

Städtischer Öffentlicher Verkehr als Gamechanger im Klimaschutz

Positionen des Österreichischen Städtebundes zum FAG 2024 im Bereich Öffentlicher Verkehr

Ausgangslage

Der öffentliche Verkehr (ÖV) in den Städten und Stadtregionen steht vor gravierenden Herausforderungen. Bevölkerung, Mobilität und Pendlerverflechtungen wachsen insbesondere in den Ballungsräumen weiter. So machen der Anteil der Tagesbevölkerung an der Wohnbevölkerung in Linz, St.Pölten und Weiz schon mehr als 160% , in Ried in Innkreis, Vöcklabruck oder Eisenstadt sogar mehr als 180% aus. Im Zusammenhang mit dem Klimaschutz bestehen große Aufgaben für den städtischen öffentlichen Verkehr (ÖV).

Bei Verfehlen der Klimaziele drohen der Republik laut Bundesrechnungshof Kompensationszahlungen in Höhe von über 9 Mrd. Euro sowie gravierende volkswirtschaftliche Schäden.¹ Sorgenkind ist die Mobilität. Um die Klimaziele hier zu erreichen, muss der Kfz-Verkehr gemäß des „Mobilitätsmasterplan des Bundes“ 2040 vollständig elektrifiziert sein, nur noch 42 (aktuell 60) Prozent aller Wege in Österreich dürfen mit dem Auto zurückgelegt werden. In gleichem Maße muss die Verkehrsleistung mit dem Auto sinken.² Gemäß „Mobilitätsmasterplan“ müssen die zurückgelegten Personenkilometern im ÖPNV bis 2030 von 27% im Jahr 2018 auf 40% im Jahr 2040 noch einmal um die Hälfte des derzeitigen Anteils im Vergleich zu den übrigen Verkehrsmodi gesteigert werden. Damit könnte mehr als 50 % des Minderungsziels im Verkehr erreicht werden.

Ziele zur Verlagerung der Personenkilometer pro Verkehrsmittel laut Mobilitätsmasterplan des Bundes

	2018	2040
Motorisierter Individualverkehr	70 %	54 %
Öffentlicher Verkehr	27 %	40 %
Aktive Mobilität	3 %	6 %

Abbildung: MMP 2030, S. 12.; benötigt wird eine Verlagerung von ca. 20 Mrd. Pkm/a

Der städtische öffentliche Verkehr, der von den Städten betrieben, bezahlt und als „zuständige Behörde“ gemäß PSO-VO verantwortet wird muss massiv ausgebaut werden. Legt man die genannten Ziele des Mobilitätsmasterplans des Bundes mit Zielhorizont 2030 zugrunde, so müssen allein in den großen Landeshauptstädten Wien, Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck und

¹ Rechnungshof Österreich: Klimaschutz in Österreich – Maßnahmen und Zielerreichung 2020

² BMK: Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich

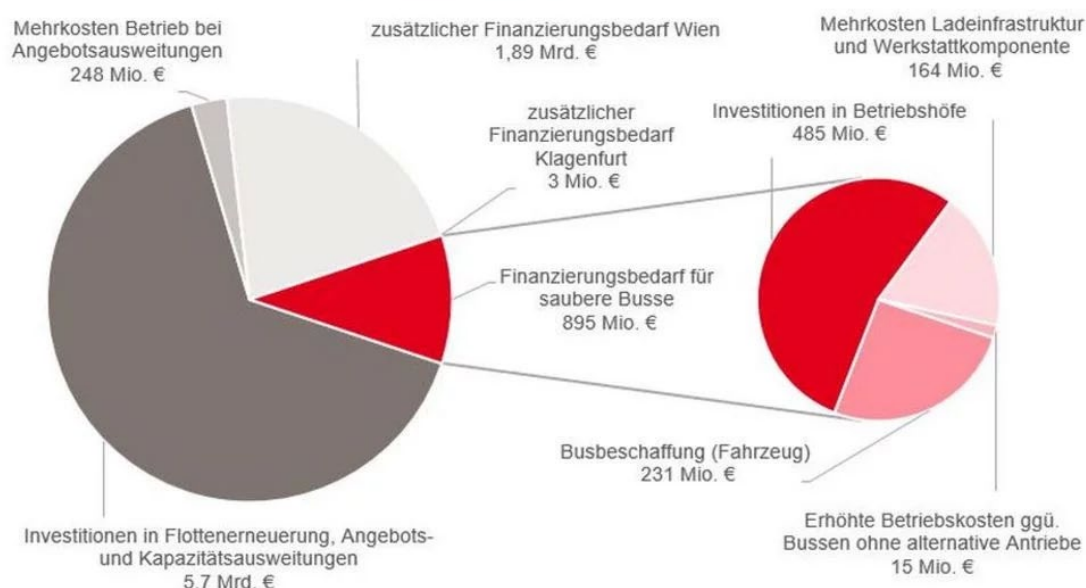
Klagenfurt im städtischen öffentlichen Personennahverkehrs nach aktuellen Erhebungen des Städtebundes Investitionen für Flottenerneuerung, Angebotsausweitungen und Kapazitätsausweitungen in Höhe von ca. 1,9 Mrd. € getätigt werden. Für den Zeitraum 2026-2030 ist nach ersten Schätzungen ist mit Investitionsbedarfen von ca. 3,84 Mrd. € zu rechnen. Nur wenn Ausbauten der stadtreionalen ÖV-Infrastruktur sowie der Kapazitäten in der skizzierten Höhe getätigt werden, sind die avisierten Verkehrsverlagerungen realisierbar.³ Insbesondere vom hohen Projektvolumen schienengebundener Verkehre sind die Städte alleine überfordert. Die Ausbauinvestitionen müssen aber aufgrund des langen Vorlaufs der Realisierung zeitlich oberste Priorität bekommen.

Den Städten fehlt derzeit die notwendige finanzielle Ausstattung, um in Infrastruktur und Angebotsausbau entsprechend den beschriebenen Anforderungen investieren zu können.

Finanzierungsbedarf Mobilitätswende - ÖPNV



Finanzierungsbedarf ÖPNV inkl. Dekarbonisierungskosten für saubere Busse 2022-2030



Quelle: KCW GmbH im Auftrag des Städtebundes, 2023

© 2013 Österreichischer Städtebund, Rathaus, A 1082 Wien

Die Finanzierung der städtischen ÖV erfolgt beinahe ausschließlich durch die Städte.

Die Finanzierung der 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 wird vom Bund eine Finanzausweisung zur Förderung von öffentlichen Personennahverkehrsunternehmen (Absatz 1) sowie für Investitionen für Straßenbahn- und Obus-Linien (Absatz 2) an die Gemeinden ausgeschüttet. Mit dem FAG 2017 wurde die Weiterleitung der Mittel an die Länder übertragen. Im Jahr 2022 lag das

³ Der Backcasting-Ansatz im Mobilitätsmasterplan zeigt, dass die Sektorziele der Mobilität selbst bei vollständiger Elektrifizierung des Autoverkehrs bis 2040 eine Verlagerung von Wegen vom MIV zum ÖV erfordern.

Volumen bei 99,6 Mio. Euro (49,4 Mio. Euro gemäß Absatz 1, 50,2 Mio. Euro gemäß Absatz 2). Die Städte Graz, Innsbruck, Linz und Salzburg erhalten jeweils fixe Vorausanteile an den Ländertöpfen. Die Höhe der danach verbleibenden Mittel basiert auf Einmeldungen der Städte zur finanziellen Belastung der Gemeinden.⁴ 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 ÖV-Finanzierung muss daher mit Verteilungskriterien, die transparent, objektiv, effizient und wirkungsorientiert sind, weiterentwickelt werden. Bisher beruht ein Teil der bereitgestellten Summe auf einem Fixbetrag, daher liegt die Dynamik der Finanzzuweisung deutlich unter jener der Ertragsanteile. So erhöhten sich die § 23-Mittel von 2017 auf 2021 um nur 5,9 Prozent, während die Ertragsanteile um 15,8 Prozent stiegen. Die geringe Dynamik der Bundesmittel trägt – neben weiteren Faktoren – dazu bei, dass der städtische Zuschussbedarf zum ÖV von Jahr zu Jahr steigt. Erforderlich ist stattdessen eine Valorisierung entsprechend der tatsächlichen Kostenentwicklung.

Gleichzeitig hat der Bund zuletzt kostspielige neue Pflichten für die Städte etabliert (z.B. Dekarbonisierung der Busflotten/SFBG; Einführung Klimaticket), ohne für einen lückenlosen, eindeutigen, verlässlichen und v. a. dauerhaften Ausgleich der dadurch verursachten Mehraufwendungen der Städte zu sorgen.

Das mit Herbst 2021 eingeführte Klimaticket bewirkt einen Entgang bei den Tarifeinnahmen, der sich auf die Städte bzw. kommunalen Betreiber wegen der vielen StammkundInnen besonders stark auswirkt. Gleichzeitig steigen die Fahrgastzahlen, was wiederum insbesondere in den Städten zum Teil erhebliche Investitionen in die Angebotserweiterung notwendig macht. Um die Mindereinnahmen für die Länder und Städte abzufedern, gewährt der Bund derzeit befristet Ausgleichsleistungen. Da der Bund die Mittel für die Städte nur über die Länder verteilt, bewirkt die aktuelle Situation finanzielle Unsicherheit für die Städte. Für die Weitergabe fehlen hinreichend konkret quantifizierte Maßstäbe; der Bund gestaltet die Förderkriterien so, dass es den Städten schwer fällt, die Gelder verbindlich beanspruchen zu können.⁵ Die aktuelle KDZ-Erhebung „Finanzierung des ÖPNV in österreichischen Städten - KDZ, 06/2023“⁶ belegt zudem, dass nicht alle Bundesländer die Bundesmittel zur Kompensation der Regionalen Klimatickets tatsächlich an die erlösverantwortlichen (städtischen) Verkehrsunternehmen weiterleiten, wenn gleich eine „nutzungsabhängige Weiterleitung“ im gegenständlichen Ministerratsvortrag betreffend die KlimaTicket Regional Mittel, sehr wohl als Bedingung für die Gewährung der Bundesmittel an die Bundesländer festgelegt wurde.

Die vor dem Hintergrund der Mobilitätswende erforderlichen Ausbaumaßnahmen bei Betrieb und Infrastruktur des städtischen öffentlichen Verkehrs drohen die Städte zu überfordern wie eine aktuelle Erhebung des KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung – vom Juni 2023 belegt:

- ❑ Die konsolidierten und transferbereinigten Nettoausgaben der Städte und städtischen Verkehrsunternehmen erhöhten sich binnen vier Jahren um fast ein Viertel (22 Prozent) von 184 Mio. Euro (2016) auf 225 Mio. Euro (2021).

⁴ auf Basis der von den Ländern eingemeldeten Daten gemäß § 30a Abs. 1 ÖPNRV-G

⁵ Ministerratsvortrag zur „Entlastung PendlerInnen“.

⁶ https://www.staedtebund.gv.at/themen/mobilitaet/publikationen/publikationen-details/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=123197&cHash=4c6804ca406eb7ce6e2e33dde27abba

- ❑ Für die Jahre 2023 bis 2025 wird bereits mit einem Zuschussbedarf von rund 50 Prozent aus den allgemeinen städtischen Budgets gerechnet, um die gegenüber den Vorjahren höheren Investitionen tätigen, und die steigenden Betriebskosten decken zu können.
- ❑ Die Ausgaben für den laufenden Betrieb stiegen massiv, wo hingehen die Investitionen in die Infrastruktur in den meisten Städten zurückgingen.

Ohne Gegensteuerungsmaßnahmen ist daher zu erwarten, dass für die Mobilitätswende nötige Investitionsprojekte in den Ausbau von Infrastruktur und Angebot im ÖPNV verschoben oder reduziert werden müssen.

- ❑ Für die nötigen Investitionen in die ÖPNRV-Infrastruktur fehlt eine geeignete systematische Förderung. Die 2020 mit der Nahverkehrsmilliarde eingeführte Förderung von Stadtregionalbahnen konzentriert sich auf Stadtgrenzen überschreitende Projekte. Bislang wurden für innerstädtische Straßenbahn- bzw. Stadtbus-Projekte noch keine Bundesmittel gewährt. Nur wenigen Städten gelingt es, für ihre Projekte Förderungen von den Ländern zu erhalten.
- ❑ Eine dauerhafte Verstetigung der Mittel für das Klimaticket mit geeigneten konkreten Maßstäben – steht aus.

Die Dekarbonisierung des Busverkehrs wird scheitern, wenn nicht auch die notwendigen Infrastrukturen gefördert werden.

Das 2021 erlassene Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz (SFBG) setzt EU-Recht um und verpflichtet im Interesse der Klimaneutralität Verkehrsbetriebe und Städte, bei Buskauf bzw. Bestellung von Verkehrsleistungen auf saubere und emissionsfreie Busse umzustellen. Hierfür gibt das SFBG Quoten für Beschaffung und Einsatz vor.⁷ Diese Busse sind im Kauf und über ihren Lebenszyklus deutlich teurer als heutige Dieselbusse. Zudem werden für die Umstellung frühzeitig große Investitionen in Lade- und betriebliche Infrastruktur (insbesondere E-Bus-Betriebshöfe) erforderlich. Dies betrifft die Städte in besonderer Weise, da – im Gegensatz zu den meisten Regional- oder Reisebussen – alle Stadtbusse dieser Verpflichtung unterliegen. Erreichen die Städte die gesetzlichen Quoten nicht, drohen ihnen hohe Bußzahlungen je Bus unterhalb der Ziele.

Der Bund fördert die Neuanschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur über ein Förderprogramm (EBIN), das aus EU-Mittel gespeist wird.⁸ Anders als die dauerhaften Mehrkosten ist die Förderung nur befristet angelegt. EBIN wird im wettbewerblichen Verfahren vergeben, ist mit 275 Mio. Euro für den Zeitraum 2022 bis 2025 dotiert und steht grundsätzlich allen Busverkehren (auch Busunternehmen oder Auftraggebern, die gar nicht unter das SFBG fallen) offen. Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht jedoch nicht. Diese Struktur, die Deckelung und die engen zeitlichen Grenzen erschweren die Umsetzung der Maßnahmen. Dies trifft insbesondere die in den Städten komplexeren Projekte mit längeren Planungsvorlaufzeiten. Zudem zeigen sich aktuell Lieferverzögerungen.

⁷ Die zuständigen Behörden müssen bei der Bestellung von Verkehrsdiensten den Einsatz eines Mindestanteils an Fahrzeugen mit sauberen und emissionsfreien Antrieben vorgeben. Im Zeitraum 2021 bis 2025 betragen diese Anteile 45% sauber/davon mind. die Hälfte emissionsfrei; 2026 bis 2030 65% bzw. davon die Hälfte häufig. Städtische Verkehrsbetriebe müssen diese Quoten über ihre Beschaffung in diesen Zeiträumen erreichen.

⁸ <https://www.ffq.at/EBIN>

Genau die frühzeitig notwendigen und hohen Investitionen in neue Betriebshöfe sind faktisch derzeit nicht förderfähig. Diese Lücke droht in vielen Städten dazu zu führen, dass die Dekarbonisierung über den probeweisen Einsatz einzelner Fahrzeuge nicht hinauskommt.

Die erwarteten Mehrkosten alleine in den Städten Graz, Linz, Salzburg, Klagenfurt, Innsbruck und teilweise Wien⁹ für Fahrzeugbeschaffungen belaufen sich auf 48-96 Mio. Euro 2022-2025 sowie mind. 137 Mio. Euro 2026-2030. Hinzu kommen erhöhte Betriebskosten gegenüber Dieselnissen (alleine Graz, Linz, Salzburg, Klagenfurt, Innsbruck: mind. 15 Mio. Euro 2022-2025). Es ist parallel unvermeidbar, frühzeitig in entsprechende Infrastruktur zu investieren, um die Fahrzeuge laden, warten und garagieren zu können. Hier muss aktuell von mind. 156 Mio. Euro 2022-2025 (alleine Graz, Linz, Salzburg, Klagenfurt, Innsbruck) sowie mind. 492 Mio. Euro 2026-2030 (alleine Graz, Salzburg, Klagenfurt, Innsbruck) ausgegangen werden.

Teilweise sind aktuell selbst die Eigenanteile zur EBIN-Förderung und die Deckung der höheren Betriebskosten sauberer Busse wegen angespannter Gemeindefinanzen nicht gesichert. Mehrere Städte werden zugesagte EBIN-Förderungen daher voraussichtlich nicht in Anspruch nehmen. Die Dekarbonisierung steht hier in direkter Konkurrenz zur Aufrechterhaltung des Angebotes. Mit der Umstellung der Antriebsysteme werden weder Kapazitäten erweitert noch Fahrten zum ÖV verlagert. Die so gebundenen Investitionen drohen in den nächsten Jahren für den ebenso wichtigen Kapazitätsausbau im städtischen Verkehr zu fehlen.

Der Bund muss die Städte finanziell in die Lage versetzen, die sie betreffenden neuen gesetzlichen Pflichten aus dem SFBG zu erfüllen. Planungs- und Finanzierungssicherheit müssen höchste Priorität erhalten. Geboten sind die ausreichende Dotierung sowie eine Verstärkung der Förderung. Diese muss zeitnah – idealerweise im Rahmen eines Fonds für große Infrastrukturvorhaben im stadtreregionalen ÖV – um eine Förderung für die für die Dekarbonisierung notwendigen großen Infrastrukturmaßnahmen erweitert werden.

Städte brauchen Planungssicherheit und ausreichend finanzielle Mittel, um als Gamechanger ihre Potenziale beim Klimaschutz heben zu können.

Die entscheidenden Punkte für die Aufrechterhaltung des ÖV Betriebs und besseren öffentlichen Verkehr sind aber Planungssicherheit und insbesondere ausreichende finanzielle Mittel. Planungssicherheit in Bezug auf Ziele, Anforderungen und finanzielle Ausstattung sind jetzt zwingend erforderlich, damit die Städte die erforderlichen Planungen und Baumaßnahmen beginnen können, damit der ÖV als Gamechanger beim Klimaschutz wirken kann. Im Finanzausgleich sind kurzfristig mehr Mittel für den städtischen ÖV bereitzustellen. Mittel- und langfristig müssen die Finanzierungen derart aufgestockt werden, dass auch Planungs- und Finanzierungssicherheit für die Städte entsteht.

⁹ KCW: Finanzierungsmehrbedarf ÖPNRV durch Dekarbonisierung und Mobilitätswende. Stand Januar 2023.

Positionen

Der Bund muss kurzfristig sowie dauerhaft für ausreichende Finanzierung des ÖV und Planungssicherheit sorgen, um den Städten die Umsetzung der im Interesse des Klimaschutzes erforderlichen Maßnahmen zu ermöglichen.

Kurzfristige Maßnahmen:

1.) Verdopplung der ÖV-Finanzzuweisungen des Bundes gemäß § 23 FAG 2017

Die Bundesmittel müssen entsprechend den tatsächlichen Entwicklungen der Bedarfe angepasst werden. Ihre Struktur muss transparent, nachvollziehbar und wirkungsorientiert sein.

Der Österreichische Städtebund fordert eine Neuausrichtung der Finanzzuweisung gemäß § 23 FAG:

- Verdopplung der Mittel gem. §23 FAG, um einen Beitrag für eine stabile und ausreichende Finanzierungsgrundlage für den laufenden Betrieb im städtischen ÖV zu leisten
- Für die Zukunft Valorisierung entsprechend der tatsächlichen Kostenentwicklung im ÖPNV.
- Berücksichtigung einer stärkeren Dynamisierungskomponente bei Ausweitung des Angebotes
- Gleichbehandlung der Städte auf Basis objektiver Kriterien mit Bezug zu Struktur (Bevölkerungszahl, Fläche) und Qualität des ÖV (ÖV-Güte)

2.) Qualifizierte Finanzierung der gesetzlichen Pflicht zur Dekarbonisierung des Busverkehrs

Der Bund muss die Förderung der Dekarbonisierung so weiterentwickeln, dass die Städte ihre gesetzlichen Verpflichtungen erfüllen können.

Der Österreichische Städtebund fordert gezielte finanzielle Unterstützung zur Schaffung der Infrastruktur zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben des SFBG:

- Die EBIN-Förderung muss weiterentwickelt und verstetigt werden, um den tatsächlichen Bedürfnissen besser Rechnung zu tragen.
- Kurzfristig Etablierung einer Förderschiene für städtische Busbetriebshöfe neben dem EBIN-Programm, das primär die Fahrzeuganschaffung fördert.
- Es muss sichergestellt werden, dass alle Städte, die den Vorgaben des SFBG unterliegen, Zugang zu einer Förderung haben.

Klimaticket

Die Fortsetzung der Erfolgsgeschichte des Klimatickets setzt voraus, dass der Bund die Städte finanziell in die Lage versetzt, das niedrigere Erlösniveau und die erforderlichen Kapazitätsausweitungen dauerhaft zu bewältigen.

Der Österreichische Städtebund fordert eine vollständige Abgeltung der Mindereinnahmen der Städte:

- Direkter, verstetigter und vollständiger Ersatz der Mindereinnahmen durch die Klimatickets an die Städte
- Transparente, nachvollziehbare und bundesweit einheitliche Regelungen für die Länder, dass und auf welche Weise die Mittel an die Städte weiterzuleiten sind
- Verdopplung und Dynamisierung der **ÖV-Finanzzuweisungen des Bundes gemäß § 23 FAG 2017** zum laufenden Betrieb des städtischen ÖVs, damit die Städte die erforderlichen Angebotsausweitungen aufgrund des Erfolgs des Klimatickets bewältigen können

Mittel- bis langfristige Maßnahmen

1.) Schaffung einer transparenten, verursachergerechten, effizienten und wirkungsorientierten Finanzierungsstruktur

Die Städte brauchen eine langfristig angelegte, zweckgewidmete, stabile und ausreichend dotierte Finanzierungsgrundlage für die laufenden Kosten des ÖV. Die Gesamthöhe der Finanzierung muss die aktuellen Anforderungen abbilden (z.B. Angebotsausbau; Dekarbonisierung; Klimaticket,..). Die derzeit nur befristet angelegten Förderungen (insbesondere Klimaticket, Dekarbonisierung) sollten in dauerhafte, planbar zur Verfügung stehende Finanzierungsflüsse umgewandelt werden. Mit der Regelung des Volumens, und der Valorisierung entsprechend dem Ausbau des Angebots könnte der Bund so die gebotene Planungssicherheit schaffen. Ergänzend sinnvoll wäre die regelmäßige Revision des Finanzierungsbedarfs (wie im Regionalisierungsgesetz [DE]), um der Bedarfsentwicklung Rechnung zu tragen und Fehlentwicklungen zu vermeiden.

Neben dieser Finanzierung des laufenden Betriebs müssen die Städte für die notwendigen großen Investitionen in die Infrastruktur auf planbarer Grundlage und nach objektiven Maßstäben Fördermittel erhalten (siehe nächster Abschnitt „Einrichten eines Investitionsfonds für ÖV-Infrastruktur“).

Zusammen führt dies zu mehr Effizienz und schafft Planungssicherheit für die Städte.

Der Österreichische Städtebund fordert die Schaffung von Planungssicherheit zur laufenden Finanzierung des ÖPNV:

- Abbau von Parallelstrukturen und widersprüchlichen Anreizen
- Eindeutige Zuständigkeiten für die Finanzierung
- Zusammenführung von Ausgaben- und Aufgabenverantwortung
- Aufstockung der Bundesmittel zur Absicherung des laufenden Betriebs
- Zuweisung nach transparenten und objektiven Kriterien

2.) Einrichten eines Investitionsfonds für ÖV-Infrastruktur

Die großen Investitionsbedarfe im städtischen und stadtreionalen ÖV sind zwingend auf Mitfinanzierung von Bund und Ländern angewiesen. Um die gesetzlichen Vorgaben (SFBG) erfüllen, Infrastruktur und Kapazität des ÖV ausbauen und so die Klimaziele erreichen zu können, benötigen die Städte verlässlich verfügbare und planbare Finanzierungsgrundlagen für

die dafür erforderlichen Investitionen (Förderung). Der Städtebund fordert daher die Einrichtung eines Fonds für große Infrastrukturvorhaben im stadtregionalen ÖV.

Förderschwerpunkte sollten entsprechend sein:

- Infrastrukturausbau im städtischen und stadtregionalen ÖPNV (Grunderneuerung, Ausbau, Modernisierung und Fahrzeuge)
- erforderliche Infrastrukturmaßnahmen im Zuge der Umstellung des städtischen und stadtregionalen Busverkehrs auf alternative/emissionsfreie Antriebe (insbesondere Um-/Neubau von Betriebshöfen und Werkstätten)

Orientierung für die Investitionsförderung könnte hierbei das erfolgreiche Beispiel der Agglomerationsprogramme in der Schweiz bieten.

Für den Städtebund wesentlich ist, dass sich die Förderhöhe nach objektiven und transparenten, insbesondere wirkungsorientierten Kriterien bemisst (z.B. Reduktion der CO₂-Emissionen, Verbesserung des Modal Split). Durch bundesweit einheitliche Vergabekriterien könnten bundeslandweise unterschiedliche Regelungen vermieden – und damit eine Ungleichbehandlung der Städte vermieden werden. Insbesondere müssen alle Städte die für die Erfüllung ihrer gesetzlichen Pflichten (z.B. neu aus dem SFBG) erforderlichen Fördermittel erhalten. Eine unbürokratische Abwicklung der Finanzierung für die förderfähigen Investitionsprojekte ist geboten.

Zur Bedeckung der Investitionsbedarfe in den Städten und Gemeinden in Stadtregionen sollte anfänglich ein Fördervolumen auf 500 Mio. Euro p.a. aus dem Fonds. zur Verfügung stehen. Dieses soll nach Maßgabe des Zielpfads zur Mobilitätswende auf bis zu 1 Mrd. Euro p.a. angehoben werden.

Der Fonds könnte im Rahmen eines Vorwegabzuges im Finanzausgleichsgesetz oder über eine Zweckwidmung von Steueranteilen als ein selbstständiger Fonds dotiert werden.

Die Bedeckung könnte durch Wegfall klimaschädlicher Subventionen erfolgen. So könnte die Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs in Österreich künftig verursachergerecht im Sinne der Zusammenführung von Input- und Impactsteuerung – etwa entsprechend den Grundsätzen des „Green Budgeting“ – vorgenommen werden. Konkret könnte die Dotierung durch den Entfall von kontraproduktiven Subventionen (z.B. Pendlerpauschale, Steuerbegünstigung Diesel) oder durch die Zweckwidmung bestehender Abgaben (z.B. CO₂-Abgabe) erfolgen.

Der Österreichische Städtebund fordert die Einrichtung eines Investitionsfonds zur Finanzierung der ÖV-Infrastruktur:

- Einrichten eines Investitionsfonds für städtische und stadtregionale ÖV-Infrastruktur
- Mittel sollen nach bundesweit einheitlichen, transparenten und wirkungsorientierten Kriterien abgerufen werden können
- Dotierung durch den Entfall kontraproduktiver Subventionen

Fazit

Der öffentliche Verkehr (ÖV) in den Städten und Stadtregionen steht kurzfristig und in den nächsten Jahren vor großen Herausforderungen. Wachsende Mobilität in Ballungsräumen und das Erreichen der Klimaziele erfordern die Dekarbonisierung der Mobilität und massive Verlagerungen vom MIV auf den ÖV. Voraussetzung ist der Ausbau von Infrastrukturen und Kapazität. Eine zentrale Rolle bei Ausbau und Verlagerung haben die Städte. Verlagerung und Antriebswende im ÖV werden nur gelingen, wenn Planung und Bau von ÖPNV-Infrastrukturen für die spätestens bis zu den 2030er Jahren umzusetzenden Angebotsausweitungen jetzt beginnen. Erforderlich dafür ist zuallererst finanzielle Planungssicherheit. Die anstehenden Aufgaben werden zudem ohne angemessene Förderung zur Überforderung für die Städte, die Ziele sind dann nicht erreichbar. Die Republik riskiert damit die Verfehlung der Klimaziele, für die sie dann milliardenschwere Kompensationszahlungen und volkswirtschaftliche Folgekosten tragen muss.

Höhe und Struktur der ÖV-Finanzierung müssen somit weiterentwickelt werden. Der Städtebund fordert die Erhöhung der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel. Die Höhe muss valorisiert sein sowie entsprechend dem Angebotsausbau dynamisiert werden. Der Städtebund fordert zwei Säulen, um die Finanzierung zukunftsfähig zu gestalten: Verdopplung der ÖV-Finanzzuweisungen des Bundes gemäß § 23 FAG 2017 für die laufenden Betriebskosten und sowie einen Fonds für Investitionen zum Ausbau der Infrastruktur im städtischen und stadtreionalen ÖPNV.

Die Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs in Österreich sollte künftig verursachergerecht im Sinne der Zusammenführung von Input- und Impactsteuerung – etwa entsprechend den Grundsätzen des „Green Budgeting“ – vorgenommen werden. Die Dotierung könnte durch den Entfall von kontraproduktiven Subventionen (z.B. Pendlerpauschale, Steuerbegünstigung Diesel) oder durch die Zweckwidmung bestehender Abgaben (z.B. CO₂-Abgabe) erfolgen.