

# Ohne Geld kein Verkehr!

Modelle der Finanzierung des ÖPNV in  
Deutschland, der Schweiz und in Österreich

- **Pläne der Europäischen Kommission**
- **Derzeitige Situation in Österreich**
- **Veränderte Rahmenbedingungen der Finanzierung der Städte und Gemeinden**
- **Modell Deutschland**
- **Modell Schweiz**
- **Anforderungen in der Zukunft**
- **Lösungsmöglichkeiten**



## The 2011 Transport White Paper

- **"Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system"**  
**COM/2011/0144**
- **Target** - 60% reduction in transport CO<sub>2</sub> emissions by 2050
- **Two specifically 'urban' goals**
  - Phase out the use of conventionally fuelled cars in cities by 2050 – half their use by 2030
  - Towards 'zero emissions' city logistics in major urban centres by 2030
- **Sets out 40 specific EC actions for 2011 - 2020**

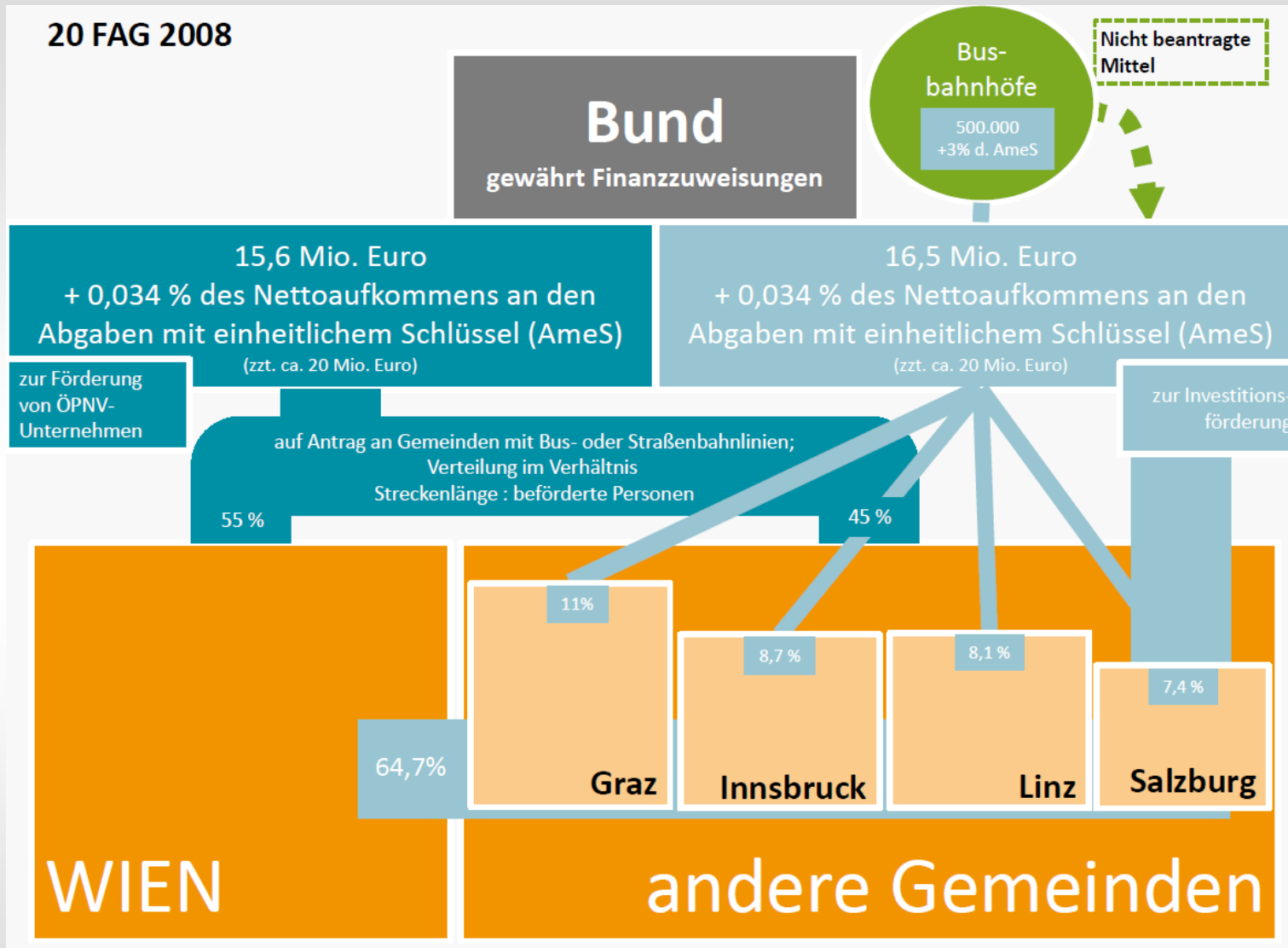
- **Bundesmittel**
  - Finanzausgleichsgesetz (FAG)
    - § 20 Abs. 1 FAG Förderung von ÖPNV Unternehmen
    - § 20 Abs. 2 FAG Investitionsförderung
  - Gesetz zur Schüler- und Lehrlingsfreifahrt
  - Mineralölsteuergesetz
  - Verkehrs-Anschlußabgabe (flächenbezogen, Betriebsansiedlungen)
  - Klimafond
- **Landesmittel**

Über eigene Landesgesetze

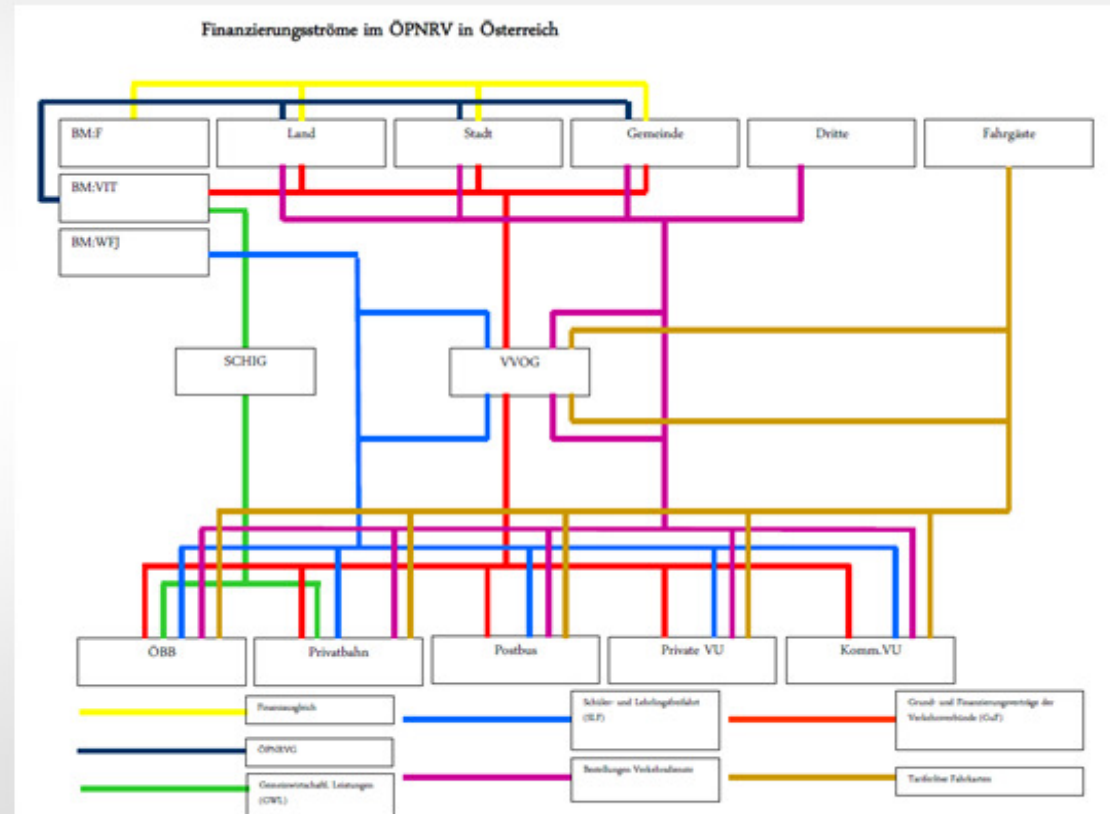
  - In OÖ z.B.: „...können 20 % der Beschaffungskosten für Fahrzeugbeschaffung gefördert werden“
- **Kommunale Förderungen**
- **Querverbund steuerlich und betrieblich**

Finanzierungsleistungen des Bundes im Kalenderjahr 2013	in Euro
Gemeinwirtschaftliche Leistungen der Schienenbahnen (ÖBB und Privatbahnen)	671,4 Millionen
Leistungen gemäß ÖPNRV-G 1999 (Verkehrsverbünde inklusive Semestertickets)	75,3 Millionen
Bestellerförderung	7,3 Millionen
Abgeltung Schüler- und Lehrlingsfreifahrt (BMFJ) im Schuljahr 2013/2014	391,5 Millionen
Zahlungen gem. § 20 Abs. 1 und 2 Finanzausgleichsgesetz (BMF) an Gemeinden	79,7 Millionen
<b>Summe für den Betrieb des ÖPNRV</b>	<b>1.225,2 Millionen</b>

Quelle: [bmvit](#), Abteilung II/Infra 6; [BMF](#); [BMFJ](#).



- Keine klare, übergeordnete und abgestimmte Strategie zum ÖPNV
- Keine ausreichenden Finanzierungsmittel
- Keine Finanzierungs- und Planungssicherheit
- In den Städten Verlagerungsdruck vom IV zum ÖV
- Städte sind Aufgabenträger ohne entspr. Finanzausstattung für Investitionen und Betrieb
- Kostenschiere öffnet sich ständig
- Zusätzliche Finanzmittel sind erforderlich



Quelle: Andreas Rauter, VOR

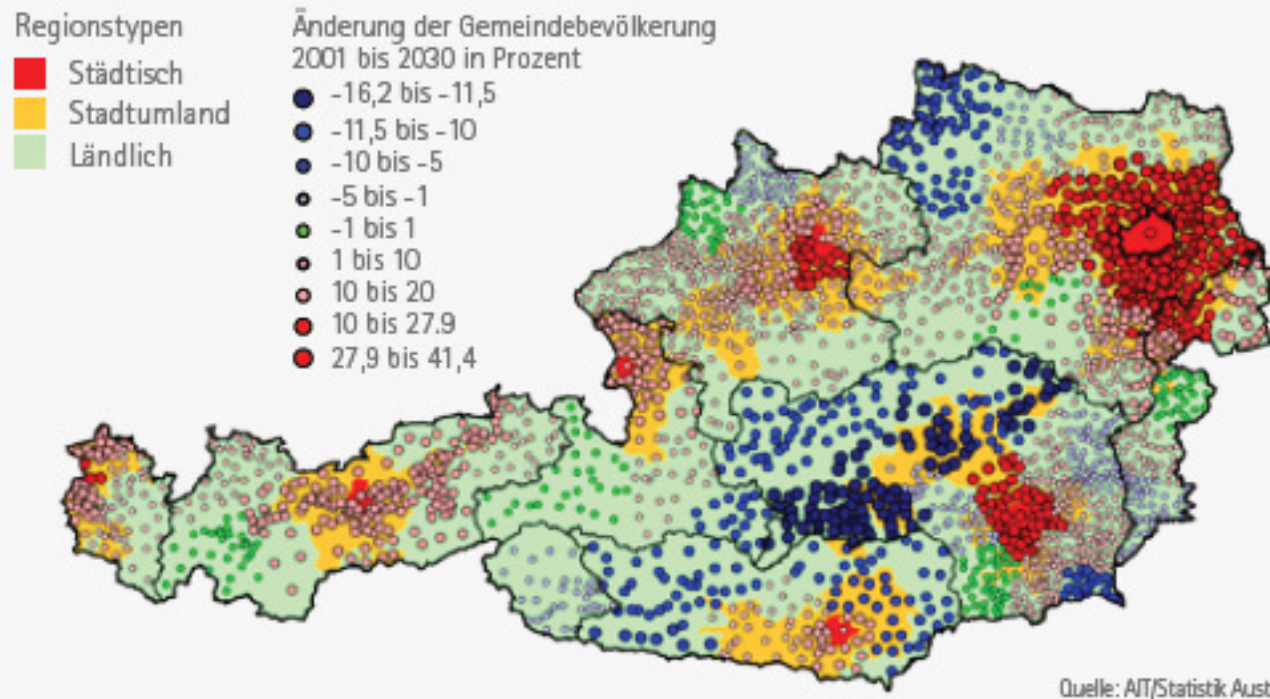
	<b>Was regelt er? Maßnahmen?</b>	<b>Mit GVP abgedeckt?</b>
■ <b>Gesamt</b>	ganz, hundertprozentig, lückenlos?	■ <b>NEIN</b>
	<input type="radio"/> Luft	
	<input type="radio"/> Wasser	
	✓ <input checked="" type="radio"/> Bahn national, tw. regional	
■ <b>Verkehr</b>	<input type="radio"/> Bahn Nahverkehr	■ <b>Nur ÖBB, sonst Absichts- erklärungen</b>
	<input type="radio"/> Bus national, regional	
	<input type="radio"/> Stadtverkehr	
	<input type="radio"/> Personen	
	<input type="radio"/> Güter	
■ <b>Plan</b>	Entwurf, Idee, Konzept	■ <b>NAT-Neu</b>





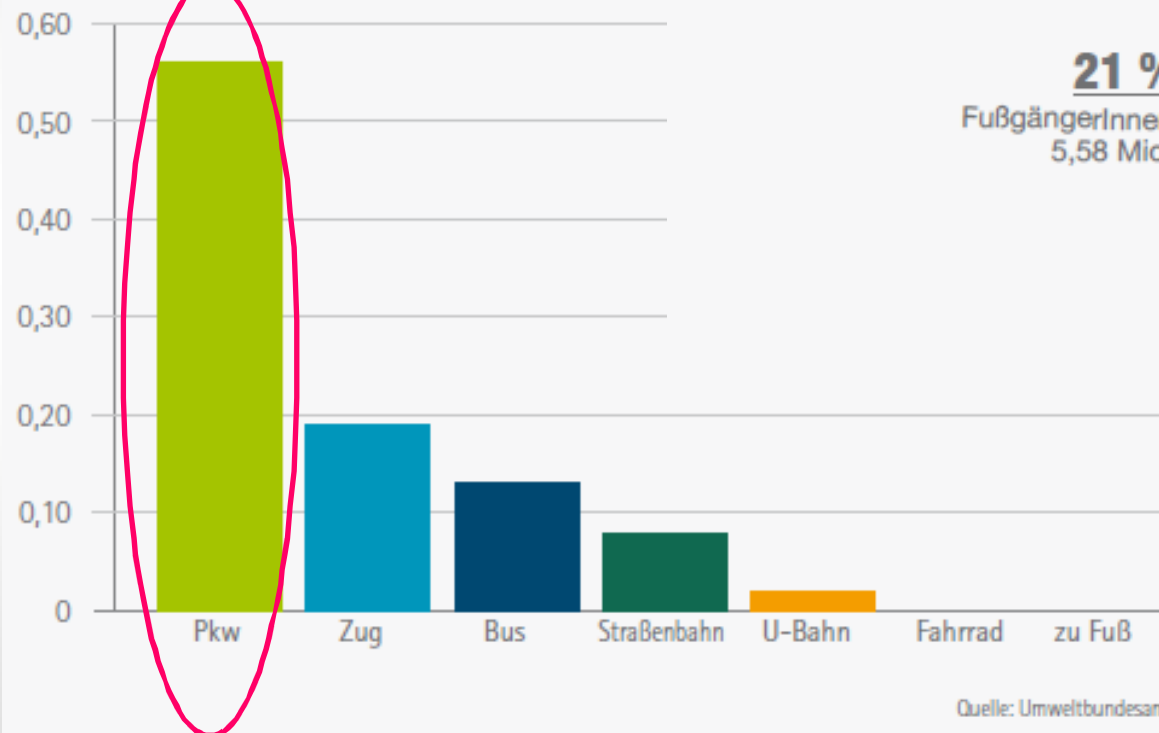
- In den 10 größten Agglomerationen Österreichs leben 60 % der Menschen
- 1,6 Mrd. Fahrgäste im Nah- und Regionalverkehr werden im GVP 2025 nicht berücksichtigt!

Abbildung 17  
Änderung der Gemeindebevölkerung



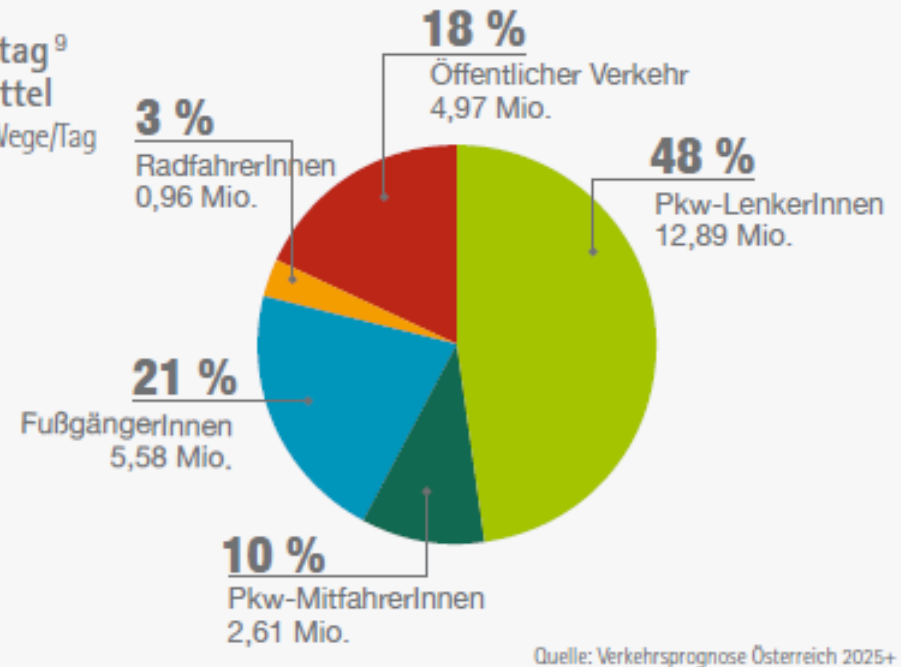
# Priorisierung des ÖPNV geg. IV fehlt völlig!

Abbildung 16  
Energieverbrauch nach Verkehrsträger  
in kWh pro Personenkilometer



15.1.15 Albert Waldhör

Abbildung 3  
Wege pro Werktag<sup>9</sup>  
und Verkehrsmittel  
in Prozent und Mio. Wege/Tag

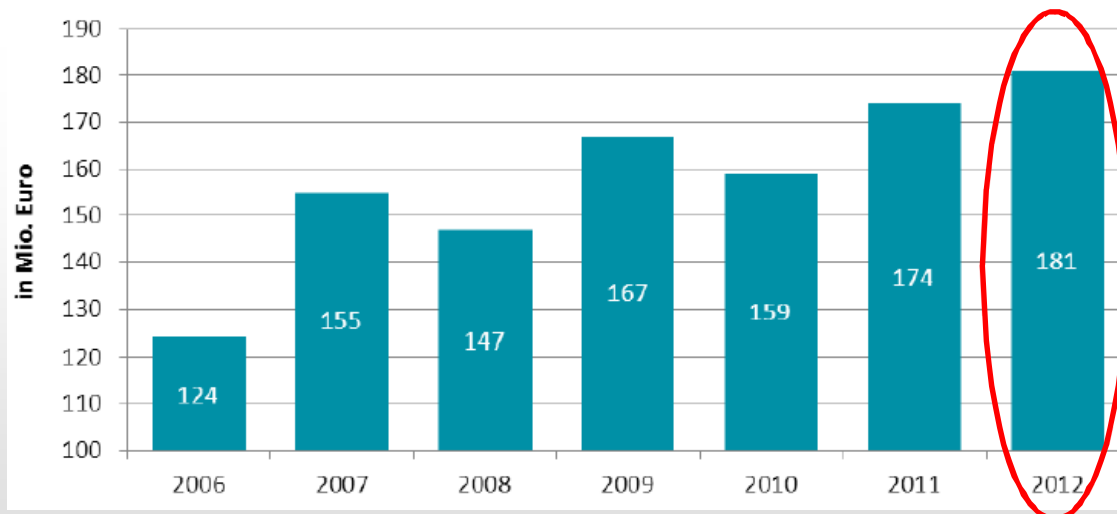


Modelle der ÖPNV-Finanzierung

# Konsolidierte Betrachtung der Städte inkl. ausgegliederter Betriebe



ÖPNV Einnahmen und Ausgaben exkl. Transfers zwischen Städten und Betrieben; in Tsd. Euro	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Veränderung 2006 - 2012
Ausgaben der Städte	49.856	52.582	57.642	58.629	70.288	67.500	68.668	38%
Einnahmen der Städte	31.161	28.133	28.388	27.249	27.750	32.662	30.613	-2%
<b>Saldo Städte</b>	<b>-18.695</b>	<b>-24.449</b>	<b>-29.254</b>	<b>-31.380</b>	<b>-42.538</b>	<b>-34.838</b>	<b>-38.055</b>	<b>104%</b>
Ausgaben Betriebe	282.126	301.152	322.429	357.306	369.732	366.389	364.347	29%
Einnahmen Betriebe	176.918	170.453	204.533	221.989	253.180	227.054	221.197	25%
<b>Saldo Betriebe</b>	<b>-105.208</b>	<b>-130.699</b>	<b>-117.896</b>	<b>-135.317</b>	<b>-116.552</b>	<b>-139.335</b>	<b>-143.150</b>	<b>36%</b>
<b>Gesamtsaldo</b>	<b>-123.903</b>	<b>-155.148</b>	<b>-147.150</b>	<b>-166.697</b>	<b>-159.090</b>	<b>-174.173</b>	<b>-181.205</b>	<b>46%</b>
Ausgaben Städte + Betriebe	331.982	353.734	380.071	415.935	440.020	433.889	433.015	30%
Einnahmen Städte + Betriebe	208.079	198.586	232.921	249.238	280.930	259.716	251.810	21%
<b>Gesamtsaldo</b>	<b>-123.903</b>	<b>-155.148</b>	<b>-147.150</b>	<b>-166.697</b>	<b>-159.090</b>	<b>-174.173</b>	<b>-181.205</b>	<b>46%</b>



Quelle:  
Befragung aller Städte über 30.000 EW +  
Landeshauptstädte (exkl. Wien);  
Rückmeldung: 10/14;  
März, 2013.



## Die finanziellen Leistungen des österreichischen Straßenverkehrs 2012

Einnahmen des österreichischen Bundeshaushaltes aus verkehrsabhängigen Steuern, Abgaben und sonstigen öffentlichen Zahlungen

	<u>in Mrd. Euro</u>
Mineralölsteuer	4,01
Mehrwertsteuer Kraftstoffe	1,376
Mehrwertsteuer Kfz-Erwerb*	1,634
Mehrwertsteuer sonstige Leistungen (Reparaturen, etc.)*	0,996
Kfz-Steuer (davon zweckgebunden für ÖV: 0,0247 = ca. 51%)	0,045
motorbezogene Versicherungssteuer	1,728
Normverbrauchsabgabe	0,507
Versicherungssteuer*	0,315
Mauten Lkw (Asfinag)*	1,062
Mauten: Pkw-Vignetten (Asfinag); inkl. Ersatzmaturen*	0,368
Mauten: Pkw-Streckenmaturen (Asfinag)*	0,131
sonstige Steuern, Abgaben und finanzielle Leistungen*	0,29
<b>Summe:</b>	<b>12,462</b>

\* Werte für 2011 bzw. Berechnungen auf Basis von Werten aus 2011

Quelle: ÖAMTC

**Zweckbindung eines Teils der Verkehrseinnahmen des Bundes für den ÖPNV in ganz Österreich!**

- Nachhaltige Schuldenberge bei Bund, Ländern und Gemeinden
- Langfristige Infrastrukturprojekte werden nicht aus laufenden Steuern sondern aus weiteren Schulden (PPP) finanziert
- Mega-Bauprojekte saugen alle Mittel ab  
Koralpm € 5,5 Mrd., Semmering € 3,1 Mrd., Brenner € 7,5 -10 Mrd., Anteil Ö. € 2,0 -3,0 Mrd. (?)
- Bestehende Infrastruktur ist höchst erneuerungsbedürftig
- Zunehmende Verkehrsstaus und Umweltbelastung erfordern forcierten Ausbau des ÖPNV und Verlagerungen weg vom IV hin zum ÖPNV
- Vorgaben für Klimaschutzziele der EU und Österreichs machen Maßnahmen unumgänglich
- Im Rahmen des EU-Projektes „Verkehr 2050“ sollen im Stadtverkehr:
  - bis 2030 Fahrzeuge mit herkömmlichem Antrieb halbiert,
  - bis 2050 Fahrzeuge mit herkömmlichem Antrieb auf Null gesenkt werden!
- Verkehrspolitik ist auf Straßenausbau fokussiert

- Die Finanzierung des städtischen ÖPNV über den Querverbund und die Städte ist teilweise schon weggefallen bzw. nicht mehr möglich, da die Erlöse aus den im Wettbewerb stehenden Energiebereichen wegbrechen.
- Der Ausbau der Stadt-/Vorort-Verkehre im ÖPNV ist dringend erforderlich
- Bis 2025 wird ein Zuwachs an Einpendlern im ÖPNV von 25% (Linz) und 50% (Wien) prognostiziert.
- Die Binnenverkehre werden um 15% (Linz) und 24% (Wien) zunehmen. (Basis 2011-2025, Daten ÖIR, 2014)
- Das bedeutet:
  - Ausbau von Linien und Strecken
  - Verdichtung der Takte
  - Anpassung der Betriebszeiten
  - Mehr Personal, mehr Fahrzeuge
- In Summe mehr Kosten für Betrieb und Infrastruktur!
- Bei einem Kostendeckungsgrad der städtischen Verkehrsunternehmen von 50-70 % bedeutet das eine gewaltige Erhöhung des Abgangs, der nicht mehr finanzierbar ist!

- Im städt. Nahverkehr werden ca. 60% aller Personen des ÖPNV Österreichs befördert! Dieser Anteil wird weiter zunehmen
- Eine gesetzlich geregelte Finanzierung des ÖPNV in Bezug auf Infrastruktur und Fahrzeuge genießen nur
  - die ÖBB: Zuschuss 2013 € 2,7 Mrd.
  - die Privatbahnen: Zuschuss 2013 € 230 Mio.
- Die Städte, mit Ausnahme Wien, gehen nahezu leer aus!
- Das ÖPNRV-G sieht Mittel von € 20,0 Mio. für ganz Österreich vor
- Klimafond Zuschuss für CO<sub>2</sub>-Einsparung pro Fahrzeug € 30 bis € 60.000,-
- Von den FLAG-Mitteln geht ein Großteil nach Wien
- Der Bund und die Länder gewähren Förderungen für Infrastruktur und Betrieb nur eingeschränkt und anlassbezogen, sonst ADTV's
- Es gibt kaum Mittel für Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur und den Fuhrpark der Städte

**Das ist keine gute Ausgangsbasis, die Anforderungen  
der Fahrgäste in der Zukunft bedarfsgerecht erfüllen zu können!**

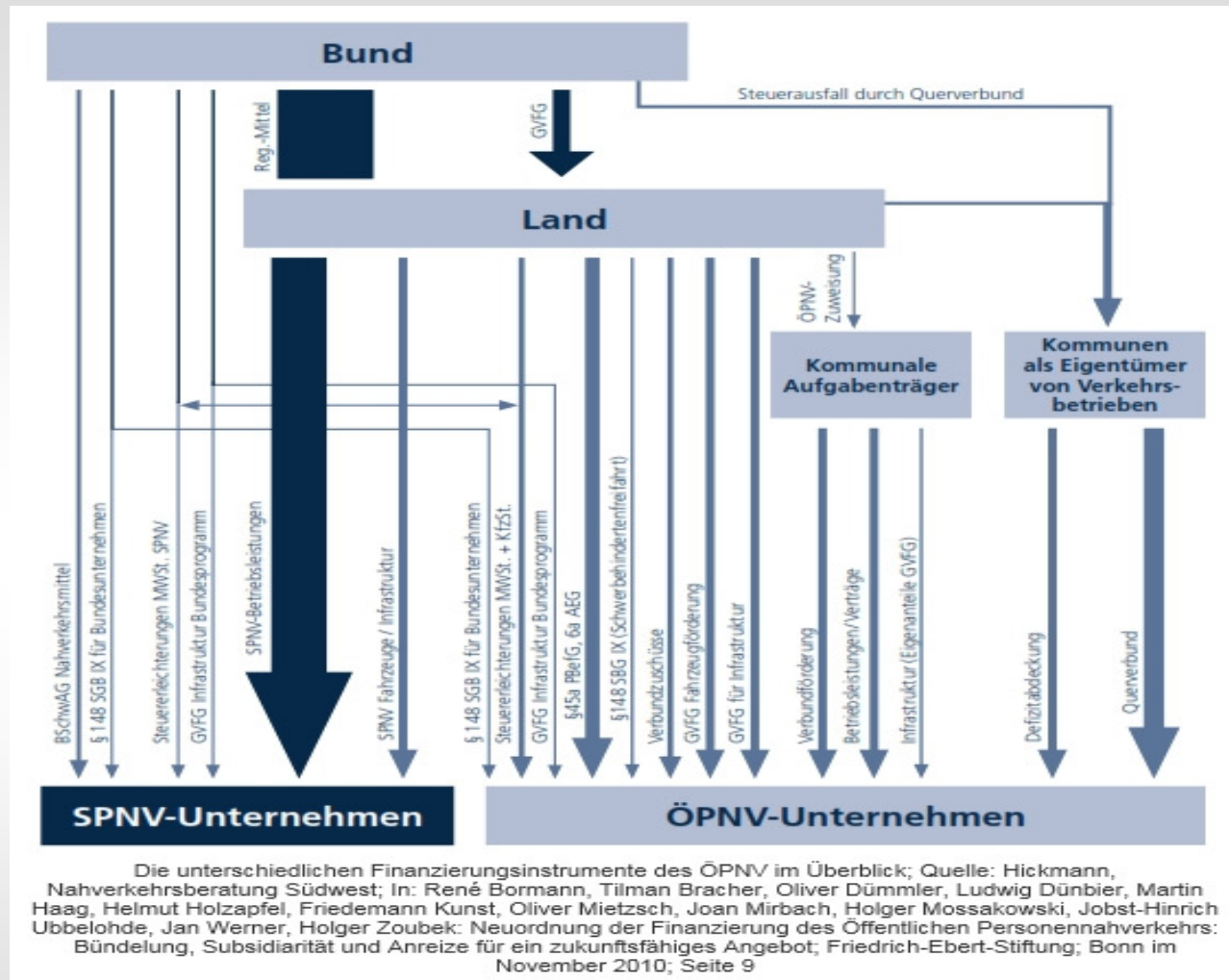


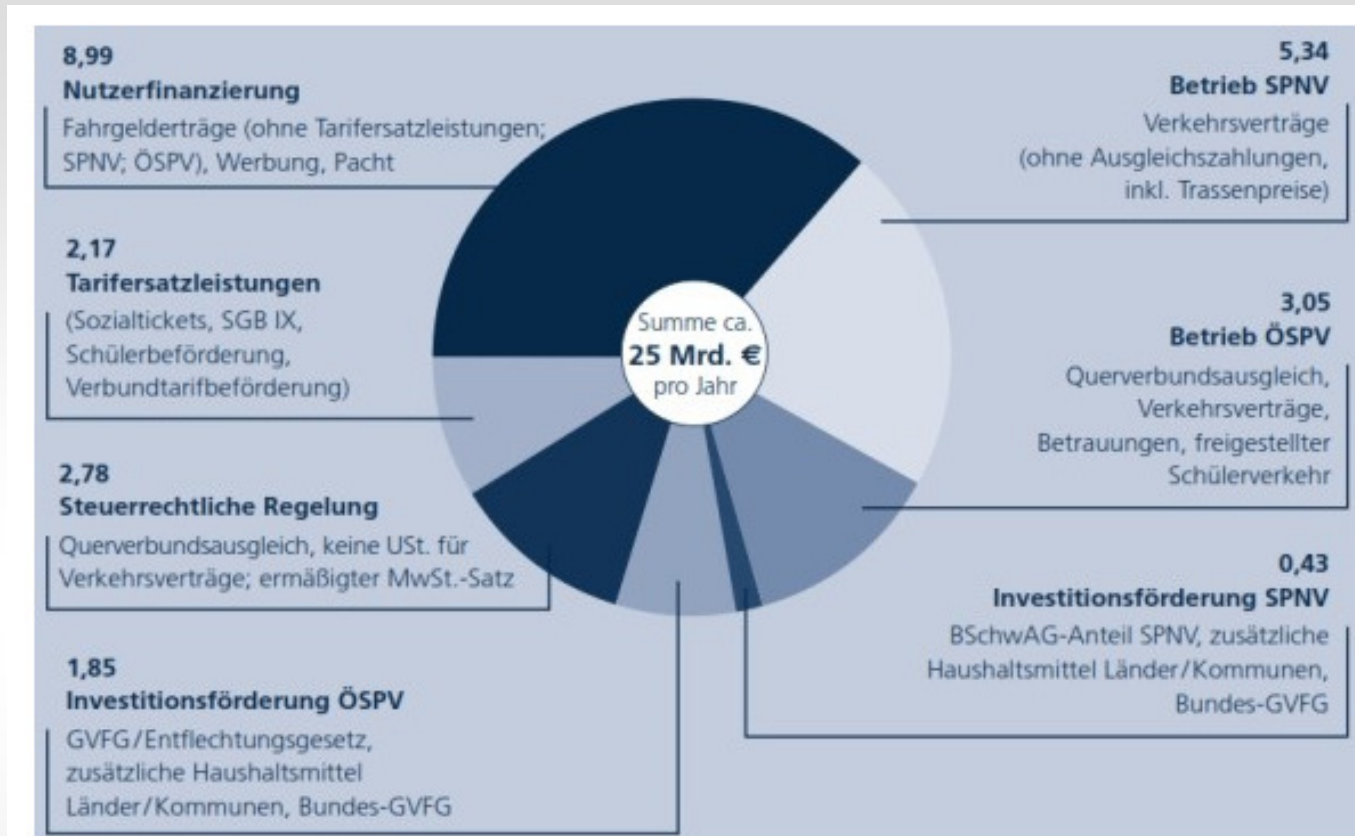


## Komplex, kompliziert und in Revision

- Finanzierung durch Bund, Länder und Gemeinden
- Je nach Bundesland, Zweck-, Regionalverbänden und Kommunen unterschiedlich
- Fortführung der Finanzierungen durch die öffentliche Hand ist in Verhandlung
- Neben Fahrgelderträgen auch
- Tarifersatzleistungen für
  - Sozialtickets (SBGIX) => Bund
  - Schüler und Auszubildende (§ 45a PBfG und § 6a AEG) => Bundesländer, neu: Kommunen
- ADTV's in Verbänden durch Zweck-, Regionalverbänden und Kommunen
- Steuerliche Regelung für Kommunen (Querverbundaussgleich, erm. USt.-Regelungen)
- Querverbund innerhalb Stadtwerke erlaubt
- Durch Bahnreform wurde SPNV auf Länder, kommunale Gebietskörperschaften übertragen





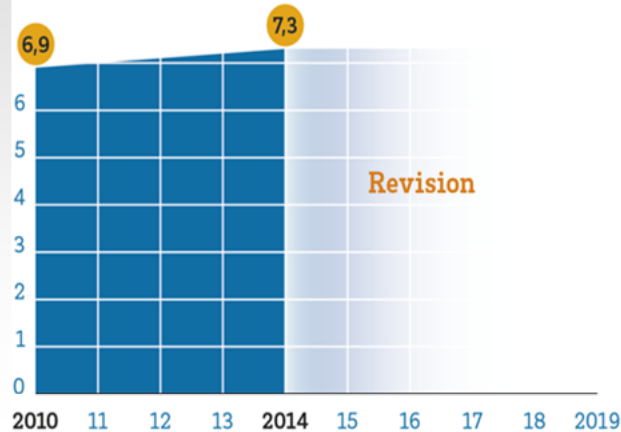


Die verschiedenen Finanzierungstöpfe des ÖPNV, Schätzung der Anteile 2008 in Mrd. Euro; Quelle: Center Nahverkehr Berlin (cnb); In: René Bormann, Tilman Bracher, Oliver Dümmler, Ludwig Dünbier, Martin Haag, Helmut Holzapfel, Friedemann Kunst, Oliver Mietzsch, Joan Mirbach, Holger Mossakowski, Jobst-Hinrich Ubbelohde, Jan Werner, Holger Zoubek: Neuordnung der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs: Bündelung, Subsidiarität und Anreize für ein zukunftsfähiges Angebot; Friedrich-Ebert-Stiftung; Bonn im November 2010; Seite 9

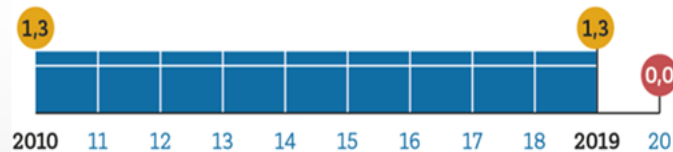


### Wesentliche Instrumente der ÖPNV-Finanzierung

Regionalisierungsmittel (Mrd. €)



Entflechtungsgesetz (Mrd. €)



GVFG-Bundesprogramm (Mrd. €)



### Entscheidungsbedarf und Lösungsvorschläge

#### Entscheidungsbedarf

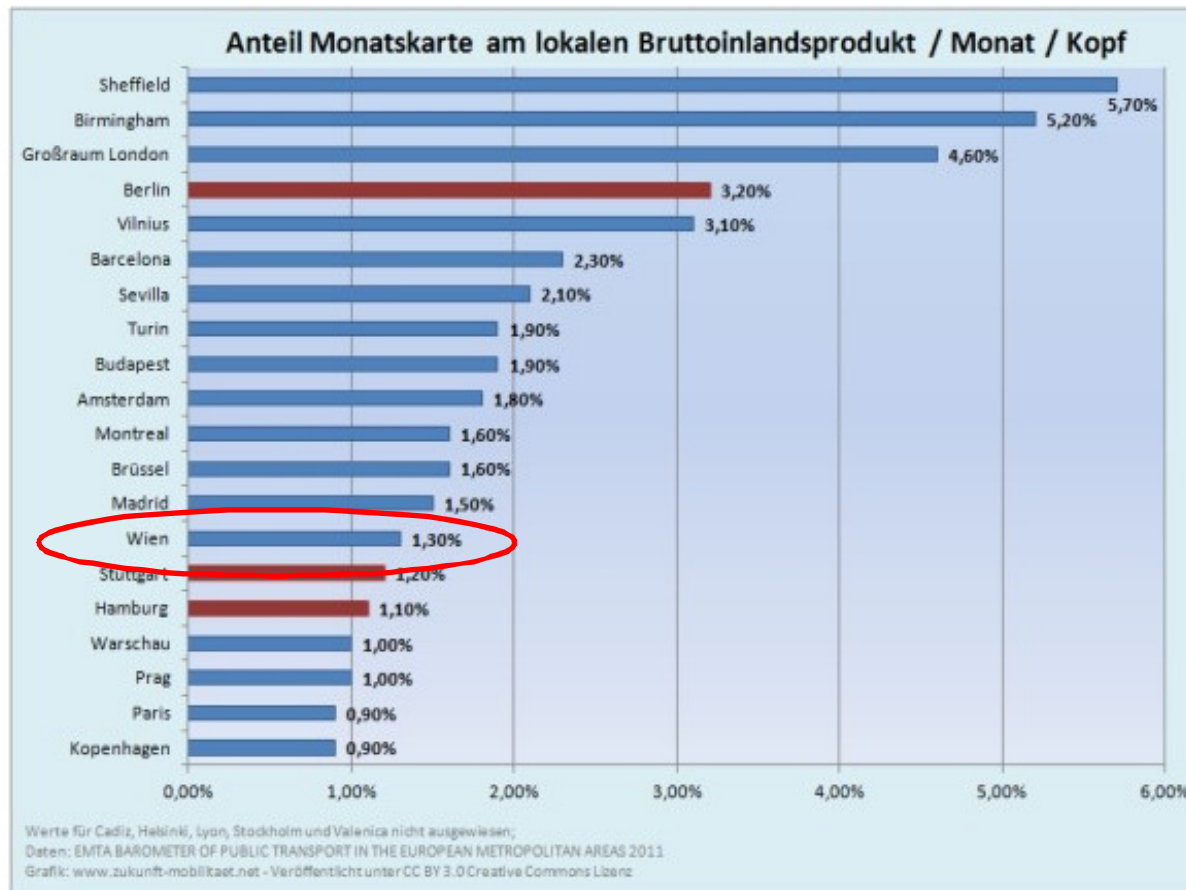
- Revision der Regionalisierungsmittel
- Nachfolgeregelung für die Entflechtungsmittel nach 2019
- Nachfolgeregelung für das GVFG-Bundesprogramm nach 2019
- Rückstau Erneuerungsinvestitionen von rd. 3,0 Mrd. €
- Jährliche Deckungslücke für Erneuerung von 330 Mio. €
- NE-Bahnen: Reinvestitionsbedarf

#### Lösungsvorschläge

- Dynamisierung der Regionalisierungsmittel in Höhe von jährlich 2,5%.
- Ab 2020 ist nicht nur eine Nachfolgeregelung für die Entflechtungsmittel nötig, sie muss auch deutlich höher dotiert sein, da seit Erlass des EntflechtG keine Anpassung stattgefunden hat und der bereits 2012 festgestellte Bedarf 1,96 Mrd. € betrug.
- Verabschiedung des bereits am 3. Mai 2013 im Bundesrat beschlossenen Gesetzes „zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms“ – allerdings mit der Maßgabe einer Anpassung an die gestiegenen Kosten.
- Infrastrukturrettungsgesetz (5 Jahre à 600 Mio. € p. a.) zum Abbau des ÖPNV-Investitionsrückstaus.
- Infrastruktursicherungsgesetz für ÖPNV-Erneuerungsinvestitionen (330 Mio. € p. a.).
- Reinvestitionen in Verkehrsanlagen der NE-Bahnen jährlich mit 150 Mio. €.

15.1.15 Albert Waldhör

Modelle der ÖPNV-Finanzierung



Anteil Monatskarte am lokalen Bruttoinlandsprodukt / Monat / Kopf – Werte für Cadiz, Helsinki, Lyon, Stockholm und Valenica nicht ausgewiesen; Daten: EMTA BAROMETER OF PUBLIC TRANSPORT IN THE EUROPEAN METROPOLITAN AREAS 2011 – Grafik: www.zukunft-mobilitaet.net – Veröffentlicht unter CC BY 3.0 Creative Commons Lizenz



- Die Schweiz steht im ÖPNV für:
  - höchste Angebote im Regionalverkehr
  - sehr gute Angebote im Fernverkehr und
  - gute Angebote im Stadt-Vorort- und städtischen Verkehr
- Die ÖV-Finanzierung ist äußerst kompliziert, aber sehr großzügig bemessen
- Seit 2008 gibt es vom Bund einen Fond für Infrastruktur-Investitionen in den Agglomerationen
  - Bund übernimmt 40% der Kosten für den Infrastrukturausbau für alle Kantone und Gemeinden
  - Innerhalb von 20 Jahren werden für die Agglomerationen 3 Mrd. EURO zur Verfügung gestellt
  - Für Bahnen, Trams und Busse in 30 Agglomerationen
  - Bei den Bahnen wurden bisher eine Mehrzahl der Ansuchen, bei den Trams viele und bei den Bussen fast alle bewilligt.
  - Gesuche für neue Straßen wurden zu 2/3 abgelehnt!
  - Die Mittel dafür kommen ausschließlich aus der Mineralölsteuer
  - Die Tarife und Verkehrserlöse sind wesentlich höher als in Österreich



- **Infrastruktur Schiene**
  - Seit 2004 werden Ausbau/Neubau, Unterhalt und Betrieb der Bahninfrastruktur, mit Ausnahme Trams, gemäß FABI vom Bund finanziert.
- **Traminfrastruktur im Nahverkehr**
  - Bau, Unterhalt und Betrieb werden von den Gemeinden/Städten finanziert
  - **Für den Bau kann Bund 40% aus dem Agglomerationsfond beisteuern**
  - Voraussetzung: Agglomerationsprogramme (alle 4 Jahre)
  - Bewertung der Programme nach klaren Kriterien
  - Vorlage für neues Programm ist beim Bundesrat durch und steht nun im Parlament zur Beschlussfassung an
- **Infrastruktur Bus**
  - Spezifische Businfrastrukturen (Busspuren, Haltestellen, Busbahnhöfe,..) werden durch den Eigner (Kantone, Gemeinden) erstellt
  - Die Errichtung größerer Businfrastrukturen kann wie bei der Tram durch Bund mit 40% bezuschusst werden.

Details sind in den sehr umfangreichen Agglomerationsprogrammen enthalten



- **Betrieb Personenverkehr**
  - Der Fernverkehr auf der Schiene ist selbsttragend
  - Regionalverkehr Schiene und Straße wird durch Bund und Kantone gemeinsam bestellt und abgegolten
  - Die Abgeltungen teilen sich Bund und Kantone je zur Hälfte
  - Kantone können mehr bestellen, müssen aber diesen Teil selbst tragen
- **Betrieb Nahverkehr (Tram und Bus)**
  - wird ausschließlich durch die Gemeinden bestellt und finanziert
- **Güterverkehr**
  - ist grundsätzlich selbsttragend





### Finanzen

#### Woher kommt das Geld für den öffentlichen Verkehr?

##### Allgemeine Mittel der Öffentlichen Hand

Allgemeine Mittel Bund



Allgemeine Mittel Kantone



Allgemeine Mittel Gemeinden



##### Zweckgebundene Mittel der Öffentlichen Hand

LSVA an FinöV



MWST an FinöV



Mineralölsteuer an Infrastrukturfonds Agglomerationsverkehr<sup>1</sup>



Mineralölsteuer an FinöV



Mineralölsteuer an Kombiniertes Verkehr



<sup>1</sup> Symbol steht für 100 Mio. CHF

<sup>1</sup> Neu ab 2008

##### Ertrag auf dem Markt

Verkehrsertrag Personen



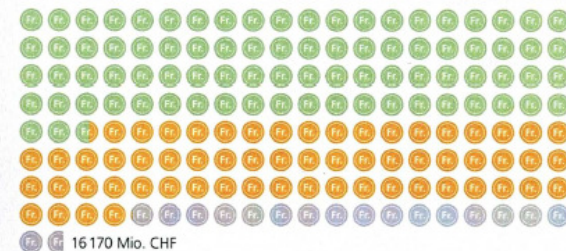
Nebenerträge der Transportunternehmen



Verkehrsertrag Güter



##### Total



Quellen: BFS, EFD, Staatsrechnung, VöV



### Woher kommt das Geld für den öffentlichen Verkehr?

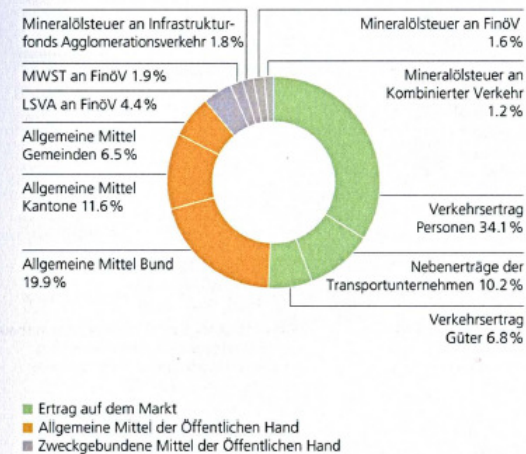
Finanzquelle	2001		2011		2012	
	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%
Allgemeine Mittel Bund	2 765	23.6	3 150	19.8	3 218	19.9
Allgemeine Mittel Kantone	1 267	10.8	1 868	11.7	1 869	11.6
Allgemeine Mittel Gemeinden	564	4.8	1 011	6.3	1 057	6.5
Mineralölsteuer an Infrastruktur- fonds Agglomerationsverkehr <sup>1</sup>	0	0	415	2.6	298	1.8
LSVA an FinöV	440	3.8	805	5.1	711	4.4
Mineralölsteuer an FinöV	205	1.8	279	1.8	265	1.6
Mineralölsteuer an Kombinierter Verkehr	215	1.8	228	1.4	186	1.2
MWST an FinöV	217	1.9	317	2.0	305	1.9
Nebenerträge der Transportunternehmen	504	4.3	1 500	9.4	1 650	10.2
Verkehrsertrag Personen	4 098	35.0	5 200	32.7	5 511	34.1
Verkehrsertrag Güter	1 425	12.2	1 150	7.2	1 100	6.8
<b>Total</b>	<b>11 700</b>	<b>100.0</b>	<b>15 923</b>	<b>100.0</b>	<b>16 170</b>	<b>100.0</b>

<sup>1</sup> Neu ab 2008

Quellen: BFS, EFD, Staatsrechnung, VöV

30

### Einnahmen öffentlicher Verkehr pro Quelle 2012 in % der Gesamteinnahmen

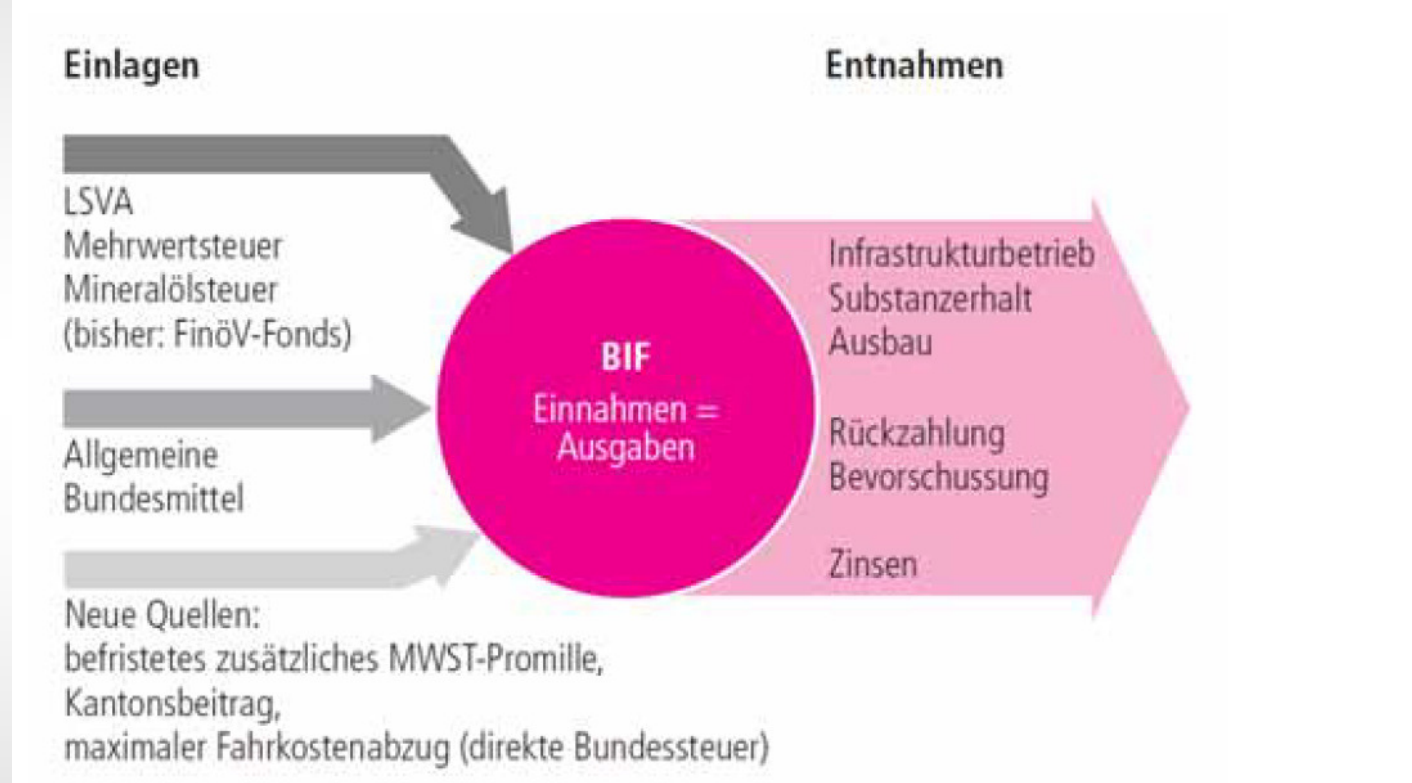


Quellen: BFS, EFD, Staatsrechnung, VöV

31

## Jährlich fließen ca. 5 Mrd. Franken in den ÖPNV!

Der neue Fonds soll aus bisherigen und neuen Quellen gespeist werden:



- Ballungsräume im GVP berücksichtigen
- Gesicherte Finanzierung
- Forcierter Ausbau des Nah- und Regionalverkehrs
- Vorrang des ÖPNV vor dem IV
- Gerechte Finanzierung für alle Verkehrsträger
- Planungssicherheit (Bsp.: Raumplanung, Nahverkehrspläne,..)
- Rechtssicherheit (Bsp.: ÖPNRV-G, KfIG, PSO, 4. Eisb-Paket,..)
- Zukunftssicherheit
- Umsetzung der Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen
- Ziele, Maßnahmen und Abstimmung über alle Verkehrsträger hinweg z.B.:
  - Einheitliches Tarif- und Ticketingsystem
  - Einheitliche Fahrgastinformation
  - Abgestimmte Fahrpläne
  - Multimodale Verkehrsangebote
  - Eine „App“ für alles
  - ....

- Ganzheitliche Reform nach Schweizer Vorbild
- Schaffen eines Finanzierungsrahmens für Ausbau- und Erneuerungsinvestitionen
- Festlegung der Verantwortlichkeiten und der Zuständigkeiten und angemessene Ausstattung mit Finanzmitteln
- Bereitstellen von Mitteln für den Betrieb
- Gerechte Vergabe von Investitionsförderungen nach dem Umweltverbund-Rankingmodell
- Neuverteilung der Finanzmittel vom Straßenbau zum ÖV
- Zweckbindung eines wesentlichen Anteils der Mittel aus dem Straßenverkehr für den ÖV
- Aufgabenorientierter Finanzausgleich
- Erschließen zusätzlicher Einnahmequellen

**Eine Diskussion über eine Bundesstaatsreform und eine Neuordnung des Finanzausgleichs ist wohl unumgänglich!**

- **Einbeziehen indirekter Nutzer**
  - Anrainer der ÖPNV-Infrastruktur profitieren beispielsweise durch steigende Grundstückswerte oder eine bessere Erreichbarkeit ihres Standortes (Beispiel: Handel). In den USA, Japan, Spanien wird der induzierte Nutzen teilweise abgeschöpft.
- **Einführung Nahverkehrsabgabe**
  - In Frankreich müssen Unternehmen mit mehr als zehn Mitarbeitern eine Transportabgabe zwischen 0,55 und 1,75 Prozent der Lohnsumme zur Förderung des ÖPNV entrichten. Die Einnahmen werden sowohl für den Betrieb als auch für die Infrastruktur verwendet.
  - Ähnlich Dienstgeberabgabe in Wien. Wurde 1970 eingeführt. Steuer soll Unternehmen zur Mitfinanzierung der U-Bahn heranziehen. Unternehmen müssen für alle Mitarbeiter, die in Wien ihren Arbeitsplatz haben, einen Pauschalbetrag von 2 Euro pro Mitarbeiter und Kalenderwoche, entrichten. Die Abgabe hat 2013 der Stadt € 60 Mio. Einnahmen gebracht und ist für den U-Bahnbau zweckgebunden.
- **Pkw oder City-Maut**
  - In London und Stockholm hat jeder Pkw für das Einfahren in ein bestimmtes Gebiet eine Gebühr zu entrichten. Die Gebühr wird vollständig oder teilweise zur Finanzierung des ÖPNV herangezogen.
- **Parkraumbewirtschaftung**
  - Lenkungswirkung im Vordergrund. Die direkten Einnahmen sollen zur Finanzierung des ÖPNV herangezogen werden. Aber auch Verlagerungseffekte führen zu zusätzlichen Fahrgästen und somit Fahrgeldeinnahmen für den ÖPNV. Gefahr sprungfixe Kosten für Betreiber, wenn neue Fahrzeuge und Personal erforderlich werden.
- **Erhöhung und Zweckbindung der Mineralölsteuer zugunsten ÖPNV**
- **Nutzerbeitrag an Realitäten anpassen**
  - Österreich hat im EU-Vergleich nach der Schweiz das beste Verkehrsangebot aber auch sehr günstige Tarife.
  - Sozialtarife werden den Unternehmen oft nicht abgegolten
  - Mut zu Tarifanpassungen

**Die Zukunft hat viele Namen:**

**Für Schwache ist sie das Unerreichbare,  
für die Furchtsamen das Unbekannte,  
für die Mutigen die Chance.**

**Victor Hugo**