

Methodenbericht

Thema	Methodenbericht – Neue Systematik für die Finanzaufweisungen nach § 23 Abs. 1 und 2 FAG
Erstellt von	Katrin Augustin; Christoph Schaaffkamp
Stand	05.07.2023
Kontakt	+49 30 4081768-55 augustin@kcw-online.de

1 Hintergrund und Anlass	2
1.1 Bedarf: Planungssicherheit und ausreichende Finanzierung	2
1.2 Handlungsbedarf bei § 23 FAG	3
1.3 Auftrag KCW und Gegenstand dieses Berichtes	4
2 Neuordnung der ÖV-Finanzierung: Anforderungen an die Neuverteilung der Finanzierungsmittel nach § 23 FAG	5
3 Modellkonzeption.....	6
3.1 Überblick über das Modell für die zukünftige Finanzierung im FAG	6
3.2 Eingangsdaten in die Modellrechnung.....	6
3.3 Ermittlung der durchschnittlichen ÖV-Güteklassen.....	8
3.4 Ermittlung sachgerechter Schlüssel.....	9
3.5 Rechenweg zur Anwendung sachgerechter Schlüssel zur Verteilung.....	11
4 Ergebnis	12
5 Ausblick: Anwendung des Modells bei Gemeinden mit in den Regionalbusverkehr integrierten Orts- bzw. Stadtverkehren	14

1 Hintergrund und Anlass

1.1 Bedarf: Planungssicherheit und ausreichende Finanzierung

Der Sektor Verkehr ist für ein Drittel aller Treibhausgas-Emissionen in Österreich verantwortlich und der am stärksten steigende Sektor (+58 % im Personenverkehr 1990-2021). Gemäß dem „Mobilitätsmasterplan des Bundes“ müssen, um die Emissionsminderungsziele zu erreichen, in erheblichem Umfang Verkehrsleistungen vom privaten Auto zum ÖV verlagert werden; dies entspricht nahezu einer Verdopplung der Verkehrsleistungen im ÖV bis 2030. Damit könnten mehr als 50 % des THG-Minderungsziels im Verkehr erreicht werden. Im Falle der Verfehlung der Klimaziele schätzte der Rechnungshof mit Kosten für den Ankauf von Emissionszertifikaten von 9,214 Mrd. €. Dieses Geld sollte nach Ansicht der Städte heute schon vorausschauend in Österreich investiert werden, um es gar nicht so weit kommen zu lassen, dass die Klimaziele verfehlt werden:

Allerdings sind die Städte alleine mit eigenen Finanzmitteln nicht in der Lage, diesen Kraftakt für den Klimaschutz zu bewältigen. Allein in den großen Landeshauptstädten werden nach Erhebungen des Städtebundes bis 2025 Investitionsbedarfe für Flottenerneuerung, Angebotsausweitungen und Kapazitätsausweitungen in Milliardenhöhe zu bewältigen sein. Gleichzeitig müssen die Städte derzeit aufgrund steigender Fahrgastzahlen (Klimaticket) Kapazitäten erweitern. Bundesrechtliche Erfordernisse (SFBG) zwingen sie zur kostspieligen Umrüstung ihrer Fuhrparks auf elektrische Antriebe. Finanziell stehen die Städte damit so stark unter Druck, dass erforderliche Infrastrukturinvestitionen hintangestellt werden, um überhaupt die Kosten des laufenden Betriebs decken zu können; selbst deren Deckung ist nicht überall gesichert. Im städtischen ÖV wachsen derzeit die Ausgaben doppelt so schnell wie die Einnahmen, wie eine aktuelle Erhebung des KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung – vom Juni 2023 belegt.

Um die Angebote des öffentlichen Verkehrs in Hinblick auf die Mobilitätswende ertüchtigen zu können, benötigen die Städte zwingend ausreichend finanzielle Mittel zur Bewältigung ihrer Aufgaben. Absolut zentrale Bedeutung kommen dabei der Planungssicherheit (auch bei Angebotsausweitungen) und einer verlässlichen Höhe der ÖV-Finanzierungen zu.

Der Städtebund fordert daher eine langfristig ausgerichtete Neuordnung der ÖV-Finanzierung, um diese notwendige Planungssicherheit für die Städte zu schaffen. Dafür fordert der Städtebund ein eigenes Gesetz zur ÖPNV-Finanzie-

rung, um die Städte in der Lage zu versetzen, die aktuell anstehenden Entscheidungen in Angriff zu nehmen. In diesem sollen objektive Maßstäbe für die Höhe der Zuweisungen an Städte (und Länder) sowie klare Adressaten und Ansprüche genannt und Kriterien für Förderung von Investitionen festgelegt werden. Das Gesetz soll zwei Säulen umfassen und Betriebskosten sowie Investitionen (in Form eines Fonds für große Infrastrukturvorhaben in Anlehnung an den Agglomerationsfonds in der Schweiz) adressieren.

1.2 Handlungsbedarf bei § 23 FAG 2017

In diesem Umfeld finden die FAG-Verhandlungen 2023 statt.

Die Höhe der Mittel für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr (ÖPNRV – im Folgenden kurz „ÖV“) nach dem Finanzausgleichsgesetz 2017 (nachfolgend FAG 2017) sowie das Verfahren der Zuweisungen an die Städte sind nach Einschätzung des Österreichischen Städtebundes für die Städte nicht zufriedenstellend.

Die Finanzierung des städtischen ÖV erfolgt beinahe ausschließlich durch die Städte. Der Bund beteiligt sich in kleinerem Ausmaß (z.B. Finanzausgleichsgesetz [FAG], SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt).

Gemäß § 23 Abs. 1 und 2 FAG 2017 gewährt der Bund den Gemeinden eine Finanzzuweisung zur Förderung von öffentlichen Personennahverkehrsunternehmen (Absatz 1) sowie für Investitionen für Straßenbahn- und Obuslinien (Absatz 2). Mit dem FAG 2017 wurde den Ländern die Weiterleitung der Mittel nach § 23 Abs. 1 FAG an die Gemeinden übertragen.

Im Jahr 2022 lag das Gesamtvolumen der Mittel gemäß § 23 FAG bei 99,6 Mio. € (49,4 Mio. € gemäß Absatz 1, 50,2 Mio. € gemäß Absatz 2). Die Städte Graz, Innsbruck, Linz und Salzburg erhalten fixe Vorausanteile der Mittel gemäß § 23 Abs. 1 FAG. Die Verteilung der verbleibenden Mittel basiert auf Einmeldungen der Gemeinden zur finanziellen Belastung der Gemeinden. Diese Mittelzuteilung primär auf Basis der Netto-Ausgaben der Gemeinden fördert Ineffizienzen und bewirkt eine insgesamt wenig transparente und sehr ungleiche Verteilung der Zuweisungen. Sie weist keinen Bezug zur Struktur der Gemeinden oder zum tatsächlichen ÖV-Angebot auf. Die geringe Dynamik in der Höhe der Bundesmittel trägt – neben weiteren Faktoren – dazu bei, dass der städtische Zuschussbedarf zum ÖV von Jahr zu Jahr steigt.

Es ist nicht erkennbar, nach welchen (einheitlichen) Maßstäben die Mittel an die Städte verteilt werden. Die resultierende Verteilung der Mittel steht in keinem

erkennbaren, transparenten und systematischen Zusammenhang mit strukturellen Kennziffern der Städte oder der Qualität des ÖPNV. Der Österreichische Städtebund sieht daher den Bedarf, die ÖV-Finanzierung gemäß § 23 Abs. 1 und 2 FAG kurzfristig durch Verteilungskriterien weiterzuentwickeln, die objektive und transparente sowie wirkungsorientierte Parameter enthalten.

Die Städte fordern daher in den FAG-Verhandlungen eine entsprechende Weiterentwicklung von Höhe und Systematik der Finanzaufweisungen.

1.3 Auftrag KCW und Gegenstand dieses Berichtes

Vor dem beschriebenen Hintergrund hat der Städtebund KCW um Unterstützung für die Konzeption gebeten, wie die Neuregelung der Finanzaufweisungen nach § 23 FAG aussehen sollte, die den Zielen der Planungssicherheit und einer zu den anstehenden Herausforderungen passenden Wirkungsorientierung erreicht werden kann. Diese Konzeption ist eingebettet in die Fragestellung nach der zukünftigen Struktur der Finanzierung des städtischen ÖV.

Dieser Bericht stellt hierzu die gewählte Methodik für die Berechnung der Höhe der Finanzaufweisungen an die Städte für die vorgeschlagene Herangehensweise dar, welche künftig eine wirkungsorientierte Verteilung der Finanzierungsmittel anhand objektiver Struktur- und Leistungsparameter an die Städte gewährleisten kann und die an die Stelle der gegenwärtigen, ausschließlich an der Höhe der Aufwände orientierten und intransparenten Aufteilungslogik treten soll. Das gewählte Modell erreicht so eine faire und wirkungsorientierte Finanzierungsstruktur für die Städte.

In die Berechnung gehen die mittels eines vom Institut für Raumplanung der TU Wien entwickelten Modells erhobenen Werte für die ÖPNV-Güte in den jeweiligen Städten ein. Im Übrigen werden jeweils unmittelbar öffentlich verfügbare, objektive Datengrundlagen verwendet.

Als Prämisse wird dabei angenommen, dass angesichts des wachsenden Finanzierungsbedarfs das vorgeschlagene Modell für keine Stadt zu geringeren Zuweisungen führen darf als die aktuelle Logik des § 23 FAG. KCW hat die Höhe der Mittel mit der vorgeschlagenen Methodik beispielhaft für alle größeren Städte in Österreich (mit mehr als 20.000 Einwohner*innen) und den österreichischen Landeshauptstädte berechnet. Hieraus wird abgeleitet, welche (Erhöhung der) Mittel erforderlich ist, um bei Anwendung der vorgeschlagenen Herangehensweise die gesetzte Prämisse einzuhalten.

2 Neuordnung der ÖV-Finanzierung: Anforderungen an die Neuverteilung der Finanzierungsmittel nach § 23 FAG

Dem vorgeschlagenen Modell für die Höhe der Finanzaufweisungen nach § 23 FAG liegt folgende Zielstellung zugrunde: Die Mittel nach § 23 FAG sind zukünftig

- transparent,
- nach objektiven Kriterien und
- wirkungsorientiert

an die Städte zu verteilen. Die Kriterien sollen sich daher nicht an den Aufwendungen der Städte orientieren, da dies Ineffizienzen fördern kann. Stattdessen sollen einerseits die strukturellen Gegebenheiten der jeweiligen Gemeinde Grundlage sein. Andererseits soll die Qualität des von den Gemeinden gewährleisteten ÖV berücksichtigt werden und so ein Anreiz für die Verbesserung des ÖV bestehen.

Im Ergebnis soll das Verfahren zur Ermittlung der Höhe der Finanzmittel für alle Städte akzeptanzfähig sein. Bei einer Neuverteilung wird daher – schon angesichts des wachsenden Finanzierungsbedarfs – als Prämisse gesetzt, dass keine der Städte schlechter gestellt wird als bisher. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit zur Erhöhung der Mittel gemäß § 23 FAG in Gänze.

Angesichts der gegenwärtig und absehbar massiven Kostensteigerungen im gesamten Sektor muss das Modell auch fortlaufend eine Valorisierung entsprechend der tatsächlichen Kostenentwicklung erlauben. Allein dadurch, dass die Mittelhöhe nach § 23 FAG in der Vergangenheit deutlich unterhalb der Kostenentwicklung stieg, ist deren Anteil an der ÖV-Finanzierung in den vergangenen Jahren deutlich gesunken.

3 Modellkonzeption

3.1 Überblick über das Modell für die zukünftige Finanzierung im FAG

KCW hat einen Vorschlag für die Struktur und Höhe der Mittel nach § 23 FAG 2017 entwickelt, der den oben genannten Anforderungen des Städtebundes entspricht. Die wesentlichen Bestandteile sind:

- Schlüssel für die Zuschreibung an die Gemeinden
 - je hälftig auf Grundlage von Struktur- und Erfolgskriterien
 - Gewichtung: Struktur: 40 % Anzahl Einwohner*innen, 10 % Siedlungsfläche; Erfolg: 50 % ÖV-Güte im Gemeindegebiet
- Prämissen:
 - objektive, transparente Eingangsdaten
 - eindeutige, transparente, unaufwändige Methodik
 - Mittelausstattung so, dass keine Gemeinde schlechter gestellt wird als nach § 23 FAG 2017
- Fortschreibungsfähigkeit
 - bei Angebotsausweitung: Parameter der Zuschreibung können genutzt werden, um den Anteil der Mitfinanzierung des Bundes bei Angebotsausweitung konstant zu halten
 - Dynamisierung: Parameter werden dynamisiert.

3.2 Eingangsdaten in die Modellrechnung

Hierzu wird eine Modellberechnung beispielhaft für alle Landeshauptstädte sowie alle Städte mit mehr als 20.000 Einwohner*innen durchgeführt. Die Herangehensweise ist für alle Gemeinden mit eigenen Stadtverkehren anwendbar (zur Abgrenzung bei gemischter Finanzierung in kleineren Städten siehe unten Abschnitt 5).

Auf Basis der oben skizzierten Anforderungen an die Neuverteilung schlägt KCW die nachfolgenden Eingangsdaten vor, die sowohl Struktur- als auch Erfolgskomponenten umfassen. Wesentliche Elemente sind dabei Einwohnerzahlen, Siedlungsfläche und die Qualität des ÖV-Angebots gemessen anhand der „ÖV-Güte“.

In das Modell fließen je Stadt die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Eingangsdaten sowie deren Bezugsjahr und Quelle ein.

Tabelle 1: Eingangsdaten in die Modellberechnung

Eingangsdaten	Erläuterung	Bezugsjahr/-datum	Quelle
Strukturkomponente	Summe Anzahl Einwohner*innen	2019	Statistik Austria, Gemeindeverzeichnis Stand 1.1.2020
Strukturkomponente	Siedlungsfläche in Hektar (ha)	2019	Statistik Austria Regionalstatistischer Raster Österreich, -Fläche der besiedelten Zellen in Hektar
Leistungskomponente	Durchschnittliche ÖV-Güte je Einwohner*in	Fahrplanstand Werk- und Schultag 22.10.2021	Berechnung ÖV-Güteklassen für städtische Verkehre durch TU Wien mittels der Statistik Austria – Regionalstatistischer Raster 100 x 100m, Registerabzug Bevölkerungsstand 2022

Die für die Struktur- und Leistungskomponente vorgeschlagenen Eingangsdaten haben den Vorteil, dass sie eine Vergleichbarkeit zwischen den Städten ermöglichen und auf gleiche Weise transparent zugänglich sind bzw. mit Blick auf die ÖV-Güte ermittelt werden können.

Ausgehend von den bisher zur Verfügung stehenden Mitteln nach § 23 FAG wird die Summe der FAG-Mittel aller Landeshauptstädte und Städte mit mehr als 20.000 Einwohner*innen in der Modellrechnung herangezogen. Tabelle 2 beschreibt das verwendete Bezugsjahr und Herkunft der Angaben der zu Grunde gelegten Zuweisungen, die als Ausgangsbasis im Modell verwendet wurden.¹

¹ Eine Betrachtung *aller* Städte war nicht möglich, da nicht für alle Städte in den jeweiligen Bezugsjahren Angaben zur Höhe erhaltener FAG-Mittel verfügbar waren.

Tabelle 2: Für das Modell herangezogene Mittel nach § 23 FAG 2017

Eingangsdaten	Bezeichnung	Bezugsjahr/-datum	Quelle	Betrachtete Summe in Modellrechnung in Euro
Finanzzuweisungen nach § 23 Abs. 1 FAG 2017	Finanzzuweisung zur Förderung von öffentlichen Personennahverkehrsunternehmen	2018 bzw. 2019 je nach Verfügbarkeit	Transparenzdatenstelle	35.035.313,67 €
Finanzzuweisungen nach § 23 Abs. 2 FAG 2017	Finanzzuweisung für Investitionen für Straßenbahn- und Obuslinien	2019	Transparenzdatenstelle bzw. Finanzausgleichsgesetz 2017	45.039.189,58 €

3.3 Ermittlung der durchschnittlichen ÖV-Güteklassen

Als Erfolgsparameter verwendet das Modell die Qualität des ÖV-Angebots in den jeweiligen Städten. Hierfür wird das eingeführte Verfahren der „ÖV-Güteklassen“ verwendet. Dieses wurde insoweit adaptiert, dass nur die in der (Aufgaben- und) Finanzierungszuständigkeit der Städte liegenden Verkehre berücksichtigt wurden.

Die Berechnung der „ÖV-Güte“ erfolgt in einem zweistufigen Verfahren. Im ersten Schritt werden Haltestellenkategorien zusammengefasst, wobei sich diese Kategorien einerseits aus der „Rangigkeit“ der an einer Haltestelle jeweils angebotenen Verkehrsmittel und andererseits aus dem durchschnittlichen Abfahrtsintervall über die jeweils angebotenen Verkehrsmittel ergibt. Aus der Kombination dieser beiden Dimensionen ergeben sich insgesamt acht Haltestellenkategorien, welche die Güte der Anbindung am Standort einer Haltestelle abbilden. Im darauffolgenden Schritt werden die eigentlichen ÖV-Güteklassen als Kombination der Haltestellenkategorien und der fußläufigen Distanz zur Haltestelle ermittelt. Im Ergebnis kann dadurch je Stadt die Anzahl der Einwohner*innen je nach ÖV-Erschließungsqualität ermittelt werden.

Angelehnt an die österreichweite Berechnung der ÖV-Güteklassen², hat die TU Wien das bereits angewendete Modell zur Ermittlung der ÖV-Güteklassen weiterentwickelt, sodass die von der jeweiligen Gemeinde bewirkte Güte des ÖV für das innerhalb ihres jeweiligen Gemeindegebiets berechnet werden kann.

² ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“, Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen - Abschlussbericht; 2017

Danach sind nur jene Verkehrsangebote berücksichtigt, die von den Städten selbst finanziert werden (Stadtbus, Obus, Straßenbahn, U-Bahn). Alle anderen Verkehrsangebote, die nicht im Verantwortungsbereich der Gemeinden sind und daher i.d.R. nicht von ihnen finanziert werden, wie Regionalbus, Regionalbahnen, Fernzüge, Fernbusse werden von der Berechnung ausgeschlossen.

Eine detaillierte Beschreibung zur Ermittlung der ÖV-Güteklassen hat die TU Wien in ihrem Bericht „Dokumentation Berechnung ÖV-Güteklassen zur Bewertung der Erschließungswirkung von kommunal finanzierten Verkehrsangeboten“³ vorgenommen.

Für das hier beschriebene Verfahren wird aus den Berechnungen der TU Wien je Stadt die durchschnittliche ÖV-Güte in der jeweiligen Stadt (ähnlich der Schulnotensystematik) abgeleitet, die dann bei der Berechnung der jeweiligen Mittelhöhe zur Anwendung kommt (vgl. Abschnitt 3.4). Dabei wird die Haltestellenkategorie A mit „7“ als beste bewertet, während die Haltestellenkategorie H (keine Anbindung) mit „0“ bewertet wird.

3.4 Ermittlung sachgerechter Schlüssel

Um den Anforderungen der Neuverteilung gerecht zu werden, soll die Gesamthöhe der zur Verfügung stehenden Mittel auf der Grundlage der drei gewichteten Parameter ermittelt werden. Es ergibt sich eine anteilige Verteilung der Finanzmittel nach § 23 FAG auf die Gemeinden.

Dafür wird die folgende Gewichtung zur künftigen Verteilung der drei Parameter festgelegt: In der Umsetzung wird die Hälfte der Mittel anhand der Strukturkomponenten Einwohner*innen (40%) und Siedlungsfläche (10%) verteilt werden. Die andere Hälfte der Mittel wird anhand der Erfolgskomponente aufgeteilt. Der Parameter hierfür ist die durchschnittliche ÖV-Güteklasse in der Stadt multipliziert mit der Anzahl ihrer Einwohner*innen. Abbildung 1 zeigt die festgelegte Gewichtung der Parameter.

³ Robert Kalasek, Arthur Kammerhofer, Institut für Raumplanung, Technische Universität Wien, 2023.

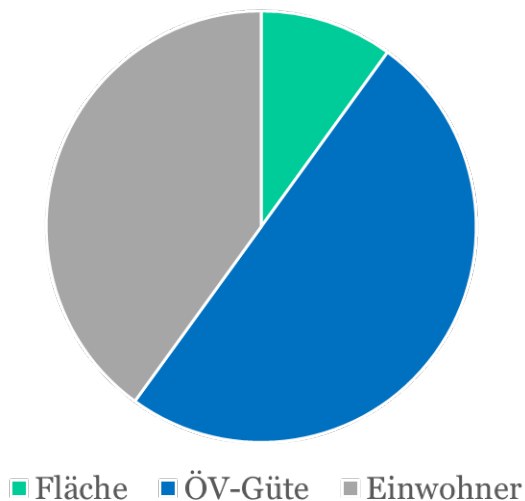


Abbildung 1 Vorschlag zur Verteilung nach objektiven Parametern

Zunächst wurden die Eurobeträge je Komponente als Schlüssel der bisherigen Verteilung der Mittel nach § 23 Abs. 1 und Abs. 2 FAG im Status quo ermittelt:

- € je Einwohner*in
- € je ha Siedlungsfläche
- € je durchschnittlicher ÖV-Güteklasse multipliziert mit der Gesamtanzahl Einwohner*innen

Die Ermittlung der jeweiligen Schlüsselbeträge erfolgt in zwei Schritten.

Schritt 1: Berechnung der Schlüssel im Status quo entsprechend festgelegter Gewichtung

Schlüsselbetrag der Strukturkomponente 1:

Die Division des zur Verfügung stehenden Budgets nach oben festgelegter Gewichtung durch die Summe aller Einwohner*innen der aller betrachteter Städte ergibt den **Eurobetrag je Einwohnerin**.

Schlüsselbetrag der Strukturkomponente 2:

Die Division des zur Verfügung stehenden Budgets nach oben festgelegter Gewichtung durch die Summe der Gesamtsiedlungsfläche aller betrachteter Städte ergibt den **Eurobetrag je ha Siedlungsfläche**.

Schlüsselbetrag der Erfolgskomponente:

Die Division des zur Verfügung stehenden Budgets nach oben festgelegter Gewichtung durch das Produkt aus durchschnittlicher ÖV-Gütekategorie und Anzahl Einwohner*innen aller betrachteter Städte ergibt den **Eurobetrag je durchschnittlichen ÖV-Güte-Wert je Einwohner*in**.

Schritt 2: Proportionale Hochrechnung der Schlüsselbeträge aus Schritt 1

Für die Prämisse, keinen Aufgabenträger schlechter zu stellen, sind die Beträge der Schlüssel so auszusteuern, dass das heutige Niveau an Finanzierungsleistungen je Stadt nicht unterschritten wird.

Zur Herleitung der hierfür erforderlichen Gesamthöhe der Mittel nach § 23 FAG wurden die jeweiligen Schlüsselbeträge aus Schritt 1 unter Beachtung der zuvor festgelegten Gewichtung, mit Hilfe eines mathematischen Optimierungsverfahrens extrapoliert, um keine Stadt schlechter zu stellen als bisher. Das heißt der künftige Gesamtmittelbedarf wird an der Stadt mit dem im Status quo höchsten Anteil an Finanzierungsmitteln ausgerichtet, sodass sich die Schlüsselbeträge aus Schritt 1 proportional entsprechend erhöhen.

3.5 Rechenweg zur Anwendung sachgerechter Schlüssel zur Verteilung

Somit kann zur Verteilung der Mittel nach § 23 Absatz 1 FAG 2017 (Betrieb) und auch der Mittel nach § 23 Absatz 2 FAG 2017 (Investition) nachfolgende einfache Formel je Stadt angewendet werden:

FAG-Mittel je Stadt in Euro =

$$\begin{aligned}
 & \text{Eurobetrag je Einwohner*in} \times \text{Summe Einwohner*innen je Stadt} \\
 & + \text{Eurobetrag je ha Siedlungsfläche} \times \text{Siedlungsfläche je Stadt} \\
 & + \text{Eurobetrag je durchschnittlicher ÖV-Güte je Einwohner*in} \times \text{ÖV-Güte je Stadt und Summe ihrer Einwohner*innen}
 \end{aligned}$$

Je Stadt werden die jeweiligen Schlüssel in Euro mit den jährlich festzustellenden Eingangsdaten der Städte multipliziert. Dadurch würden die Mittel künftig sachgerecht verteilt werden können.

4 Ergebnis

Durch die alternative Berechnung der Mittelzuweisung kann die Verteilung der Mittel langfristig anhand objektiver Parameter erfolgen. Die Städte erhalten dadurch Transparenz darüber, nach welchen Kriterien sich die künftige Mittelhöhe orientiert und damit gleichzeitig mehr Planungssicherheit. Zudem würde die alternative Mittelverteilung nach den oben vorgestellten Kriterien eine höhere Anreizwirkung für eine Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrsangebotes in den Städten entfalten. Die erforderliche Wertsicherung kann künftig entsprechend der tatsächlichen Kostenentwicklung etwa für die jeweiligen Parameter transparent erfolgen.

Die nachfolgende Grafik stellt beispielhaft dar, wie sich die Neuverteilung der Mittel auf alle Landeshauptstädte und Städte mit mehr als 20.000 Einwohner*innen auswirken würde.⁴ Dabei ist die aktuelle Höhe der FAG-Mittel in den dunkelblauen (Mittel nach § 23 Absatz 1 FAG) bzw. dunkelgrauen Balken FAG-Mittel nach § 23 Absatz 2) abgebildet. Der erforderliche Aufwuchs der Mittel bei einer Gleichbehandlung wird über die hellblauen bzw. hellgrauen Balken visualisiert. Die Abbildung verdeutlicht, dass die Städte bei einer Verteilung nach den vorgeschlagenen Parametern und unter gleichen Verteilungsmaßstab zum Teil bis zu einem fünffach höheren Niveau an finanziellen Mitteln im Vergleich zu heute erhalten müssten, wie dies z.B. für Klagenfurt ersichtlich wird.

⁴ Aus Gründen der maßstäblichen Darstellung ist Wien in dieser Abbildung nicht enthalten. Die alternative Verteilung der FAG-Mittel würde für Wien ebenfalls eine Erhöhung der Mittel bedeuten.

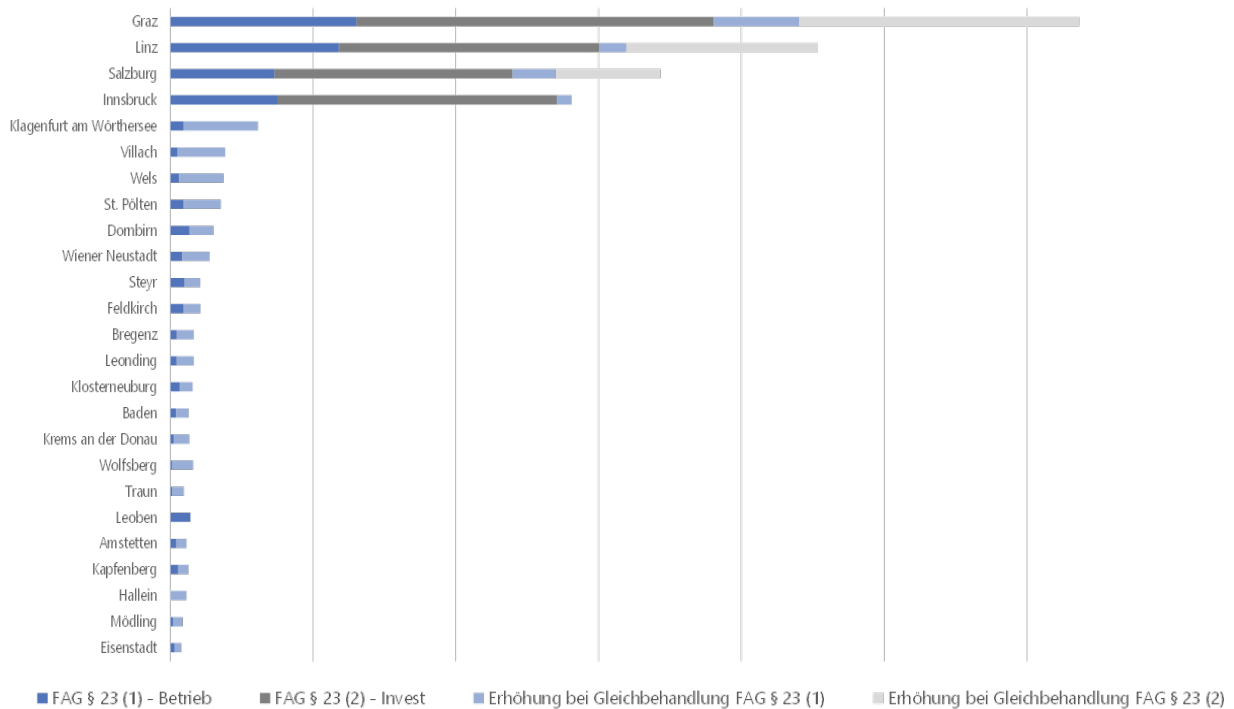


Abbildung 2: Höhe der FAG-Mittel nach § 23 bei einer Gleichbehandlung aller Städte nach Anwendung objektiver Parametern

Um bei einer Gleichbehandlung aller Aufgabenträger keine Stadt schlechter zu stellen, müsste die Gesamthöhe der § 23-FAG-Mittel um mindestens die Hälfte erhöht werden.

Seitens der Gutachter muss darauf hingewiesen werden, dass durch die nur teilweise Dynamisierung der Mittel nach § 23 FAG 2017 (ca. ein Drittel der Zuweisungen erfolgt aus nicht dynamisierten festen Beträgen) seit Einführung der dortigen Regelung eine sukzessive Entwertung der Beträge einhergeht. Gleichzeitig sind in den vergangenen Jahren die Kosten der Gemeinden für den ÖV überproportional gestiegen. Insoweit ist eine weitergehende Erhöhung der Finanzzuweisungen nach dem FAG schon für die Aufrechterhaltung des Finanzierungsbeitrages des Bundes erforderlich. Die Städte fordern daher eine Verdopplung der Bundes-Mittel für den ÖV gegenüber dem Ansatz in § 23 FAG 2017.

5 **Ausblick: Anwendung des Modells bei Gemeinden mit in den Regionalbusverkehr integrierten Orts- bzw. Stadtverkehren**

Die vorgeschlagene Methodik fokussiert aufgrund der sachlichen Zuständigkeit der Auftraggeberin (Österreichischer Städtebund) auf die Städte mit kommunal finanzierten Verkehrsangebot. Im Interesse der Übersichtlichkeit liegt dem Vorgehen das idealtypische Bild der Stadtgemeinde zugrunde, die den gesamten städtischen ÖPNV organisiert und finanziert. Dieser Zuständigkeit entsprechend sind daher die Verkehrsmittel Stadtbus bzw. Ortsbus, O-Bus, Straßenbahn und U-Bahn berücksichtigt, die von den versorgten Gemeinden direkt finanziert werden.

In der Praxis finden sich – gerade in kleineren Gemeinden häufig Verkehrsangebote, die von oder gemeinsam mit den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften bestellt, aber anteilig von den Gemeinden mitfinanziert werden.

Verbreitet handelt es sich dabei um Regionalbusleistungen, die auch eine innerörtliche Verkehrsfunktion haben, oder um Zusatzbestellungen im Sinne eines innergemeindlichen ÖPNV-Angebotes. Soweit die Gemeinden sich an der Finanzierung des ÖPNV beteiligen, werden ihnen nach dem FAG 2017 Mittel aus § 23 Absatz 1 FAG zugeschrieben – auch soweit sie diese Verkehre nicht selbst bestellen.

Diese durchaus vielfältigen Gestaltungen müssen bei einer Umsetzung durch den Gesetzgeber berücksichtigt werden. Das beschriebene Modell kann hier ebenso genutzt werden. Die Höhe der Mittel nach §23 Absatz 1 FAG wird dazu wie oben beschrieben ermittelt.

- Sofern die Finanzierungsregelung im FAG weiter nur die Gemeinden berücksichtigt, die Aufwand für den ÖPNV haben, muss für die Gemeinden eine Lösung festgelegt werden, die vom Land/von der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft bestellten ÖPNV in ihrem Gebiet mitfinanzieren. Städte/Gemeinden mit eigenem Stadtbusverkehrsangebot können mit diesem in die Bewertung eingehen. Für Gemeinden mit in den Regionalbusverkehr integriertem innerörtlichen Angebot (d.h. mitfinanziertem Angebot) müssen in einer gesonderten Kategorie mit der gleichen Methodik erfasst werden. Für die Berechnung der Zuweisung muss dann zusätzlich der Mitfinanzierungsanteil der Gemeinde berücksichtigt werden, d.h. die Zuweisung ergibt sich entsprechend anteilig.

- Dauerhaft einfacher wäre es, den Regionalbusverkehr in einem ÖV-Finanzierungsgesetz insgesamt mitzuberücksichtigen. Hierbei müssten die Länder Zuweisungen entsprechend dem Schlüssel für den Regionalverkehr erhalten, der die ÖV-Güte im Regionalbusverkehr in einem entsprechenden Schlüssel berücksichtigt. Der in den Regionalbusverkehr integrierte Orts- bzw. Stadtverkehr müsste dann durch anteilige Weitergabe der Zuweisungen im Verhältnis Verbundorganisationsgesellschaft – Gemeinde berücksichtigt werden. Die Anteile ergeben sich im Verhältnis der Mitfinanzierung. Nur zu diesem Anteil wäre dann der sich aufgrund der ermittelten ÖV-Güte ergebende Anteil nach dem FAG festzulegen.

Die Bemessung der ÖV-Güte in der jeweiligen Stadtgemeinde würde sich dann auf den Anteil der in den Orts- bzw. Stadtverkehr integrierten Regionalbusverkehre dieser Gemeinden beschränken.⁵

Die in diesem Bericht vorgeschlagene Methodik kann auch für den Regionalbusverkehr und für den innerörtlichen Verkehr in Gemeinden genutzt werden.

⁵ https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/themenfelder/mobilitaet/Dateien/Methodenbericht_FAG_OEV_Gueteklassen.pdf