verkündete als umweltschützerischer Vordenker beim Lokalbahn-Jubiläum den Spruch, den Verkehrsinitiativen sich an die Fahnen geheftet haben; „SCHIENENVERKEHR IST UMWELTSCHUTZ“

Nachdem die Umweltverschmutzung bzw. -Zerstörung mittlerweile globale Dimensionen angenommen hat, ist jeder Schritt, der gegen diese Entwicklungen gesetzt wird, auch ein Beitrag zur Verhinderung der weltweiten Klimawende. So gesehen ist der Fortbestand der elektrischen und damit umweltfreundlichen Gleichenberger Bahn auch **ein Beitrag zum globalen KLIMASCHUTZ!**.

SCHIENENVERKEHR
IST KLIMASCHUTZ

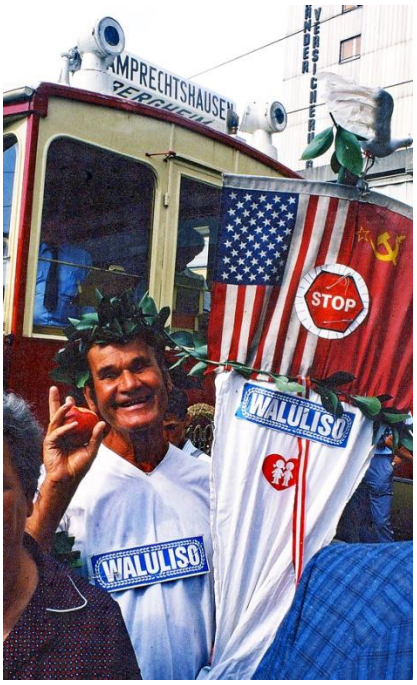


Foto WALULISO beim Besuch Jubiläum 100 Jahre Salzburger Lokalbahnen 1986

Fazit zur „Zukunft der Gleichenberger Bahn“

Genau hier liegt „die Zukunft der Gleichenberger Bahn“, die als Triebfeder für ein funktionales Tourismus-Konzept die Region im internationalen Tourismus-Business ankommen lassen kann. Nur auf ein touristisches kirmesartiges „Ringelspiel-Konzept“ zu setzen, wäre viel zu kurz gegriffen. Die Bahn selbst ist leistungsfähig genug und hat alle Attribute einer modernen „S-Bahn Steiermark“, um auch die Region in eine zukunftsorientierte touristische Zukunft zu führen! Man muss nur wollen und der Bahn eine Chance geben! Parteipolitische Partikular-Interessen bringen den Tourismus und damit der gesamten Region keinen Schritt weiter! Startet endlich die Modernisierung der Gleichenberger Bahn!

Foto: StLB-Übelbacherbahn-Triebwagen

Geht’s der Bahn gut, geht’s auch der Region „Vulkanland“ gut!

RICHARD FUCHS

General-Keyes-Straße 23
5020 Salzburg
Mobile: 0664 4118223
www.rsb.jetzt
www.in-motion.me
www.gleichenbergerbahn.at

Foto Steiermarkbahn & Bus GmbH: Elektro-Triebwagen StLB GTW 2/6 für die Übelbacher Bahn