

**Urbane Mobilität – Finanzierung und  
Bewertung von Maßnahmen**

**Ausgewählte Rahmenbedingungen**

**Stefan Schöfelder**

# Urbane Mobilität – Finanzierung und Bewertung von Maßnahmen

## Ausgewählte Rahmenbedingungen

**Stefan Schönfelder**

Vortrag anlässlich der Konferenz "Urbane Mobilität – Finanzierung und Bewertung von Maßnahmen" von Städtebund und Kommunalkredit Austria, Rathaus, Wien, 30. November 2012

WIFO-Vorträge, Nr. 118  
Jänner 2013

### Inhalt

Die Leistungsfähigkeit öffentlicher Personennahverkehrssysteme gilt als wesentliche Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit und die Lebensqualität urbaner Regionen. Die Sicherung und der Ausbau des Angebotes im ÖPNV zielen auf die Verringerung des intensiven Pkw-Verkehrs, der auch in den österreichischen Ballungsräumen zur Beeinträchtigung von Mensch, Umwelt, Raum und Wirtschaft beiträgt. Die nachfragegerechte, effiziente Finanzierung des ÖPNV-Angebotes sollte auch in Phasen der Budgetkonsolidierung als wichtige Zukunftsaufgabe der öffentlichen Hand wahrgenommen werden. Das Finanzierungs- und Fördersystem des ÖPNV in Österreich ist an die künftigen Herausforderungen der urbanen Mobilität wie Anforderungen des Klimaschutzes, demographischer Wandel und anhaltende Suburbanisierung stärker anzupassen.

**Dr. Stefan Schönfelder**

Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

# **Urbane Mobilität – Finanzierung und Bewertung von Maßnahmen: Ausgewählte Rahmenbedingungen**

Modifiziertes Manuskript zum Vortrag

„Impulse“

auf der Konferenz „Urbane Mobilität – Finanzierung und Bewertung von Maßnahmen“ von  
Städtebund und Kommunalkredit Austria

30. November 2012, Rathaus, Wien

## Die Wahrnehmung des Urbanen im Wandel

Lassen Sie mich mit einigen wenigen Bemerkungen zur Stadt und zur Urbanität beginnen: Die Wahrnehmung und die Bedeutung des „Städtischen“ aus sozio-ökonomischer Sicht hat sich in den letzten Jahrzehnten deutlich gewandelt: Während bis vor kurzem Städte, vor allem Großstädte als Orte wirtschaftlichen Abschwungs und sozialer Konflikte galten, werden sie heute als Wachstumsmotoren, Zentren der Kreativität, der Innovation und hoher Produktivität gesehen und analysiert<sup>1</sup>. Eines der wesentlichen Charakteristika von erfolgreichen urbanen Räumen ist die Fähigkeit zur Anpassung an neue ökonomische und soziale Entwicklungen, zu denen nicht zuletzt die sich wandelnden Präferenzen und Anforderungen urbaner Mobilität gehören, die auf dieser Konferenz auch im Fokus des Interesses stehen. Dies äußert sich unter anderem darin, dass Städte wie Zürich, Oslo oder Wien, das erst kürzlich wieder in einer Studie zur lebenswertesten Stadt weltweit gekürt wurde<sup>2</sup>, eine hohe Attraktivität für ihre Bürgerinnen und Bürger, aber auch für Konsumentinnen und Konsumenten oder Gäste von außerhalb besitzen – beispielsweise beim Einkaufen, als Arbeitsort oder im Angebot an Kultur und Freizeit. Allerdings können weit nicht alle Städte vom „Aufschwung“ bzw. der „Renaissance des Städtischen“ profitieren – Phänomene, die meist an der Entwicklung der Bevölkerungszahl und der Wirtschaftskraft gemessen werden. Wettbewerbsfähigkeit von städtischen Regionen ist im nationalen und internationalen Kontext unterschiedlich verteilt und die Dynamik der Anpassung an ökonomische Prozesse ist äußerst heterogen. Das liegt daran, dass die jeweiligen Voraussetzungen wirtschaftlicher und institutioneller Natur zwischen urbanen Räumen stark variieren. Mein Forschungsbereich hat sich in den letzten Jahren intensiv mit den Entwicklungen und Bestimmungsfaktoren urbaner Wettbewerbsfähigkeit beschäftigt<sup>3</sup>.

Bei dem neuen wissenschaftlichen und politischen „Hype“ um das Metropolitane drohen die Probleme, aber auch die Vorzüge kleiner Großstädte, Mittel- und Kleinstädte fast ein wenig in Vergessenheit zu geraten. Das ist natürlich insbesondere für Österreich von Belang, das wahrscheinlich außer Wien keine weitere Metropolregion im europäischen Maßstab besitzt.

Insgesamt scheinen die Mittel- und Kleinstädte aus verschiedenen Gründen bescheidenere soziale und ökonomische Wachstumsaussichten zu haben. Dies liegt einerseits an den Folgen des demographischen Wandels, der räumlichen Konzentration von ökonomischen Aktivitäten, v.a. den Steuerungsfunktionen von Unternehmenszentralen in den

---

<sup>1</sup> Vgl. z.B. Van den Berg, L. (1982) *Urban Europe, a study of growth and decline*, Pergamon Press, Oxford und New York; Cheshire, P.C. und D.G. Hay, D.G. (1989) *Urban Problems in Western Europe: An Economic Analysis*, Unwin Hyman, London; Glaeser, E.L. (2003) *The New Economics of Urban and Regional Growth*“, in G.L. Clark, M.P. Feldman, und M.S. Gertler (Hrsg.) *The Oxford Handbook of Economic Geography*, S. 83-98, Oxford University Press, Oxford; Glaeser, E.L. und A. Saitz, A. (2003) *The Rise of the Skilled City*, NBER Working Paper, 10191, Cambridge, MA.

<sup>2</sup> Siehe <http://www.mercer.com/qualityoflivingpr#city-rankings>.

<sup>3</sup> Vgl. z.B. Mayerhofer, P. (2003) *Zweiter Bericht zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit Wiens*, WIFO, Wien oder Mayerhofer, P., O. Fritz und D. Pennerstorfer (2010) *Dritter Bericht zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit Wiens*, Studie im Auftrag von Magistrat der Stadt Wien (MA 27), WIFO, Wien.

Ballungsräumen und allgemein dem Standortverhalten von Unternehmen und Haushalten, die in der Regel zwar mobil sind, aber trotzdem ein gewisses Maß an Dichte, Urbanität und Agglomeration bevorzugen, die außerhalb der Großstädte und deren Umland nur schwer zu finden sind.

Dabei sind vor allem Mittel- und Kleinstädte wichtige Orte zur sozialen und wirtschaftlichen Stabilisierung von Regionen<sup>4</sup>. So sind sie oft die Träger der kulturellen Traditionen und der lokalen Identität. Darüber hinaus basiert die wirtschaftliche Stärke von Klein- und Mittelstädten gerade auf dem vorhandenen „impliziten Wissen“, der Einbettung und Verantwortung der lokalen Unternehmen, ihren informellen Netzwerken, ihrer „Übersichtlichkeit“ und den intensiven Beziehungen zu Ihrem Umland. All dies trägt zu einer tendenziell hohen Lebensqualität in gesunder Umgebung zu erschwinglichen Kosten für Haushalte und Unternehmen bei.

### **(Öffentliche) Mobilität als Determinante regionaler und urbaner Wettbewerbsfähigkeit sowie Lebensqualität**

Regionale Wettbewerbsfähigkeit hat viele Bestimmungsgründe, kann durch unterschiedlichste Indikatoren abgebildet werden, hat aber meistens ein einheitliches Ziel, nämlich eine hohe Lebensqualität bzw. hohe Lebensstandards (Abbildung 1). Die verkehrliche Erreichbarkeit ist dabei eine wichtige Determinante regionalen und urbanen Wirtschaftswachstums und territorialer Wettbewerbsfähigkeit<sup>5</sup>. Von ihr gehen Impulse für die Produktivität und die Größe der Markteinzugsbereiche von Unternehmen und für die Funktionsfähigkeit regionaler Arbeitsmärkte aus<sup>6</sup>.

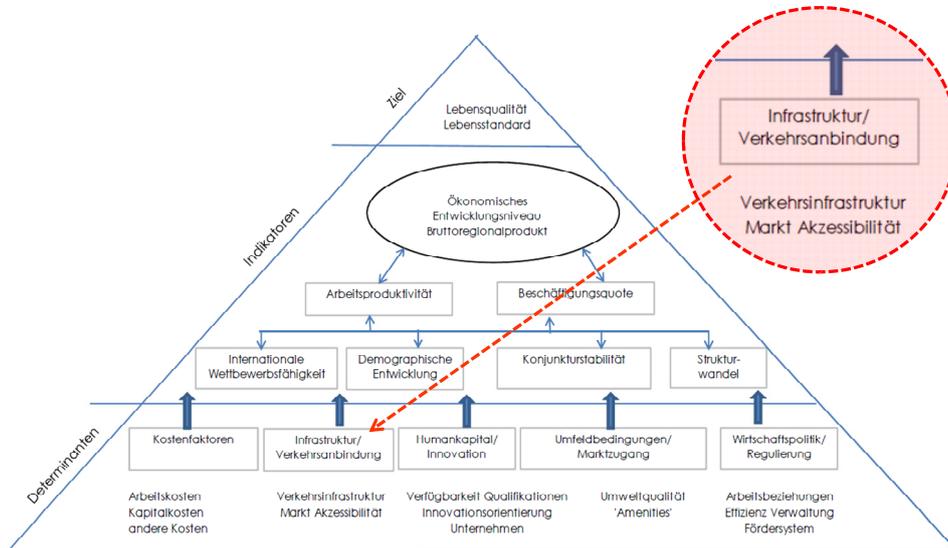
---

<sup>4</sup> Kunzmann, K.R. (2010) Medium-sized Towns, Strategic Planning and Creativity Making Strategies in Spatial Planning Knowledge and Values, in M. Ceretta, G. Concilio und V. Monno (Hrsg.) Making Strategies in Spatial Planning - Knowledge and Values, S. 27-46, Springer, Dordrecht.

<sup>5</sup> Ein guten Überblick dazu verschaffen die Publikationen Vickerman, R., K. Spiekermann, K. und M. Wegener (1999) Accessibility and economic development in Europe, Reg. Studies 33, 1-15 oder Banister, D. und J. Berechman (2000) Transport Investment and Economic Development, UCL Press, London.

<sup>6</sup> Vgl. Quinet, E. und Vickerman, R. (2004) Principles of Transport Economics, Elgar, Cheltenham.

Abbildung 1: Mobilität als Dimension der urbanen bzw. regionalen Wettbewerbsfähigkeit<sup>7</sup>



In den letzten Jahrzehnten ist aufgrund des stark wachsenden Pkw-Verkehrs in den Ballungsräumen mit seinen negativen Wirkungen wie Staus und Emissionen die intraregionale Erreichbarkeit und ganz generell die urbane Mobilität stärker in den Fokus von Wettbewerbsanalysen gerückt. Konkurrenzfähigkeit und v.a. Lebensqualität von urbanen Räumen werden heute auch an der Funktionsfähigkeit des städtischen Verkehrssystems und der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs festgemacht<sup>8</sup>. Dieser ist als kostengünstige, effiziente und umweltfreundliche Alternative zum Pkw unverzichtbar (siehe dazu auch unten).

### Der Weg zu einer effizienten und nachhaltigen Mobilität im urbanen Raum

Bisher wird die Mobilität in Österreich wie angedeutet durch die breite Verfügbarkeit und die intensive Nutzung des Automobils dominiert – auch in den Landeshauptstädten und den größeren Zentren, aber insbesondere außerhalb der urbanen Kerne und im ländlichen Raum<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> Q.: Mayerhofer et al. (2010) basierend auf Begg, I. (1999) Cities and Competitiveness, Urban Studies, 36, S. 795-809 sowie Gardiner, B., R. Martin, und P. Tyler (2004) Competitiveness, Productivity and Economic Growth across the European Regions, Regional Studies, 38(9), S. 1045-1067.

<sup>8</sup> Siehe z.B. Viegas, J. (2009) The urban mobility system and its public transport layer as core elements of competitive, sustainable and pleasant cities, Vortrag am EMTA Council, Brüssel, 1. Oktober 2009; Chatman, Daniel G. und Robert B. Noland (2011) Do public transport improvements increase agglomeration economies? A review of literature and an agenda for research, Transport Reviews 31 (6) 725-742.

<sup>9</sup> Vgl. Verkehrsmittelanteile nach Raumkategorien unter [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/energie\\_und\\_umwelt/umwelt/umweltbedingungen\\_verhalten/036378.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_und_umwelt/umwelt/umweltbedingungen_verhalten/036378.html).

Der öffentliche Personennahverkehr wird als leistungsfähige Alternative zum Pkw nur in den großen Kernstädten und innerhalb des Schnellbahnbereichs der Ballungsräume wahrgenommen. Immerhin ist in der Bundeshauptstadt Wien der Anteil des ÖPNV an der Verkehrsmittelwahl gemessen am Aufkommen größer als der des Pkw<sup>10</sup>. Der Fuß- und Radverkehr spielt für viele Verkehrsteilnehmer in Österreich nur noch eine marginale oder keine Rolle in ihrer Alltagsmobilität – im Gegensatz zu vergleichbaren Ländern Europas, wo vor allem der Radverkehrsanteil am Modal Split deutlich höher ist<sup>11</sup>. Allmählich werden die Vorzüge des Fuß- und Radverkehrs für Gesundheit, Umwelt und Raum von der Bevölkerung und der Planung jedoch auch in Österreich (wieder-)entdeckt.

Die Hintergründe der aktuellen Verkehrsmittelwahl sind vielschichtig: die wichtigsten Faktoren auf der Nachfragerseite sind und waren die Wohlstandssteigerung der letzten sechs Jahrzehnte, die Individualisierung der Lebensstile und damit der Mobilität sowie der ungebrochene Reiz des Automobils, das nach wie vor gewichtige Argumente in Sachen Schnelligkeit, Komfort und Status aufweisen kann. Verkehrs- und Raumplanung haben – nicht nur in Österreich – diese Prozesse durch den autogerechten Umbau der Städte, den Ausbau der regionalen Schnellstraßennetze und ein „laissez faire“ bei der Suburbanisierung von Wohnstandorten und Arbeitsplätzen begleitet oder befördert. Dazu gesellten sich oft mangelnde Investitionen in das und zu späte Innovationen im System des öffentlichen Verkehrs, vor allem außerhalb der Zentren. So hat sich die „sich selbst verstärkende Abhängigkeit“ vom Automobil“ intensiviert, die Teil des gesellschaftlichen und politischen Zeitgeists der Phasen breiter Wohlstandszuwächse im 20. Jahrhundert waren.

Die Herausforderungen der urbanen Mobilität liegen damit auch in Österreich hauptsächlich in der Steuerung und wenn möglich Reduktion des Pkw-Verkehrs im dicht besiedelten Raum. Auch wenn die österreichischen Städte im internationalen Vergleich nicht das hohe Niveau werktäglicher Staus aufweisen wie z.B. der Ballungsraum Brüssel<sup>12</sup>, so beeinträchtigen lokale Emissionen (Schadstoffe wie Feinstaub sowie Lärm) und zeitlich-begrenzte Überlastungserscheinungen auch hierzulande die Lebensqualität in der Stadt und ihrem Umland. Darüber hinaus wird durch den intensiven Pkw-Verkehr die Funktionalität und Ästhetik des urbanen Raums sowie der Mobilität verschiedener Gruppen von VerkehrsteilnehmerInnen (Fußgeher und Radfahrer) beeinträchtigt.

Die Bereitstellung von Alternativen zum Automobil im Umweltverbund (öffentlicher Personennahverkehr sowie Fuß und Rad) ist seit langem Teil einer Strategie zur Reduktion des Autoverkehrs und seiner Belastungen in den Städten. Der öffentliche Personennahverkehr kann im urbanen Raum aufgrund der hohen Nachfrage und der Bündelungsfähigkeit von Verkehrsmitteln effizient bereit gestellt werden und bietet seinen Nutzern aufgrund weitreichender

---

<sup>10</sup> Wiener Linien (Hrsg.) (2011) Ein Blick auf Die Leistung Jahresbericht 2010, WL, Wien.

<sup>11</sup> BMVIT (Hrsg.) (2010) Radverkehr in Zahlen, Daten, Fakten und Stimmungen, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien.

<sup>12</sup> Siehe z.B. <http://scorecard.inrix.com/scorecard/>

räumlicher und zeitlicher Verfügbarkeit großen Komfort. Dass allerdings auch im städtischen Bereich der private Autoverkehr nach wie vor dominant ist, ist unter anderem eine Folge der regionalen Verflechtungsstrukturen des Verkehrs. Dass Alternativen zum Pkw keinesfalls an den Stadtgrenzen haltmachen sollten, ist wohl kaum nötig zu betonen. Urbane Mobilität ist die Mobilität von Städtern und Nicht-Städtern, also das Resultat komplexer räumlicher Beziehungen zwischen der Kernstadt und ihrem Umland, unterdessen auch zwischen dem Umland und dem Umland.

In der urbanen Mobilität sind daher Verhaltensänderungen anzustoßen, die die Dominanz des Automobils im Alltagsverkehr reduzieren und von denen der Umweltverbund profitieren kann. Dass solche Lösungsansätze aufgrund der Beharrlichkeit von Verhaltensroutinen bei den Verkehrsteilnehmern schwierig umzusetzen sind, weiß die Verkehrsplanung jeder Kommune. Das Kochrezept der urbanen Mobilität besteht zusammenfassend aus drei Zutaten<sup>13</sup>: 1) ambitionierte angebotsorientierte Politik im Bereich des Umweltverbunds, 2) wo notwendig der intelligente Einsatz von Regeln und Verboten, also beispielsweise in Form der Parkraumbewirtschaftung oder Mauten sowie 3) intensive Kommunikation, beispielsweise durch Programme individualisierter Mobilitätsberatung<sup>14</sup> oder durch allgemeine Informations- und Marketingkampagnen.

### **Das anhaltend hohe Niveau der Mobilität und sich wandelnde Mobilitätsbedürfnisse sind Chance und zugleich Herausforderung für den öffentlichen Personennahverkehr im urbanen Raum.**

Das künftige Niveau der Personenmobilität in Österreich wird in den nächsten Jahren anhaltend hoch bleiben oder sogar noch moderat steigen, vor allem in den großen Städten, die weiterhin mit steigenden Einwohnerzahlen sowie einer Konzentration der Arbeitsplätze rechnen können und zentralörtliche Funktionen in den Bereichen Versorgung und Freizeit wahrnehmen werden<sup>15</sup>. Der demographische Wandel wird die Mobilitätsstrukturen nachhaltig beeinflussen. Bestimmende Entwicklung ist die Alterung der Gesellschaft, von der die Teilräume Österreichs allerdings sehr heterogen betroffen sein werden. Älterwerden und älter sein wird sich auf Seiten des Mobilitätsverhaltens jedenfalls differenzierter darstellen als in den vergangenen Jahrzehnten – beispielsweise wird ein Teil der Senioren als bisher „treue

---

<sup>13</sup> Gärling, T. und S. Fujii (2009) Travel behavior modification: Theories, methods, and programs, in R. Kitamura, T. Yoshii und T. Yamamoto (Hrsg.) *The Expanding Sphere of Travel Behaviour Research*, S. 97–128, Emerald, Bingley.

<sup>14</sup> Socialdata (Hrsg.) (2002) *Individualisiertes Marketing im ÖPNV: Ein innovatives Konzept zur nachhaltigen Reduzierung des MIV*, in Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Hrsg.) *Nachhaltig Umweltverträglicher Verkehr*, BMLFUW, Wien.

<sup>15</sup> Käfer et al. (2009) *Verkehrsprognose Österreich 2025+*, Endbericht (verschiedene Kapitel), Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien; Schönfelder, S. (2010) *Auswirkungen des demographischen Wandels auf die Verkehrsnachfrage in den Regionen*, Endbericht, Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung, Wien.

Kundschaft des ÖPNV“ entfallen, weil viele Ältere auch nach dem Berufsaustritt eine anhaltend starke Bindung an den Pkw und seine Nutzung haben werden<sup>16</sup>.

Mobilität wird wie bisher mit der Siedlungsstruktur interagieren, was für den Verkehr der Zukunft eine schlechte und gute Nachricht bedeutet: Einerseits ist auch in Österreich die Sub- und Periurbanisierung so weit fortgeschritten, dass wir von einer „verkehrssparenden“ Personenmobilität auch weit entfernt sind<sup>17</sup>. Andererseits besteht das Potential effizienterer Verkehrsstrukturen, wenn Politik und Planung das Mantra einer stärkeren Integration von Raum- und Verkehrsentwicklung tatsächlich ernst nehmen und neue Flächenwidmungen nur mehr an durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Standorten vornehmen.

Das Automobil wird dennoch in Zukunft eine wichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl spielen – auch in den urbanen Regionen. Allerdings wird das Wachstum des Pkw-Besitzes und der Verkehrsleistung insbesondere in größeren Städten gegenüber den letzten Jahrzehnten geringer ausfallen, weil beide Indikatoren einer gewissen Sättigung entgegen gehen. Von einer generellen „Entwarnung“ für die intensive Automobilität in den Städten kann jedoch noch nicht gesprochen werden.

Diese schon jetzt einsetzenden Entwicklungen bedeuten für die Planung des öffentlichen Personennahverkehrs in den Ballungsräumen Chancen und Herausforderungen. Einerseits kann von einer stetigen, teils wachsender Nachfrage ausgegangen werden, auch deswegen, weil die Multimodalität unter den „jüngeren Urbanen“ zu wachsen scheint<sup>18</sup> (Kommunen außerhalb der Zentralräume stehen dagegen eher vor der Herausforderung, Angebote des öffentlichen Verkehrs auf sinkende Schülerzahlen und weniger Nachfrage im Schul- und Ausbildungsverkehr auszurichten). Andererseits ergeben sich aufgrund sich wandelnder Mobilitätsbedürfnisse neue Anforderungen an die Technologie und die Organisation des öffentlichen Verkehrssystems, das insbesondere Fragen der Zugänglichkeit, des Komforts, der „Usability“, der Multimodalität sowie der Einbindung von ÖPNV-Dienstleistungen in individuelle Lebensstile (Stichwort: social networks) und schließlich der Leistbarkeit des ÖPNV betrifft<sup>19</sup>.

---

<sup>16</sup> Goal Consortium (Hrsg.) (2012) GOAL - Growing Older, staying mobile: Transport needs for an ageing society, Deliverable D2.1, Profiles of Older People, European Commission, Brussels.

<sup>17</sup> Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) (Hrsg.) (2008) Zwölfter Raumordnungsbericht, Analysen und Berichte zur räumlichen Entwicklung Österreichs 2005-2007, ÖROK, Wien.

<sup>18</sup> Kuhnimhof, G. und M. Wirtz (2012) Von der Generation Golf zur Generation Multimodal. Mobilitätstrends junger Erwachsener, Der Nahverkehr 30 (2012) S. 7-12; Waldhör, A. (2012) Mobilität junger Menschen im Wandel, Der Nahverkehr, 30 (12), 52-57.

<sup>19</sup> Herry Consult GmbH (Hrsg.) (2008) ways2go - Zukünftige Mobilitätsbedürfnisse, Grundlagenaufbereitung, Endbericht, Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien; <http://www.uni-graz.at/senioren/same.htm>.

**Das österreichische Finanzierungssystem des öffentlichen Personenverkehrs ist komplex und stützt sich weitgehend auf allgemeine Haushaltsmittel. Effizienzsteigerung bleibt Daueraufgabe.**

Über die großen Vorteile und Nutzen des öffentlichen Verkehrs brauche ich in diesem Kreis keine großen Worte zu verlieren. Die positiven Effekte des ÖPNV in Städten und in der Region sind vielfältig: Dazu zählen beispielsweise die gegenüber dem Pkw-Verkehr geringere Flächeninanspruchnahme, seine Rolle bei der Stadtgestaltung und in der Stadtentwicklung, die geringeren Externalitäten im Vergleich zum Pkw-Verkehr (Emissionen, Treibhausgase, Lärm etc.), eine hohe Verkehrssicherheit, sein Beitrag zur Teilhabe bestimmter Bevölkerungsgruppen an Gesellschaft und Wirtschaft oder die vergleichbar geringen Kosten des ÖPNV gegenüber der Alternative Pkw<sup>20</sup>.

Ich möchte vielleicht noch darauf hinweisen, dass auch der ökonomischen Nutzen des ÖPNV nicht zu gering geschätzt werden sollte: Der öffentliche Verkehr ist bedeutender Wirtschaftsfaktor in Österreich, nicht nur im Betrieb, sondern auch im Bereich Produktion von Fahrzeugen und Technologie<sup>21</sup>; die Erstellung von Infrastrukturen trägt zur Wirtschaftsleistung bei, im Detail sogar spezifisch stärker als der Bau von Straßeninfrastruktur<sup>22</sup>.

Was empirisch bisher noch nicht sehr stark erforscht wurde – zumindest in Österreich – ist der sogenannte „weitere wirtschaftliche Nutzen“<sup>23</sup>, den öffentliche Nahverkehrssysteme entfalten können, nämlich z.B. im Bereich

- Produktivität der Wirtschaft durch die Verringerung von Zeitverlusten und Staus und die Erhöhung der Verlässlichkeit des Gesamtverkehrssystems und
- Agglomerationseffekte, also der positive Beitrag, den ÖV-Systeme z.B. für den Arbeitsmarkt haben. Dass offene Stellen adäquat besetzt werden können, Arbeitnehmer zügig an den Arbeitsplatz kommen, aber auch die Frage, ob Nahverkehrssysteme auch auf Ebene der Unternehmen zur Verbreiterung von Wissen und „knowledge spillovers“ beitragen.

Interessante Ergebnisse konnte die Kollegin Stark von der BOKU zum Thema Zusammenhang zwischen ÖV-Erreichbarkeit in Wien und deren Beitrag zur regionalen Wertschöpfung zeigen<sup>24</sup>.

---

<sup>20</sup> Vgl. Bölke, M. (2006) Anspruchsvolle Umweltstandards im ÖPNV fördern: durch Wettbewerb und eine Reform der Finanzierung. Ein Beitrag auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität, in W. Hell (Hrsg.) Öffentlicher Personennahverkehr: Herausforderungen und Chancen, Springer, Berlin, Heidelberg, New York; Litman, T. (2012) Evaluating Public Transit Benefits and Costs - Best Practices Guidebook, Victoria Transport Policy Institute, Victoria.

<sup>21</sup> VCÖ (Hrsg.) (2003) Wirtschaftsfaktor Verkehrsinfrastruktur – Chance und Risiko für Regionen, Wissenschaft und Verkehr 4/2003, VCÖ, Wien.

<sup>22</sup> Haller, R. (2005) Beschäftigungseffekte von Verkehrsinfrastruktur-Investitionen, Diplomarbeit, Technische Universität, Wien.

<sup>23</sup> Vgl. z.B. Chatman, D.G. und R.B. Noland (2011) Do public transport improvements increase agglomeration economies? A review of literature and an agenda for research, Transport Reviews, 31 (6) 725-742.

<sup>24</sup> Stark, J. (2010) Regionalwirtschaftliche Effekte von Infrastrukturinvestitionen im öffentlichen Nahverkehr, Dissertation, Universität für Bodenkultur, Wien.

Trotz der anerkannten positiven Effekte der ÖPNV-Verfügbarkeit und Nutzung muss man davon ausgehen, dass Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs in Österreich wie in den meisten Ländern Europas auch künftig nicht kostendeckend erbracht werden können. Die Deckungslücke zwischen Kosten und Tarifeinnahmen wird weiterhin durch staatliche Zuschüsse in Form von Tarifstützungen, Zahlungen an die Verkehrsverbände oder Direktbestellungen der Gebietskörperschaften zu schließen sein. Das System der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in Österreich ist wie andernorts ein historisches gewachsener ineffizienter „Flickerteppich“ der Verkehrs- und Sozialpolitik<sup>25</sup> (siehe auch Beitrag der Herren Rauter und Kroißbrunner auf dieser Veranstaltung). Aufgrund der Komplexität des Zielsystems der Ausgaben und der Vielzahl der Beteiligten bestanden bisher auch kaum Ansätze zur systematischen Evaluierung der Wirkungen des Mitteleinsatzes – der Rechnungshof hat für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Bundes im Personenverkehr im Jahr 2010 darauf hingewiesen<sup>26</sup>. Erfreulicherweise werden jedoch inzwischen quantifizierbare Leistungsvereinbarungen zwischen Fördergebern und Leistungserbringern getroffen (siehe GWL-Vertrag im Schienenverkehr neu seit 2011).

Es ist interessant, dass die Finanzierung des ÖPNV in Österreich und in vielen anderen Ländern Europas neben den Erlösen aus den Fahrscheinverkäufen, d.h. der Nutzer des öffentlichen Verkehrs sehr stark, vielleicht zu stark durch die Steuerpflichtigen, also aus allgemeinen Haushaltsmitteln aufgebracht wird. Dies gilt sowohl für die Errichtung von Infrastrukturen und deren Unterhalt sowie weiteren Investitionen (z.B. in den Fuhrpark) als auch für den nicht durch Fahrgelderlöse gedeckten Betrieb, also das was wir gemeinhin als „gemeinwirtschaftlich“ bezeichnen. In Wissenschaft, aber auch in der Planungspraxis und seitens der Verkehrsunternehmen wird dagegen schon seit Jahren diskutiert, die Finanzierungsbasis für den ÖPNV zu diversifizieren oder zu verbreitern und insbesondere die Möglichkeit zweckgebundener Einnahmen für den ÖPNV aus weiteren Quellen zu erschließen<sup>27</sup>. Über das Für und Wider zweckgebundener Einnahmen aus steuertheoretischer lässt sich trefflich streiten – der Verkehr ist jedoch wahrscheinlich einer der Bereiche, wo eine Zweckbindung von Einnahmen auf allen Ebenen der Gebietskörperschaften sinnvoll sein kann, weil hier die Akzeptanz bestimmter Abgaben gesteigert werden kann, weil damit sinnvolle, sichtbare und „erfahrbare“ Alternativen gefördert werden.

Zur Verbreiterung der Finanzierungsbasis des ÖPNV im urbanen Raum könnte künftig die Finanzierungsbeteiligung Dritter, also meist von Unternehmen, die zu einem bestimmten

---

<sup>25</sup> Rollinger, W. et al. (2009) Handbuch Öffentlicher Verkehr, Schwerpunkt Österreich, Bohmann Druck und Verlag, Wien.

<sup>26</sup> Rechnungshof (Hrsg.). (2010) Gemeinwirtschaftliche Leistungen des Bundes im Personenverkehr, siehe [http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/2010/berichte/teilberichte/bund/bund\\_2010\\_09/Bund\\_2010\\_09\\_2.pdf](http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/2010/berichte/teilberichte/bund/bund_2010_09/Bund_2010_09_2.pdf).

<sup>27</sup> Ubbels, B., M. Enoch, Potter, S. und P. Nijkamp (2004) Unfare Solutions, Local Earmarked charges to fund public transport, SponPress, London. UITP (Hrsg.) (2003) Die Finanzierung des ÖPNV-Betriebs, Focus, ein offizielles Positionspapier, UITP, Paris.

Ausmaß auch betriebswirtschaftlich durch gute ÖPNV-Anschlüsse profitieren, eine größere Rolle spielen. Die „Nutznießerfinanzierung“ ist ein im Ausland nicht unüblicher Beitrag zur ÖPNV-Finanzierung<sup>28</sup>. Die Nutznießung aus (zusätzlicher) ÖPNV-Infrastruktur besteht beispielsweise darin, dass Kunden oder Angestellte „öffentlich“ schneller und sicherer den Betrieb/das Geschäft erreichen können oder weil aufgrund von besserer Erreichbarkeit Immobilienwertsteigerungen in Haltestellennähe auftreten. Die Einhebung von Nutznießerabgaben ließe sich über verschiedene Kanäle bewerkstelligen, z.B. über die im aktuellen ÖPNV-Gesetz (ÖPNRV-G) vorgesehenen Verkehrsanschlussabgaben für neue Infrastrukturen, bestehende oder neue Instrumente der Immobilienbesteuerung oder Dienstgeberabgaben (ähnlich wie der U-Bahn-Steuer in Wien). Zusätzliche Dienstgeberabgaben ohne eine öko-soziale Steuer- und Abgabenreform<sup>29</sup> erachtet das WIFO allerdings aus Wachstumssicht und wegen der ohnehin schon hohen Belastung des Faktors Arbeit in Österreich für weniger sinnvoll.

Darüber hinaus erscheint die stärkere Einbindung Anreizmechanismen in einen größeren Kontext der Verkehrsnachfragesteuerung sinnvoll: Abgaben, die den Pkw-Verkehr belasten, also beispielsweise Parkgebühren - man könnte sich künftig auch bestimmte Mauten vorstellen - würden verstärkt zur Finanzierung des ÖPNV im urbanen Raum zweckgebunden werden. Hier besteht die Hoffnung bzw. das Ziel, eine doppelte Dividende zu erreichen: nämlich einerseits den städtischen Raum von den negativen Folgen des motorisierten Individualverkehrs zu entlasten und andererseits den ÖPNV als geeignete Alternative zum Pkw zu positionieren.

Schließlich besteht auch die Möglichkeit der stärkeren Inanspruchnahme von öffentlich-privaten Finanzierungs- und Betriebskooperationen, also Public Private Partnerships PPP, bei der Erstellung und dem Betrieb von Infrastrukturen oder der Umsetzung großmaßstäblicher technologischer Projekte im ÖPNV (siehe Oyster-Smartcard-System in London). Bei PPP sollen neben der Finanzkraft auch die fachliche Kompetenz und das Leistungsstreben der Privatwirtschaft genutzt werden, um die Effizienzsteigerung beim Mitteleinsatz zu erhöhen<sup>30</sup>. Das Für und Wider von PPP-Projekten in der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung wird in Wissenschaft und Praxis intensiv diskutiert<sup>31</sup>. Jedenfalls sind vor der Entscheidung für eine PPP-Finanzierungsform eine Reihe von institutionellen und projekt-spezifischen Voraussetzungen zu prüfen, die den potentiellen finanziellen Vorteil für die öffentliche Hand gewährleisten und die Auslagerung von finanziellen Verantwortlichkeiten und Risiken rechtfertigen<sup>32</sup>.

---

<sup>28</sup> Ubbels et al., 2004; Boltze, M. und S. Groer (2012) Drittnutzerfinanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs – Ein Leitfadens für Auftraggeber, Technische Universität, Darmstadt.

<sup>29</sup> Vgl. Aiginger, K., H. Handler, M. Schratzenstaller und G. Tichy (2008) Ziele und Optionen der Steuerreform Plädoyer für einen anspruchsvollen Ansatz, WIFO, Wien.

<sup>30</sup> Puwein, W. (2005) Effizienzsteigerungen in der Verkehrsinfrastruktur durch Privatisierungsschritte, WIFO-Monatsbericht 3/2005, S. 175-189, WIFO, Wien.

<sup>31</sup> OECD (Hrsg.) (2008) Transport Infrastructure Investment – Options for Efficiency, OECD, Paris.

<sup>32</sup> Puwein, W., M. Czerny, H. Handler, D. Kletzan und M. Weingärtler (2004) Modelle der "Public Private Partnership" im Lichte der theoretischen Diskussion und der empirischen Erfahrungen, WIFO, Wien.

Eine der Daueraufgaben der Verkehrsunternehmen, der Verkehrsverbände, aber auch der Politik und Planung besteht jedenfalls darin, alle Möglichkeiten der Erlösverbesserung im ÖPNV auszuschöpfen. Das heißt beispielsweise auf Seiten der Planung, die Effizienz der Dienstleistungen durch eine ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung zu erhöhen oder Möglichkeiten einer besseren Auslastung des öffentlichen Verkehrs außerhalb der Stoßzeiten z.B. durch eine differenzierte Preispolitik zu schaffen.

### **Trotz Konsolidierung: Öffentlicher Personennahverkehr als Zukunftsaufgabe**

Die skizzierten Möglichkeiten der zusätzlichen Finanzierung des ÖPNV werden das Gesamtsystem der budgetären Verantwortlichkeiten in Österreich in Zukunft bestenfalls ergänzen. Die Bereitstellung von Infrastrukturen und Dienstleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs bleibt weitgehend öffentliche Aufgabe und wird aus allgemeinen Haushaltsmitteln zu fördern sein.

Die Budgetpolitik steht allerdings aktuell vor großen Herausforderungen: Die Konsolidierung der öffentlichen Haushalte schränkt die Ausgabenspielräume des Staates mittelfristig ein, zur Bewältigung zukünftiger Herausforderungen wie demographischer Wandel, Klimawandel oder Bildung sind jedoch zusätzliche Ausgaben erforderlich. Erste Maßnahmen zur Vermeidung weiterer budgetärer Risiken wurden eingeleitet (Stichwort „Schuldenbremse“), auf Seiten der einnahmeseitigen Konsolidierung, die in eine strukturelle Neuausrichtung des Abgabensystems münden sollte, ist Fortschritt naturgemäß schwieriger zu erreichen.

Das WIFO hat die Prinzipien einer Konsolidierungsstrategie, die sich an langfristigen wirtschaftspolitischen und gesellschaftlichen Zielen orientiert, ausführlich dargelegt<sup>33</sup>. Dazu gehören die Stärkung der Wachstumseffekte der Ausgaben und die Rückführung von wachstumshemmenden Abgaben. Darüber hinaus sollten zukunftsrelevante Ausgabenpositionen wie insbesondere Bildung und Forschung vom Sparen ausgenommen werden. Trotz Haushaltskonsolidierung darf schließlich das Ziel einer Reduktion des Ressourcenverbrauchs und die Minderung der Belastung von Umwelt- und Klima nicht aus den Augen verloren werden.

Die notwendige Budgetkonsolidierung betrifft potentiell auch die Ausgaben für den Betrieb und die Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr, die zu einem großen Teil durch die Städte und Kommunen bestritten werden. Deren budgetären Spielräume in Form der freien Finanzspitze zeigen sich äußerst konjunkturabhängig. Die einsetzende Rückführung des kommunalen Schuldenstandes hat sich im letzten Jahr positiv ausgewirkt<sup>34</sup>.

---

<sup>33</sup> Aiginger, K., M. Böheim, K. Budimir, N. Gruber, H. Pitlik, M. Schratzenstaller und E. Walterskirchen (2010) Optionen zur Konsolidierung der öffentlichen Haushalte in Österreich, WIFO, Wien.

<sup>34</sup> Kommunalkredit Austria AG (2012) Gemeindefinanzbericht 2012 – Rechnungsjahr 2011, Kommunalkredit, Wien.

Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds gehören meines Erachtens zu den wichtigen Zukunftsinvestitionen der öffentlichen Hand, weil die bessere Verfügbarkeit von ÖPNV-Infrastruktur und -Dienstleistungen sowie von Fuß- und Radwegenetzen eine wichtige angebotsseitige Voraussetzung für nachhaltigere Mobilitäts- und damit Konsummuster darstellen. Wie bereits erwähnt, sind trotz des Ausgabenbedarfs auch im ÖPNV-Bereich laufend Effizienzsteigerungspotentiale auszunutzen - beispielsweise in der Beschaffung, durch die bessere Steuerung der Auslastung durch adäquate Tarifsysteme oder durch eine stärker integrierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zur Verbesserung des „Wirkungsgrads“ des ÖPNV.

### **Die Förderung des Ausbaus des ÖPNV erfordert die Berücksichtigung bestimmter Leitlinien und Kriterien.**

Das Finanzierungssystem für den ÖPNV in Österreich sollte den aktuellen sozial- und umweltpolitischen Herausforderungen angepasst werden und eine Planungssicherheit für die Kommunen und Aufgabenträger gewährleisten. Dabei sind die folgenden Leitlinien stärker zu berücksichtigen:

- Die Mittelausstattung des ÖPNV sollte die in einem nationalen Masterplan für Mobilität und Verkehr formulierten (Verlagerungs-)Ziele widerspiegeln, die den Weg hin zu einem effizienten und nachhaltigen Verkehrssystem in Österreich aufzeigen<sup>35</sup>. Ziele und Maßnahmen und damit der erforderliche Mittelbedarf für den ÖPNV insbesondere in den Ballungsräumen werden aufgrund des zu erwartenden Nachfragewachstums und der dringlichen Handlungsbedarfs in den Bereichen Umwelt, Raum und Klima weitreichend sein. Eine Aufstockung der bisherigen Finanzmittel ist trotz der Potentiale zur Effizienzsteigerung im System wahrscheinlich unumgänglich, wenn das Angebot im Nahverkehr zu einer deutlichen Verkehrsverlagerung vom Pkw beitragen soll. Den Kommunen, Ländern und Verbänden sollte ein stärkeres Engagement des Bundes insbesondere bei den Investitionen in den urbanen ÖPNV zugesichert werden. Auch Investitionen in die Attraktivitätssteigerung des Rad- und Fußverkehrs sowie in das Mobilitätsmanagement sollten intensiviert werden.
- Ob und in welcher Höhe Investitionen in neue nachfragesteigernde ÖPNV-Infrastrukturen oder den Fuhrpark beispielsweise vom Bund direkt oder von bestehenden Quellen (Klimafonds) ko-finanziert würden, würde von der erwarteten Effizienz und der Auslastung der neuen ‚Projekte‘ abhängig gemacht werden. Seitens der Fördergeber sind Fehlanreize der Förderung, die z.B. zur Erstellung von

---

<sup>35</sup> Der im Dezember 2012 vorgestellte „Gesamtverkehrsplan“ des BMVIT (siehe [www.bmvit.gv.at/gvp](http://www.bmvit.gv.at/gvp)) ist ein wichtiger Meilenstein hin zu einer integrierten Sichtweise in der nationalen Verkehrspolitik. Das Dokument stellt ein seit langem gefordertes integriertes Konzept dar, das über die Auflistung von nationalen Bauvorhaben (wie in den Rahmenplänen der Infrastrukturbetreiber) hinausgeht.

Infrastrukturen mit langfristig problematischen Betriebs-, Unterhalts- oder Erneuerungskosten führen, zu vermeiden<sup>36</sup>. Die Betrachtung des Lebenszyklus von Einrichtungen ist Teil guter Investitionspolitik.

Geben wir uns dem Gedanken eines neuen einheitlichen, wesentlich durch den Bund getragenen Fonds der Finanzierung für Maßnahmen der urbanen Mobilität hin: Er würde vorrangig solche Maßnahmen unterstützen, die zu einer Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds sowie zu einer stärkeren Integration von Siedlungsentwicklung und Verkehr beitragen. Ein solcher Fonds würde aufgrund begrenzter Mittel als „Wettbewerb“ organisiert sein, der die Verteilung finanzieller begrenzter Ressourcen optimieren hilft.

Für die Auswahl von Projekten, die seitens der Länder, Verkehrsverbünde, Städte und Kommunen in großer Zahl und in hoher Qualität zu erwarten sind, müsste dafür das Rad für die generellen Entscheidungskriterien nicht neu erfunden werden. Andere Länder wie England oder die Schweiz haben – unter ähnlichen institutionellen Voraussetzungen – schon seit geraumer Zeit Programme aufgelegt, die die Aufgabenträger in ihren Bemühungen unterstützen, urbane Verkehrsverlagerungsstrategien umzusetzen oder die regionale Raumentwicklung zu koordinieren. In Programmen wie dem eher lokal orientierten „Local Sustainable Transport Funds“ (bzw. den Vorgängern) oder der Schweizer Regelung über die Bundesförderung für Verkehrsinfrastrukturen werden solche investiven Projekte gefördert<sup>37</sup>,

- die einen hohen Anspruch und ein großes „Ehrgeiz“ der anvisierten Resultate und Ziele in der urbanen Mobilität aufweisen sollen,
- deren vorgeschlagene Maßnahmen in Kohärenz miteinander stehen und sich effizienzsteigernd gegenseitig ergänzen,
- die zeitlich und finanziell umsetzbar sind und in denen sinnvolle Zwischenschritte aufgezeigt,
- die Möglichkeiten zur Nutzung externer Finanzierungsquellen wie Beiträge von Entwicklungsgesellschaften oder Anrainerbetrieben bieten (siehe oben),
- die eine Kohärenz mit den weiteren Strategien des Förderwerbers im Bereich von Mobilität und Raum aufweisen,
- die die Einbeziehung möglichst vieler relevanter Akteure über die Gemeinde hinaus einbeziehen und trotzdem eine klare Definition der Trägerschaft aufweisen (bezüglich der rechtlichen und finanziellen Umsetzung)
- die in der Untersuchung möglicher infrastruktureller, planerischer und modaler Effekte einen umfassenden Ansatz verfolgen und
- die bei der Variantenauswahl Wirksamkeit und Kosteneffizienz berücksichtigen.

---

<sup>36</sup> Die Folgen von Fehlanreizen bei der ÖPNV-Finanzierung lassen sich in Deutschland beobachten, wo in den 1970er und 80er Jahren massiv in den oft unterirdischen Stadtbahnbau investiert werden konnte, die Kommunen jetzt aber vor hohen Folgekosten des Unterhalts stehen.

<sup>37</sup> Department for Transport (DfT) (Hrsg.) (2011) Local Sustainable Transport Fund - Guidance on the Application Process, DfT, London; Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) (Hrsg.) (2004) Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Prüfkriterien – Anwendungshandbuch, ARE, Bern.

Besonders wichtig erscheint es, dass Investitionen in urbane und regionale Nahverkehrssysteme in ein kohärentes Konzept von Planungen eingebettet sind (Punkt 5). Kostspielige Investitionsprojekte wie der Auf-/Ausbau der Schnellbahnsysteme oder die Erweiterung der Straßen-/Stadtbahnnetze sind nur dann positiv zu bewerten, wenn in der Region nicht konkurrierende infrastrukturelle Maßnahmen vorangetrieben werden, die die Suburbanisierung und Pkw-Mobilität weiter stimuliert und die Auslastung der neuen ÖPNV-Systeme beeinträchtigt. Kohärenz bedeutet eine verkehrsmittelübergreifende Verkehrsplanung aus einem Guss, die die potentiellen Interaktionen von Maßnahmen berücksichtigt.

Schließlich ist es sinnvoll, investive Maßnahmen im Umweltverbund auch danach zu bewerten, ob und wie sie zu einer stärkeren Kooperation über die Gemeindegrenze hinaus beiträgt (Punkt 6). Dieser Grundsatz ist insbesondere im Schweizer Fördersystem des Bundes als wichtige Bedingung zur Förderung von Projekten bzw. als wichtiger Anreiz für Kommunen enthalten. Mit durch die Akteure vor Ort aufzustellende Agglomerationsprogramme soll das regionale Bewusstsein sowie die Handlungsbereitschaft für die dringlichen Herausforderungen des Verkehrs und einer koordinierten Raumentwicklung gestärkt werden.

### **ÖPNV und urbane Mobilität: Abschließende Einschätzungen**

Die Zukunftsfähigkeit urbaner Mobilitätssysteme hängt von verschiedenen Faktoren ab, zu denen ein kohärentes Zielsystem von Verkehrspolitik und -planung, die Ambitioniertheit und Stringenz der Ziele und Maßnahmen, aber auch die Berücksichtigung von Aspekten der prozeduralen, technologischen und gesellschaftlichen Innovation gehören<sup>38</sup>. Innovative prozedurale bzw. politische Lösungen sind beispielsweise für die Pendlerproblematik zwischen den Kernstädten und ihrem Umland dringend zu entwickeln. Auch wird die gesellschaftliche Akzeptanz von Maßnahmen in ein durch komplexe und gegensätzliche Ansprüche in der Mobilität geprägtes Umfeld eine noch wichtigere Bedeutung in der urbanen Verkehrspolitik einnehmen – sei es im Bereich der Angebotspolitik oder der Nachfragesteuerung aufgrund von Anreizen, Preisen oder Verboten. Die Stadt Wien macht derzeit bei der Herbeiführung von Akzeptanz im Bereich der Parkraumbewirtschaftung dahingehend lehrreiche Erfahrungen – im positiven wie im negativen Sinne.

Die künftige Bevölkerungsentwicklung Österreichs, deren Dynamik sich ganz vordringlich auf die Zentralräume konzentriert, und der Wandel der Mobilitätsbedürfnisse und -präferenzen werden die Steuerung der urbanen Mobilität vor große Herausforderungen stellen. Einerseits muss für den ÖPNV von zum Teil deutlich steigender Nachfrage ausgegangen werden, der durch eine Verbesserung des Angebots – vielleicht weniger in Wien, jedoch insbesondere in

---

<sup>38</sup> May, A. (2013) Urban transport and Sustainability: The Key Challenges, International Journal of Sustainable Transportation, 7 (3) 170-185.

der regionalen Vernetzung aller österreichischen Ballungsräume – begegnet werden muss. Andererseits stellt die in Teilen ‚multimodalere‘ und auch im urbanen und suburbanen Raum tendenziell alternde Bevölkerung besondere Anforderungen an öffentliche Verkehrssysteme, was Zugänglichkeit, Sicherheit und Komfort sowie nicht zuletzt den „Lifestyle-Faktor“ angeht. Die Verbesserung in diesen Bereichen kommt allen Nutzern des öffentlichen Verkehrs mittelbar und allen (auch nicht regelmäßig öffentlich mobilen) Verkehrsteilnehmern in der Stadt zugute. Urbane Mobilität wird nicht an den Stadtgrenzen halt machen; gerade in einem effizienten Stadt-Umland-Verhältnis liegt ein Schlüssel zur Bewältigung der Herausforderungen stadtverträglicher Mobilität. Das Beispiel der Ausweitung der Parkpickerl-Zonen in Wien zeigt jedoch auch folgendes: Proaktives Handeln und die Stringenz der Verkehrspolitik im urbanen Raum können einerseits zu regionalen Spannungen führen – in diesem Fall aufgrund der zu spät einsetzenden landesübergreifender Kommunikation –, andererseits aber auch den regionalen Handlungsdruck herausstellen und so Anstöße für politisch-planerische Lösungen liefern (hier: Angebotsausweitungen, Neujustierung der Finanzierungsverantwortungen).

Der ÖPNRV mit seinen vielfältigen Funktionen sowie seinem positiven ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Nutzen erfordert eine nachhaltige, jedoch auch effiziente, transparente und an nachvollziehbaren Kriterien orientierte Finanzierung – im investiven und innovativen Bereich, aber auch für den Unterhalt und die Erneuerung bestehender Infrastrukturen und den Betrieb. Dazu müssen angemessene öffentliche Mittel zu Verfügung stehen, die um weitere Finanzierungsquellen sinnvoll ergänzt werden können oder sollten. Dies vor allem dort, wo nachweislich auch nicht unmittelbare Nutzer des öffentlichen Verkehrs von ihm profitieren können („Nutznießerprinzip“) oder wo beispielweise eine Querfinanzierung vom Pkw-Verkehr zum ÖPNV bestimmte Maßnahmen der Nachfragesteuerung sinnvoll unterstützen und legitimieren. Effizienzsteigerung im Betrieb, Kostencontrolling bei Investitionen und Verbesserung der allgemeinen Erlössituation sind Daueraufgaben, die seitens der Verbände und Verkehrsunternehmen schon seit Jahren erkannt und zum Teil mit Erfolg umgesetzt worden sind.

Eine angebotsorientierte Nahverkehrspolitik, also der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Städten und Regionen wird schließlich ohne parallel zu setzende „Push-Maßnahmen“, also solche Maßnahmen, die den motorisierten Individualverkehr in Städten und seine negativen Effekte begrenzen, nicht die gewünschten und erforderlichen Effekte der Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖPNV erzielen. Andererseits werden solche „Push-Maßnahmen“ ohne Angebotsausweitung bei den Alternativen im Umweltverbund nicht die erforderliche gesellschaftliche Akzeptanz erhalten. Städte wie Stockholm und Wien mit unterschiedlichen Ansätzen der Steuerung des Pkw-Verkehrs bei einem gleichzeitig sehr guten Angebot im öffentlichen Verkehr haben gezeigt, dass Verkehrsteilnehmer bereit sind, ihr Verhalten zu ändern, wenn sie kostengünstig komfortabel, schnell und sicher „öffentlich unterwegs“ sein können.