

# Finanzierung des ÖPNV in österreichischen Städten

Management Summary  
ÖPNV-Erhebung 2020

verfasst von

**Dr.<sup>in</sup> Karoline Mitterer**

**DI<sup>in</sup> Nikola Hochholdinger**



## Management Summary

Bereits zum vierten Mal erhob das KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung für den Österreichischen Städtebund die Einnahmen und Ausgaben der Städte und städtischen Verkehrsbetriebe im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Erhoben wurden die bisherigen Entwicklungen 2014 bis 2019 sowie die mittelfristige Finanzplanung bis zum Jahr 2024. Ein weiterer Fokus wurde auf die Auswirkungen der Corona-Krise gelegt.

Die Ergebnisse beruhen auf Befragungen unter den Städten über 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, wobei 12 Städte<sup>1</sup> teilgenommen haben. Zu den Auswirkungen der Corona-Krise wurden die Mitglieder der Finanzkommission des Österreichischen Städtebundes befragt. Wien ist aufgrund der Doppelfunktion als Stadt und Land nicht umfasst.

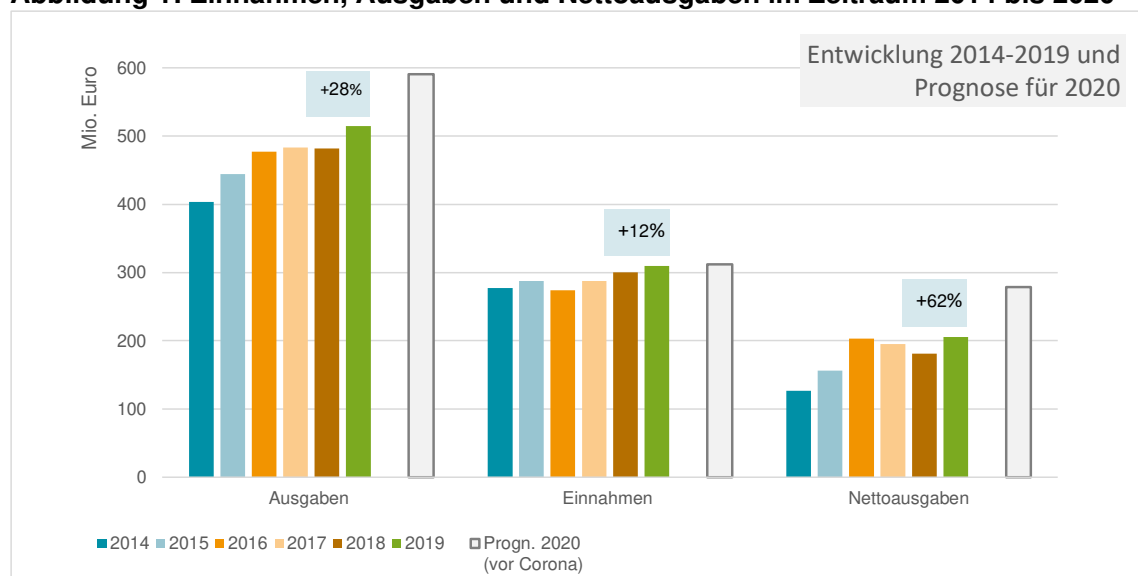
### Entwicklung der Ausgaben und Einnahmen

Der Zuschussbedarf zum ÖPNV ergibt sich aus der Differenz der Ausgaben und Einnahmen der Städte und ihrer Verkehrsgesellschaften (Nettoaussgaben). Nur ein Teil der Nettoausgaben wird über direkte Zuschüsse der Städte an die Gesellschaften abgedeckt. Daneben bestehen auch Finanzierungen z.B. Querverbund, Fondslösungen oder die Aufnahme von Fremdkapital.

Die Nettoausgaben der Städte und städtischen Unternehmen sind seit 2014 stark gestiegen. Während die Einnahmen 2014 bis 2019 nur geringfügig gewachsen sind (+12 Prozent), haben sich die Ausgaben deutlich (+28 Prozent) erhöht. Die konsolidierten und transferbereinigten Nettoausgaben stiegen um 62 Prozent von 126 Mio. Euro (2014) auf 205 Mio. Euro (2019). Damit erhöhte sich der Zuschussbedarf<sup>2</sup> von 31 Prozent im Jahr 2014 auf 40 Prozent im Jahr 2019.

Für 2020 war ein deutlicher Anstieg der Ausgaben geplant, was auf größere Investitionsprojekte in drei Städten zurückzuführen ist. Der Zuschussbedarf 2020 hätte sich damit auf 45 Prozent weiter erhöht. Durch die aktuelle Coronakrise wird der Planwert für 2020 jedoch sowohl ausgaben- als auch einnahmenseitig so nicht erreicht werden.

**Abbildung 1: Einnahmen, Ausgaben und Nettoausgaben im Zeitraum 2014 bis 2020**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2020, KDZ: eigene Berechnungen, 2020.

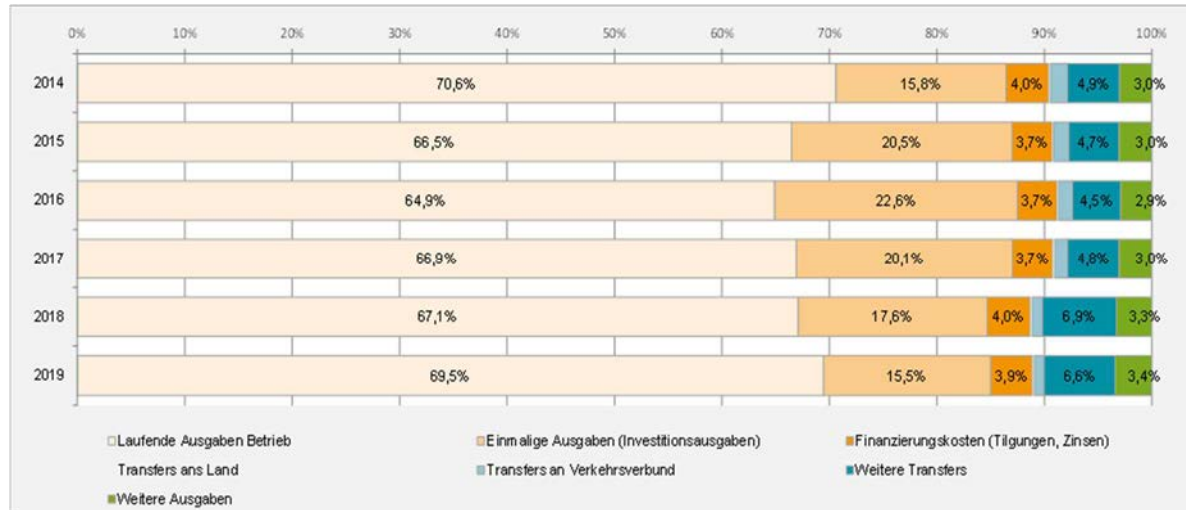
<sup>1</sup> Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt, Villach, Wiener Neustadt, St. Pölten, Steyr, Dornbirn, Feldkirch und Bregenz

<sup>2</sup> Anteil der Nettoausgaben an den gesamten Ausgaben.

## Einnahmen- und Ausgabenstruktur

In Abhängigkeit der Investitionstätigkeit schwankte der Anteil der laufenden Ausgaben an den Gesamtausgaben von 2014 bis 2019 zwischen 65 und 70 Prozent, während Investitionsausgaben bei 15 bis 23 Prozent lagen. Im Zeitverlauf mehr Bedeutung erhielten die weiteren Transfers, welche in erster Linie Transfers an weitere Verkehrsgesellschaften – wie etwa Busunternehmen – betreffen.

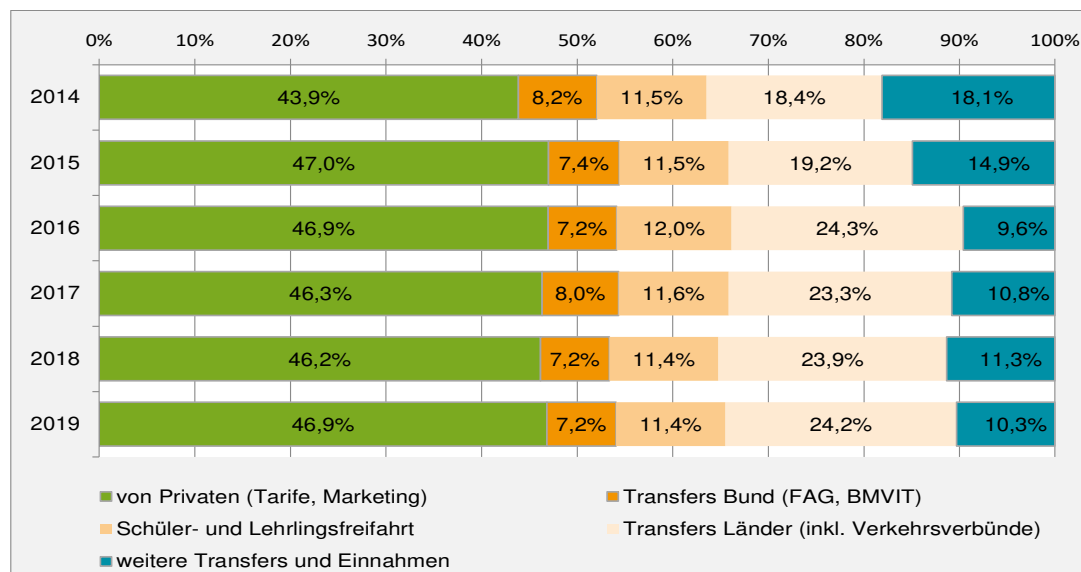
Abbildung 2: Ausgabenstruktur, 2014-2019



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2020, KDZ: eigene Berechnungen, 2020.  
Anmerkung: konsolidiert und transferbereinigt.

Zwischen 44 und 47 Prozent der Einnahmen kommen von Privaten – das sind in erster Linie Tarifeinnahmen. Im Zeitverlauf steigende Bedeutung gewannen die Transfers von Verkehrsverbänden (bzw. Ländern), während die Einnahmen aus der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt sowie vom Bund stabil blieben.

Abbildung 3: Einnahmenstruktur (ohne Abgangsdeckung), 2014-2019



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2020, KDZ: eigene Berechnungen, 2020.  
Anmerkung: konsolidiert und transferbereinigt.

### Entwicklung der Investitionsausgaben

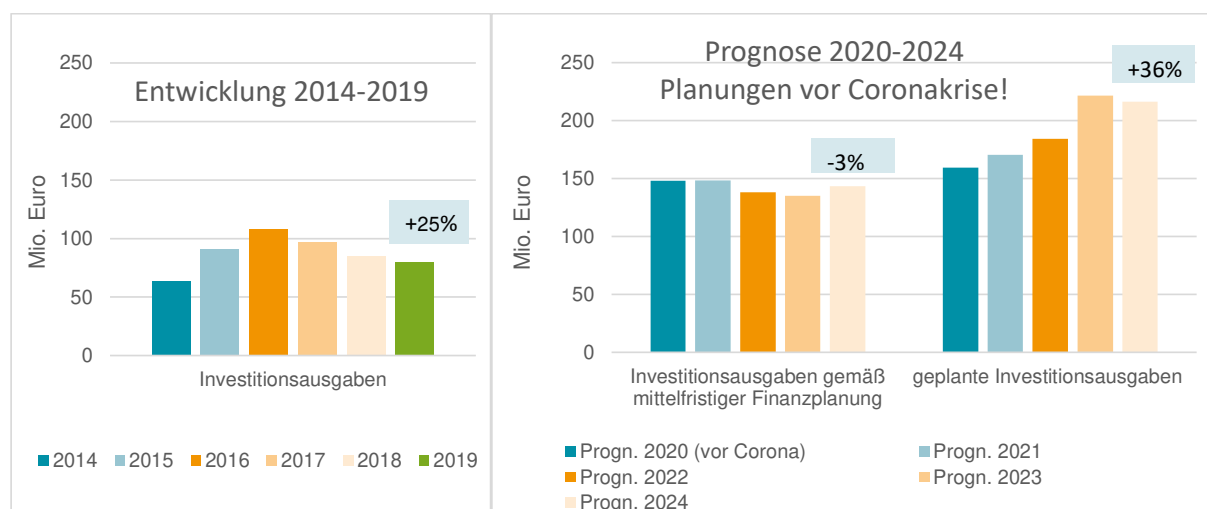
Die Investitionen stiegen von 64 Mio. Euro im Jahr 2014 auf 108 Mio. Euro im Jahr 2016 und sanken dann bis 2019 auf 80 Mio. Euro ab. Der Anteil an den gesamten (konsolidierten und transferbereinigten) Ausgaben schwankt dementsprechend zwischen 16 und 23 Prozent.

Die in den mittelfristigen Finanzplanungen ausgewiesenen Projekte (daher meist ausfinanzierte Projekte) bewegen sich im Zeitraum 2020-2024 bei 135 bis 150 Mio. Euro pro Jahr. Damit liegen sie ab 2020 deutlich höher als noch in den Jahren zuvor, was im Wesentlichen auf drei Städte zurückzuführen ist.

Darüber hinaus wurden auch Projekte abgefragt, welche zwar noch nicht zur Gänze ausfinanziert sind, welche jedoch eine hohe Umsetzungswahrscheinlichkeit aufweisen. Die Projekte der mittelfristigen Finanzplanung zusätzlich dieser Projekte mit hoher Umsetzungswahrscheinlichkeit werden hier als „geplante Investitionen“ bezeichnet. Sie bewegen sich bei 160 bis 220 Mio. Euro pro Jahr. Insgesamt ergibt sich eine Steigerung um 36 Prozent bis 2024. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Investitionen im Zusammenhang mit der Clean Vehicle Directive großteils noch nicht einbezogen sind. Wie auch in den Vorjahren entfällt der Großteil der Investitionen nur auf sehr wenige Städte.

Die Diskrepanz zwischen bereits fixen und geplanten Investitionen ist doch beträchtlich. Dies ist auch damit begründet, dass Ko-Finanzierungspflichten der Länder sowie Fördertöpfe für Infrastrukturprojekte im städtischen ÖV – sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene – fehlen und Zuschüsse meist nur auf Basis von bilateralen Vereinbarungen erreicht werden können.

**Abbildung 4: Investitionen im Zeitraum 2014 bis 2024**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2020, KDZ: eigene Berechnungen, 2020.

Anmerkung: Planungen noch weitgehend ohne Investitionen im Zusammenhang mit der Clean Vehicle Directive.

### Investitionspotenziale

Darüber hinaus wurden die Städte auch gefragt, welche ÖV-Projekte im Rahmen eines kommunalen Investitionsprogramms gefördert werden sollten. Hierunter fallen sowohl bisher geplante (und teilweise durch Corona verschobene) Projekte, als auch solche Projekte, welche sinnvoll wären, aber deren Finanzierung bisher nicht möglich war<sup>3</sup>. Bereits für 2020 wurden

<sup>3</sup> Zur Information: Zum Befragungszeitpunkt im Mai war das coronabedingte kommunale Investitionsprogramm noch nicht beschlossen. In der geltenden Fassung sind ÖV-Infrastrukturinvestitionen jedoch ausgenommen.

Projekte mit einem Volumen von 281 Mio. Euro genannt, das würde das aktuelle Investitionsvolumen gemäß mittelfristiger Finanzplanung für 2020 von knapp 150 Mio. Euro um 90 Prozent übersteigen.

Bis zum Jahr 2022 (das sind drei Jahre) bestünde ein für ein Förderprogramm geeignetes Projektvolumen von 506 Mio. Euro, bis 2029 von 2,2 Mrd. Euro. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass mehrere Projekte mit mehreren Hundertmillionen Euros hier noch nicht umfasst sind, da die Planung noch nicht ausreichend weit vorangeschritten ist. Weiters sind auch die Investitionen im Zusammenhang mit der Clean Vehicle Directive (CVD) noch nicht ausreichend berücksichtigt, da die Rechtsgrundlage dafür im nationalen Recht noch ausständig ist.

Der weitere Verlauf der Investitionen wird dabei von mehreren Faktoren abhängen. Insbesondere zu nennen sind:

- weiterer Verlauf der Corona-Krise und insbesondere Entwicklung der Fahrgastzahlen
- Ausgaben in Zusammenhang mit der Verpflichtung zur Umsetzung der Clean Vehicle Directive (CVD) und damit verbundene Investitionsbedarfe
- Mindereinnahmen durch Einführung des 1-2-3 Tickets durch die Bundesregierung bzw. das Ausmaß der Abgeltung der Mindereinnahmen
- notwendige Mehrausgaben zum Ausbau des Leistungsangebotes und als Beitrag zur Erreichung der Klimaziele in Zusammenhang mit unsicheren Förderungen von Bund, Ländern und EU (Green-Deal)

### **Auswirkungen der Corona-Krise**

Es ist davon auszugehen, dass die Corona-Krise nachhaltige Auswirkungen auf die Finanzierung und Planung im ÖPNV der Städte und Gemeinden haben wird.

Die Lockdown-Phase hatte folgende Auswirkungen:

- Es kam einnahmenseitig zu massiven Verlusten im Zuge von entfallenen Tarifeinnahmen.
- Ausgabenseitig konnten die direkten krisenbedingten Mehrbelastungen – etwa Schutzmaßnahmen, Reinigungsaufwand, organisatorische Maßnahmen – im Wesentlichen mit den bestehenden Ressourcen bewältigt werden.
- Die städtischen Betriebe waren von den Corona-Hilfspaketen ausgeschlossen; insbesondere war keine Nutzung von Kurzarbeit und Fixkostenzuschuss möglich.

Bis Jahresende – und darüber hinaus – wird von einem deutlichen Anstieg des Zuschussbedarfes ausgegangen. Dies ist vorrangig begründet in:

- Einnahmenentgänge während des Lockdowns
- Gefahr von weiteren Einnahmenentgängen (z.B. Transfers von Verkehrsverbänden)
- nur langsame Erholung der Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel

Zum Befragungszeitraum Mai wurde davon ausgegangen, dass die Projekte 2020 wie geplant durchgeführt werden, da hierfür die Finanzierung bereits gesichert ist. Kritisch werden jedoch die folgenden Jahre gesehen. In drei Städten wurden zum Befragungszeitpunkt aufgrund der eingebrochenen finanziellen Spielräume im städtischen Budget bereits Investitionen teilweise gestoppt.



**KDZ**  
**Zentrum für Verwaltungsforschung**

Guglgasse 13 · A-1110 Wien  
T: +43 1 892 34 92-0 · F: -20  
institut@kdz.or.at · www.kdz.or.at