



Von Karin Hautzenberger

Im Bezirk Villach-Land erreicht nur ein Drittel der Bevölkerung Villach mit dem öffentlichen Verkehr innerhalb einer halben Stunde.“ Das hat der Verkehrsclub Österreich (VCÖ) im Rahmen einer Untersuchung über die Erreichbarkeit regionaler Zentren herausgefunden. Und das, obwohl Villach, abgesehen von Klagenfurt, das als überregionales Zentrum nicht analysiert wurde, mit 196 Zugstopps pro Werktag die beste Anbindung in ganz Kärnten aufweist. An zweiter Stelle liegt St. Veit/Glan mit täglich 91 Zughalten, gefolgt vor Spittal/Drau mit 74 Zügen. Völkermarkt und Ferlach sind nicht mit dem Zug erreichbar.

VCÖ-Experte Markus Gansterer fordert daher ein dichteres öffentliches Verkehrsnetz sowie häufigere Bahn- und Busverbindungen, auch an schulfreien Tagen, schon allein aus Gründen des Klimaschutzes: „Die Arbeitszeiten werden immer flexibler. Pendler brauchen ein gutes und regelmäßiges An-



Einige regionale Zentren in Kärnten, wie Villach, St. Veit und Spittal, sind gut ans Zugnetz angebunden. Die weiteren Verbindungen in die Bezirke lassen aber zu wünschen übrig TRAUSSNIG

AUFWECKER



Karin Hautzenberger
karin.hautzenberger@kleinezeitung.at

Pendler im Bummelzug

Kärntens Touristiker können sich in Zukunft Bummelzüge sparen. Stattdessen könnten sie Entschleunigungsfahrten im öffentlichen Verkehrsnetz bewerben. Wer etwa von Wurdach bei Köttmannsdorf ins 12,5 Kilometer entfernte Ferlach fährt, muss drei Mal umsteigen, ehe er nach einer Stunde und 17 Minuten sein Fahrziel erreicht.

Für Pendler sind solche Nostalgiereisen ein Affront. Sie sollen ihre klimafeindliche Abgasschleuder gegen Bus oder Bahn eintauschen, müssen aber bei Fahrten zum Arbeitsplatz mitunter drei Mal so viel Zeit einplanen – sofern es in ihrem Heimatort überhaupt öffentliche Verkehrsmittel gibt und deren Fahrzeiten mit den Arbeitszeiten vereinbar sind.

Kärnten sei eben zersiedelt, heißt es dazu von den Verantwortlichen. Doch das Argument hinkt. Denn zum einen ist es Sache der Politik, dem raumplanerisch entgegenzuwirken. Zum anderen investieren Land und Gemeinden pro Jahr rund 27 Millionen Euro in den öffentlichen Verkehr, während die Salzburger mehr als das Doppelte und die Tiroler sogar das Fünffache ausgeben. Dort gelten die Anbindungen als vorbildlich. Das beweist: Für ein zeitgemäßes Verkehrsnetz muss man Geld in die Hand nehmen. Erst dann macht es Sinn, Ticketpreise zu überdenken. Denn die günstigste Fahrkarte ist sinnlos, solange kein Bus fährt.

Öffentlicher Verkehr hinkt hinterher

Verkehrsclub Österreich kritisiert: In Kärnten sind Anbindungen in den Regionen zum Teil miserabel. Das Land will gegensteuern.

gebot.“ Der zuständige Landesrat Ulrich Zafoschnig (ÖVP) sieht in diesem Bereich ebenfalls Aufholbedarf: „Wir arbeiten an der Attraktivierung des Angebots. In einem zweiten Schritt müssen die Karten günstiger werden.“

Seit etwa einem Monat gebe es eine Tarifreformgruppe mit Vertretern aus anderen Bundesländern. Auch Experten des VCÖ und des Vereins Fahrgast Kärnten werden eingebunden.

Ein Problem, das auch der VCÖ anführt, sei aber die Zersiedelung in Kärnten. Zudem verfügen Tirol, Vorarlberg oder Salzburg, die oft als Positivbeispiele genannt werden, über ein deutlich höheres Budget für öffentlichen Verkehr. Um das finanzielle Problem in den Griff zu bekommen, schlägt Gratzer etwa Kooperationen mit Unternehmen oder mit dem Tourismus vor. Überlegungen, derartige Projekte umzusetzen, gebe es laut Zafoschnig bereits.

KLAGENFURT

Scharfe Kritik an Ticketpreis

Ab Mai gibt es in Kärnten eine vergünstigte Senioren-Jahresnetzkarte für den öffentlichen Verkehr. Doch obwohl der Preis halbiert wird, sei er im Vergleich mit anderen Bundesländern viel zu hoch. Diese Kritik äußerten die Oppositionsparteien in der „Aktuellen Stunde“ der Landtagssitzung vergangene Woche. Die Karte wird 1325 Euro kosten, sagte FPÖ-Klubobmann Gernot Darmann. In Salzburg sei das gleiche Ticket für 290, in Tirol für 490 Euro zu haben. Die SPÖ führte ins Treffen, dass das Netzkartensystem in Kärnten vom damaligen FP-Landeshauptmann Gerhard Dörfler abgeschafft worden sei. Ein solches wieder zu installieren, werde 10,8 Millionen Euro kosten. Dies sei mit dem aktuellen Landesbudget nicht finanzierbar.