

Haushalten am höchsten. Für Anschaffung, Erhalt sowie Versicherung ihrer Fahrzeuge wenden Haushalte mit mehr als zwei Pkws im Schnitt rund 1.040 Euro, Haushalte mit zwei Pkws rund 800 Euro pro Monat auf, das entspricht jeweils etwa einem Fünftel ihrer Gesamtverbrauchsausgaben.

Der Öffentliche Verkehr ist auch wirtschaftspolitisch unverzichtbar: Er ist ein leistungsstarker Wirtschaftsmotor mit rund 84.000 Beschäftigten und sichert gemeinsam mit den Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge 170.000 Arbeitsplätze, wobei die Investitionen in den Öffentlichen Verkehr einen höheren Arbeitsplatzeffekt haben als etwa jene in den Straßenbau. Vor allem in Krisenzeiten ist der Öffentliche Verkehrssektor als Arbeitgeber und Dienstleister für die Wirtschaft ein zentraler Stabilisierungsfaktor (Investitionen, Arbeitsmarkt). Auch diese konjunkturpolitisch wichtige Funktion wird durch Liberalisierung und Privatisierung zusätzlich gefährdet und eingeschränkt.

Allerdings ist für einen attraktiven Öffentlichen Verkehr der Einsatz öffentlicher Mittel unabdingbar, wobei dies jedoch auch für den ökologisch problematischeren Individualverkehr und den Schwerverkehr auf den Straßen gilt. Denn der Öffentliche Verkehr ist keinesfalls teurer als der Individualverkehr: In das Straßennetz wird insgesamt deutlich mehr als in den öffentlichen Verkehr investiert, obwohl bei Vergleichen zwischen dem Finanzierungsbedarf von Straße und Schiene oder von Öffentlichem Verkehr und Individualverkehr meist die Landes- und Gemeindestraßen schlicht „vergessen“ werden. Insgesamt geben die Länder deutlich mehr Mittel für den Straßenbau aus, als für den Öffentlichen Verkehr: 2008 gaben Länder und Gemeinden (ohne Wien) insgesamt knapp 1 Mrd. Euro für den Straßenbau aus, aber nicht einmal 100 Mio. Euro für den Schienenverkehr. Nur Wien ist anders, denn Wien allein gibt für die Schiene (inkl. Straßenbahn und U-Bahn) 265,5 Mio. Euro für die Schiene aus (Straßenbau: 41,1 Mio.)⁹. Die Hauptlast der Ausgaben für Bestellungen im Öffentlichen Verkehr (und für die Investitionen in die Schieneninfrastruktur) trägt jedoch der Bund, der 78 % aller gemeinwirtschaftlichen Öffentlichen Verkehre bestellt.

Öffentlicher Verkehr als Teil der Daseinsvorsorge unverzichtbar

Allen Privatisierungs- und Liberalisierungstendenzen zum Trotz wünscht sich die österreichische Bevölkerung ganz klar, dass öffentliche Dienstleistungen im Eigentum des Staates bzw. unter direkter staatlicher Kontrolle bleiben sollen. Eine österreichweite, repräsentative Umfrage des Meinungsforschungsinstitutes SORA zum Thema "Die Angebote der Daseinsvorsorge im Bewusstsein der österreichischen Bevölkerung" im Auftrag der AK Wien kommt Anfang 2012 zum Ergebnis, dass 90 Prozent der ÖsterreicherInnen dies bei der Wasserversorgung für sehr wichtig oder ziemlich wichtig halten, bei der Müllentsorgung gilt dies für 84 Prozent, beim öffentlichen Verkehrsangebot für 80 Prozent, bei der Energieversorgung für 78 Prozent und bei den Postämtern/Postpartnern – trotz oder wegen der Erfahrung mit den Schließungen von Postämtern – für immerhin 69 Prozent.

Im Detail war dies beim Öffentlichen Verkehr 44 Prozent der Befragten sehr wichtig, 36 Prozent ziemlich wichtig und klare Ablehnung (gar nicht wichtig) kam dabei nur von 7 Prozent.

⁹ Daten aus dem IHS-Projektbericht von Bauer, H.et al.: „Grundsätzliche Reform des Finanzausgleichs: Verstärkte Aufgabenorientierung“, IHS, 2010 http://www.ihs.ac.at/publications/lib/finanzausgleich_volltext.pdf