



TARIFVERGLEICH BUNDESLÄNDER

Bei den **Kosten** für eine Jahreskarte (Angaben in Euro) für den öffentlichen Verkehr liegt Kärnten an der **Spitze**. Laut Kärntner Linien liegt das an den vielen unterschiedlichen Zonen.



AUFWECKER

UWE SOMMERSGUTER

Der Zug fährt ab

Es könnte so einfach sein. Die Schweiz kennt einen Tarif für ein ganzes Jahr Öffi-Fahren - das „Generalabonnement“ kostet zwar 2845 Euro; 400.000 Schweizer lassen aber bereits ihr Auto stehen oder haben gar keines mehr. Das liegt an der Dichte und Qualität der Öffis, aber auch am simplen Preismodell.

„Österreich-Ticket“ gibt es hingegen nach wie vor keines. Dafür einen Tarifsalat von sieben Verkehrsverbänden. Deren Preistabellen zu entschlüsseln, wird zur wissenschaftlichen Arbeit.

Kärnten, das mit seinen drei S-Bahn-Linien beim Angebot nachgerüstet hat, schreckt wechselbereite Pendler ab, sobald es um den Ticketkauf geht. 50 Zonen umfasst der Kärntner Verkehrsverbund. Jede einzelne dieser „Waben“ am Zonenplan will verrechnet werden. Ein einheitliches Bundesland-Ticket gibt es nicht - es sei denn, man erwirbt eine Jahreskarte für alle Zonen. Dafür knöpfen die „Kärntner Linien“ einem Öffi-Benutzer um 800 Euro mehr ab als Pendler in Ostösterreich hinlegen müssen. Das Öffi-Hochpreisland Kärnten zu erfahren, ist damit fast so teuer wie die ganze Schweiz. Ein „All inclusive“-Kärnten-Ticket muss her. Am besten um weniger als tausend Euro.

Und wer weiter weg will, soll sich nicht mehr in jedem Bundesland mit einem eigenen Verkehrsverbund-Studium quälen müssen. Ein Land, ein Ticket: Auch wenn's die Schweizer erfunden haben, sollte Österreich rasch auf diesen Zug aufspringen.

Sie erreichen den Autor unter uwe.sommersguter@kleinezeitung.at

Chaos bei den Öffi-Tarifen

Kaum Durchblick beim Tarifdschungel im öffentlichen Verkehr. Experten fordern einheitliche Österreich-Tickets.

JOSEF PUSCHITZ

Überzeugten Autolosen wird das Leben nicht leicht gemacht: Vor allem an den Bundesländergrenzen wünschen sich Öffi-Fahrer insgeheim doch einen eigenen fahrbaren Untersatz. Denn verlässt man erst die Heimat, wird so richtig deutlich, woran der öffentliche Verkehr in Österreich zu einem großen Teil krankt: am Tarifdschungel.

„Es muss doch möglich sein, einen Tarif für alle Bundesländer anzubieten“, ärgert sich Peter Haibach, der Sprecher der bundesweiten Fahrgast-Interessenvertretung „Pro Bahn“. Er prangert die komplizierten Verrechnungssysteme an, die von Bundesland zu Bundesland verschieden seien. „Faktum ist, dass sich niemand richtig auskennt. Und wer nicht jeden Tag mit den Öffis fährt, hat gar keine Chance durchzublicken.“ Haibach zufolge würden daher viele Gelegenheitsfahrer, aber auch ältere Menschen um den günstigsten Tarif umfallen, weil zu wenig Transparenz und Übersichtlichkeit herrscht.

Das mit der Übersichtlichkeit ist auch in Kärnten ein Thema. Die Tarifbestimmungen des hie-

sigen Verkehrsverbands, der Kärntner Linien, haben einen Umfang von schlanken 45 Seiten. Wer sich darin allerdings konkrete Auskünfte über die Fahrpreise erhofft, wird enttäuscht. Das Konvolut dient in erster Linie der Erklärung des komplizierten Zonensystems, das Wort „Euro“ findet man nirgends.

Netzkarten

Deshalb hat sich „Pro Bahn“ daran gemacht und die Preise für Jahreskarten in den Bundesländern eruiert. Dass dabei erhebliche Unterschiede offenbart werden (siehe Grafik), liegt an den unterschiedlichen Tarifmodellen. Während etwa die östlichen Bundesländer gemeinsame Netzkarten anbieten, haben andere, wie Kärnten, nur Streckenkarten.

Dass Kärnten im Vergleich am teuersten abschneidet, liegt daran, dass die Maximalvariante mit 50 Zonen für den Vergleich herangezogen wurde. „So viele Zonen sind aber nicht realistisch, so weit pendelt niemand“, heißt es vonseiten der Kärntner Linien. Üblicher wären Strecken über sieben Tarif-Zonen wie Klagenfurt-Villach, wo die Jahreskarte 930 Euro kostet.

Die Preise an sich sind für Markus Lampersberger „eigentlich in Ordnung“, nur Einzelfahrkarten und Wochenkarten wären zu teuer. Der Obmann des Vereins „Fahrgast Kärnten“ wünscht sich ebenfalls ein einheitliches Ticket für Österreich, weiß aber, woran es bislang scheitert: „Die Verkehrsverbände für sich funktionieren. Der Druck ist zu gering.“