

Finanzierung des ÖPNV in österreichischen Städten

Zentrale Ergebnisse der ÖPNV-Erhebung
2020

verfasst von

Dr.ⁱⁿ Karoline Mitterer

DIⁱⁿ Nikola Hochholdinger

Inhaltsverzeichnis

I	Management Summary	4
II	Einleitung	8
	1 Ausgangslage und Zielsetzung	8
	2 Akteure und Finanzierung im ÖPNRV	9
	3 Methodische Hinweise	12
III	Finanzierungserfordernisse im städtischen ÖPNV	13
	1 Konsolidierte und transferbereinigte Ausgaben	13
	2 Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmen	15
	3 Nettoausgaben	17
IV	Entwicklung der Investitionen	21
	1 Investitionen 2014-2019	21
	2 Investitionen und zugesagten Förderungen 2020-2024	22
V	Auswirkungen der Corona-Krise	26
	1 Auswirkungen auf den laufenden Betrieb	26
	2 Auswirkungen auf Investitionen	28
	3 Weitere Entwicklung	29
VI	Beförderte Personen	31
VII	Anhang	33
	1 Verzeichnisse	33
	1.1 Abkürzungsverzeichnis	33
	1.2 Abbildungsverzeichnis	33
	1.3 Tabellenverzeichnis	34
	1.4 Literatur- und Quellenverzeichnis	34

I 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 Städte¹ 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.

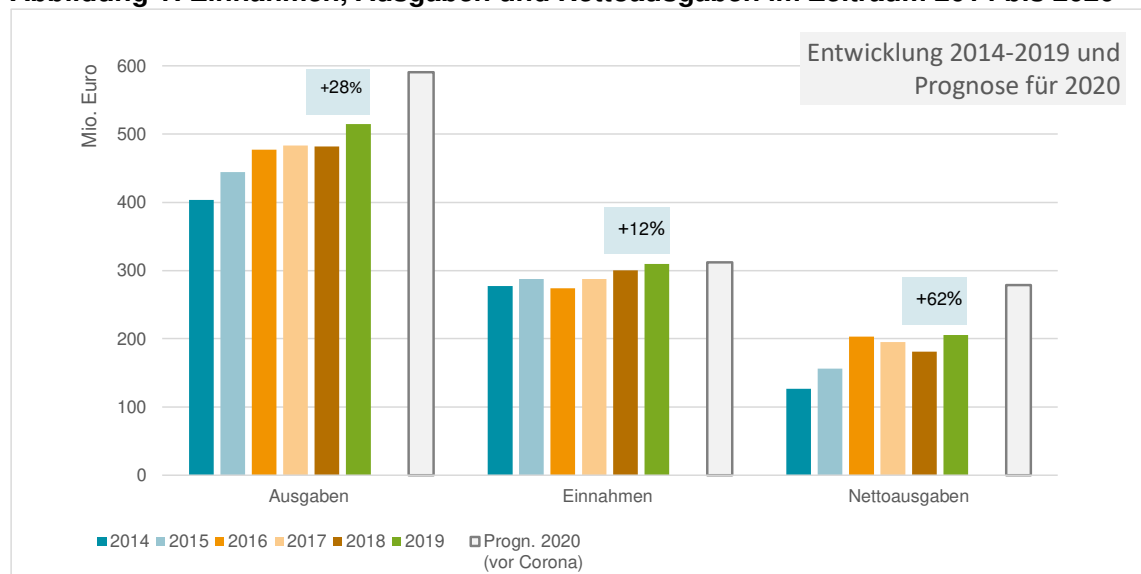
Entwicklung der Ausgaben und Einnahmen

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

Die Nettoaussgaben 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 Nettoaussgaben stiegen um 62 Prozent von 126 Mio. Euro (2014) auf 205 Mio. Euro (2019). Damit erhöhte sich der Zuschussbedarf² 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 Nettoaussgaben im Zeitraum 2014 bis 2020



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

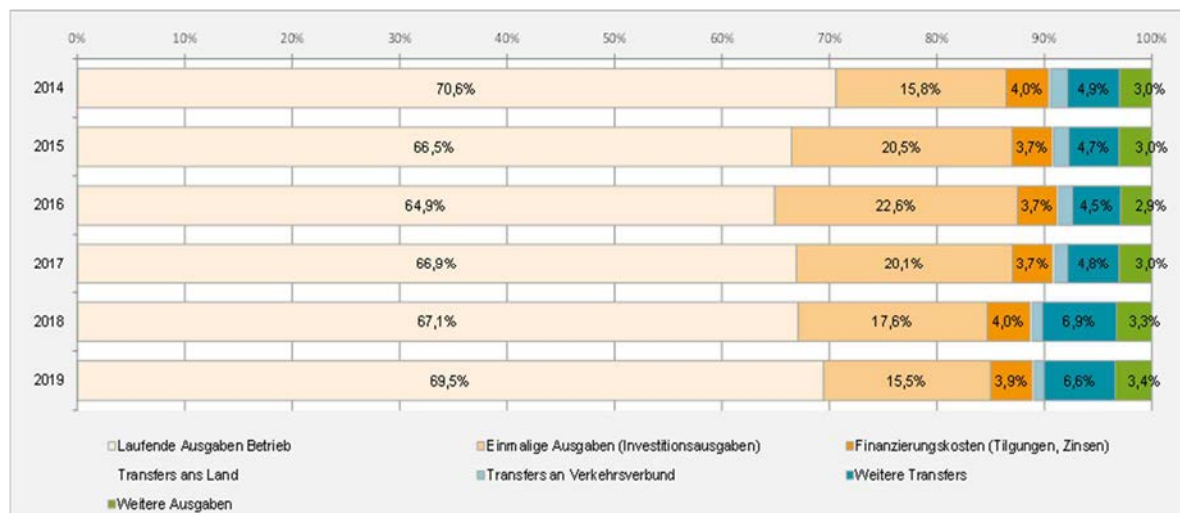
¹ Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt, Villach, Wiener Neustadt, St. Pölten, Steyr, Dornbirn, Feldkirch und Bregenz

² Anteil der Nettoaussgaben 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.

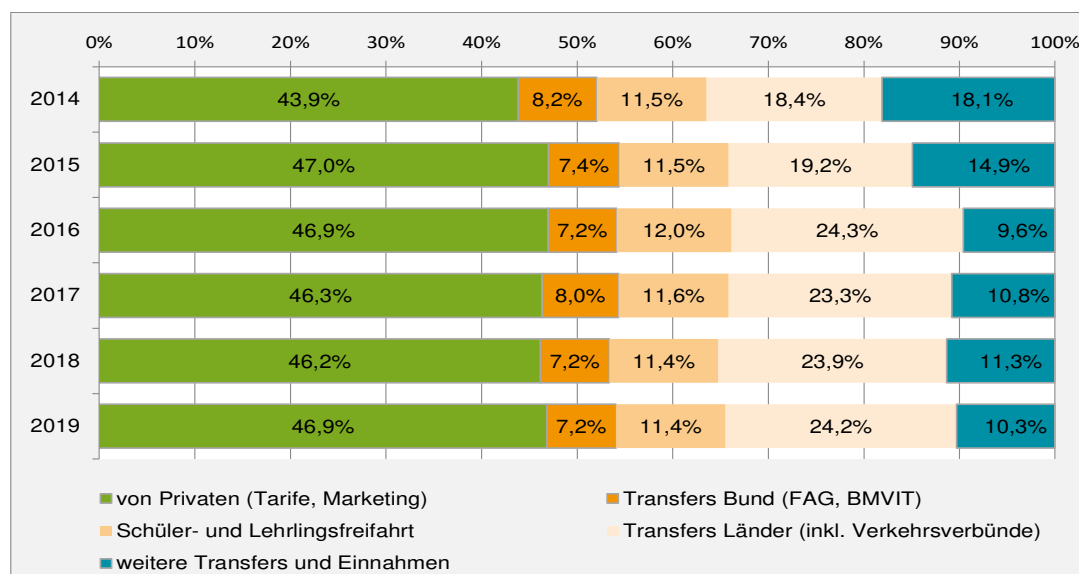
Abbildung 2: Ausgabenstruktur, 2014-2019



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

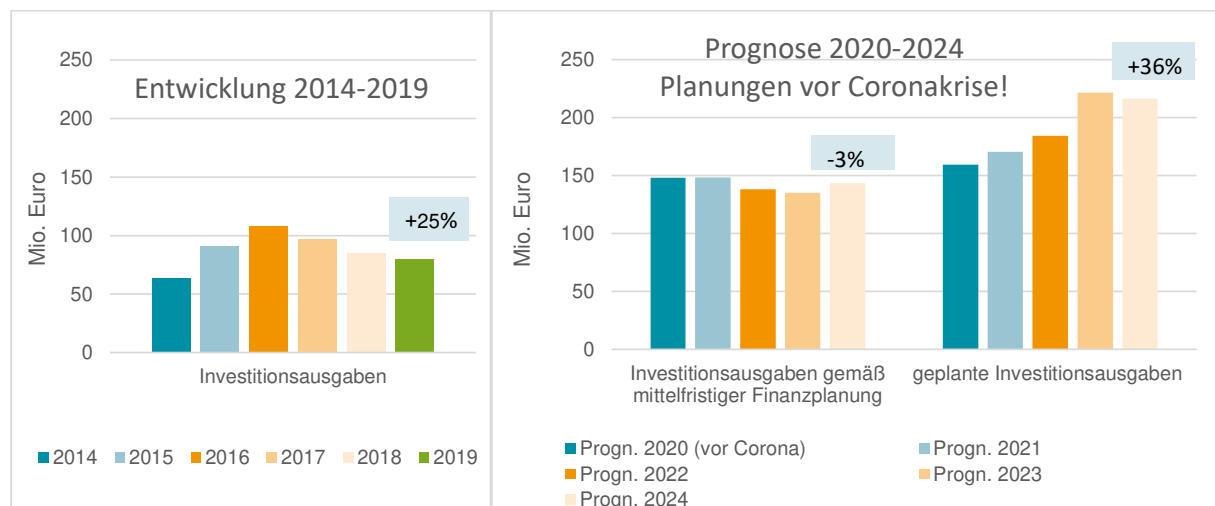
Die Investitionen stiegen von 64 Mio. Euro im Jahr 2014 auf 108 Mio. Euro im Jahr 2016 und sanken dann bis 2019 auf 80 Mio. Euro ab. Der Anteil an den gesamten (konsolidierten und transferbereinigten) Ausgaben schwankt dementsprechend zwischen 16 und 23 Prozent.

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 war³. Bereits für 2020 wurden

³ 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.

II Einleitung

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Die österreichischen Städte investieren in hohem Maße in den ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) und tragen dadurch wesentlich zu einer hohen Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger der Stadtregionen bei. Sowohl der laufende Betrieb als auch die Investitionen im ÖPNV stellen die Städte dabei vor große finanzielle Herausforderungen, da sie diese zumeist allein tragen müssen.

Die vorliegende Erhebung zur Finanzierung des ÖPNV ist eine Fortführung bereits mehrerer Erhebungen im Auftrag des Österreichischen Städtebundes. Eine solche fand erstmals 2010 statt (für den Zeitraum 2005 bis 2010) und fand ihre Fortführung 2013 (für den Zeitraum 2006 bis 2011) und 2015 (für den Zeitraum 2008 bis 2014). Die nun vorliegende Fortsetzung deckt den Zeitraum 2014 bis 2019 ab. Zusätzlich zu den Ist-Werten der Vorjahre wurden zuletzt auch Planwerte abgefragt.

Besondere Bedeutung erhält die vorliegende Analyse aufgrund von zwei wesentlichen Entwicklungen. Erstens führte die Corona-Krise zu gravierenden Einnahmeneinbußen, andererseits muss der ÖPNV ausgebaut werden, um die gesteckten Klimaziele zu erreichen. Diese beiden Aspekte wurden daher gegenüber den bisherigen Erhebungen neu integriert.

Zielsetzung

Mit der vorliegenden Analyse sollen die folgenden Ziele verfolgt werden:

- Steigern der Transparenz hinsichtlich der Finanzierung des städtischen ÖPNV im Zeitraum 2014 bis 2019 mit Fokus auf Städte über 30.000 Einwohnerinnen und Einwohner (EW)
- ganzheitliche Betrachtung der Finanzierung des städtischen ÖPNV durch Einbezug der städtischen Betriebe
- Aufzeigen von Finanzierungslücken im städtischen ÖPNV und deren zeitliche Entwicklung
- Übersicht zur mittelfristigen Finanzplanung und der Investitionen bis 2024
- Einschätzen der Auswirkungen der Corona-Krise auf die Finanzierung des städtischen ÖPNV

Inhalte

Die Analyseergebnisse umfassen drei Teile.

Im ersten Teil erfolgt eine Übersicht über die Entwicklungen im Bereich der Einnahmen und Ausgaben im Zeitraum 2014 bis 2019 sowie der damit verbundenen Nettoausgaben (Zuschussbedarf). Zusätzlich wird auch ein Ausblick auf 2020 gegeben.

Der zweite Teil legt den Fokus auf die zukünftige Entwicklung der Investitionen. In einem dritten Teil werden ergänzend dazu die erwarteten Auswirkungen der Corona-Krise auf die Finanzierung des städtischen ÖPNV ausgeführt. Abschließend werden Leistungsdaten zu den beförderten Personen dargestellt.

2 Akteure und Finanzierung im ÖPNRV

Im ÖPNRV ergeben sich aufgrund des hohen Ausbaubedarfes besondere Herausforderungen. Mit der Klima- und Energiestrategie der Österreichischen Bundesregierung⁴ wird etwa eine Dekarbonisierung des Wirtschaftssystems angestrebt. Die Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden nehmen stetig zu und es bestehen deutliche Bevölkerungszuwächse in Ballungsräumen. Zusätzlich stehen zahlreiche Erneuerungsinvestitionen bei den in die Jahre gekommenen Infrastrukturen an.⁵

Die Zuständigkeiten und die Finanzierung im ÖPNRV gestalten sich dabei als durchaus komplex. Seit langem wird eine Reform des ÖPNRV-G gefordert, welches die Grundlagen für die Zusammenarbeit und Finanzierung im ÖPNRV vorgibt. Dementsprechend ist eine Reform auch im aktuellen Regierungsprogramm⁶ vorgesehen. Dies gewinnt angesichts der für den öffentlichen Verkehr besonderen Relevanz der Klimaziele und der damit verbundenen massiven Ausbaubedarfe im ÖPNRV⁷ nochmals an Bedeutung.

Insbesondere im Zusammenhang mit stadtgrenzenüberschreitenden Verkehren zeigen sich mehrfach Schwachstellen in den Prozessen und Strukturen, da hier vielfältige Schnittstellen zwischen den vielfältigen Akteuren bestehen (insbesondere Land, VVOG, Städte, städtische Verkehrsbetriebe). Vor diesem Hintergrund wurde 2016 eine Unterarbeitsgruppe „Stadtregionaler Öffentlicher Verkehr“ eingerichtet, um Fragen zu Steuerung, Organisation und Finanzierung im stadtreionalen ÖPNRV zu klären. Im Zuge dessen soll auf mehrere Studien im Auftrag der oben genannten Unterarbeitsgruppe verwiesen werden⁸:

- ❑ 2016: Stadtregionaler öffentlicher Verkehr. Organisation, Steuerung und Finanzierung im stadtreionalen öffentlichen Verkehr am Beispiel der Landeshauptstadt-Stadtregionen (KDZ)⁹
- ❑ 2017: Finanzierungsströme im ÖPNRV (KDZ)¹⁰
- ❑ 2017: Weiterentwicklungsansätze der Organisation, Steuerung und Finanzierung des stadtreionalen öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (KCW)¹¹
- ❑ 2018: Bedarfserhebung ÖPNRV-Infrastruktur in Stadtregionen (KDZ)¹²

Als zentrale Problembereiche wurden im Zuge der Studien die fehlende Integration der „Stadtregion“ in Planungen und Konzepte, die komplexe und unzureichende Finanzierung, das Auseinanderfallen von Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung und die mangelnde Abstimmung der Verkehre genannt.¹³

Weitere Informationen und Eckdaten zum ÖPNV in österreichischen Städten finden sich auch in der Publikation „Österreichs Städte in Zahlen“¹⁴.

Akteure und Aufgabenzuständigkeiten

Gemäß § 11 ÖPNRV-G wird die Aufgabenträgerschaft für den Nah- und Regionalverkehr sowohl den Ländern als auch den Gemeinden zugewiesen. Die Aufgabenträgerschaft umfasst die

⁴ https://www.bmlrt.gv.at/umwelt/klimaschutz/klimapolitik_national/mission-2030/Die-%C3%B6sterreichische-Klima--und-Energiestrategie.html

⁵ Mitterer et al.: Bedarfserhebung ÖPNRV-Infrastruktur in Stadtregionen, 2018.

⁶ Regierungsprogramm 2020 – 2024.

⁷ Mitterer et al.: Bedarfserhebung ÖPNRV-Infrastruktur, 2018.

⁸ Download: <https://www.kdz.eu/de/studien>

⁹ Mitterer et al.: Stadtregionaler öffentlicher Verkehr, 2016.

¹⁰ Mitterer et al.: Finanzierungsströme im ÖPNRV, 2017.

¹¹ Pasold/Schaaffkamp: Weiterentwicklungsansätze, 2017.

¹² Mitterer et al.: Bedarfserhebung ÖPNRV-Infrastruktur in Stadtregionen, 2018.

¹³ Mitterer et al.: Stadtregionaler öffentlicher Verkehr, 2016, S. 107.

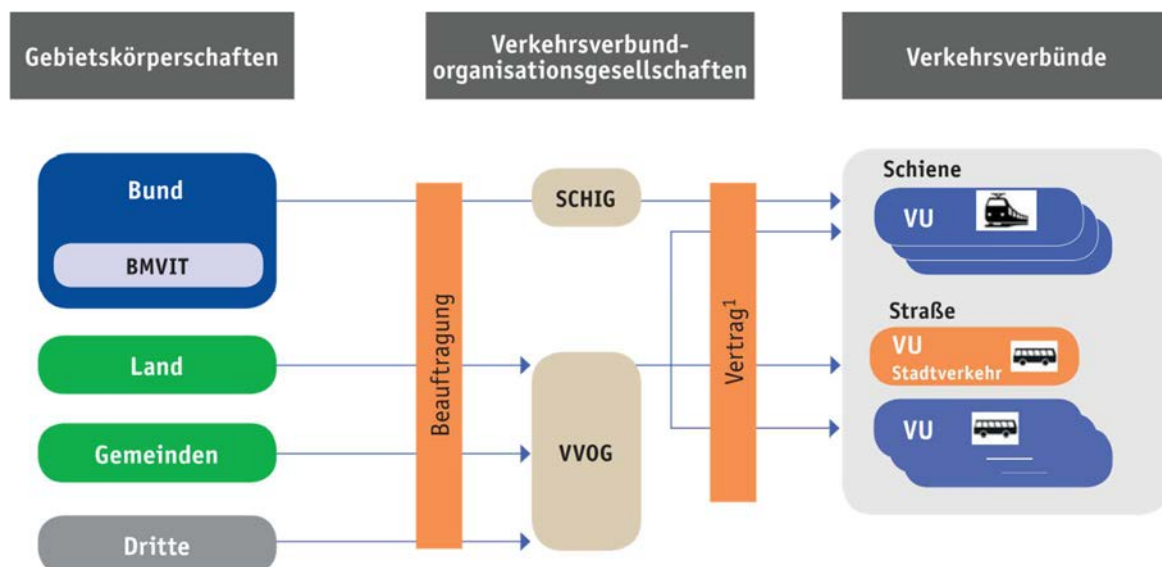
¹⁴ ÖSTB: Österreichs Städte in Zahlen, 2020.

Planung sowie Finanzierung der Verkehrsdienstleistungen, welche über das Grundangebot hinausgehen.

Im Wesentlichen sind drei zentrale Akteursgruppen im stadtreionalen ÖPNRV-System involviert und in unterschiedlichem Ausmaß an der Gestaltung des Angebotes beteiligt:

1. die Gebietskörperschaften Bund, Länder sowie Städte und Gemeinden vorwiegend auf Steuerungsebene
2. die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (VVOG) und die SCHIG und teilweise auch die städtischen Betriebe vorwiegend auf der Verwaltungsebene
3. die Verkehrsunternehmen vorwiegend auf der Ebene der Leistungserbringung

Abbildung 5: Akteure im stadtreionalen ÖPNRV



Quelle: Rechnungshof: Verkehrsverbünde, 2014, S. 37.

Anmerkungen: BMVIT: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; SCHIG: Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbh; VU: Verkehrsunternehmen; VVOG: Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft; 1) z.B. Verkehrsdienstverträge, Leistungsvereinbarungen.

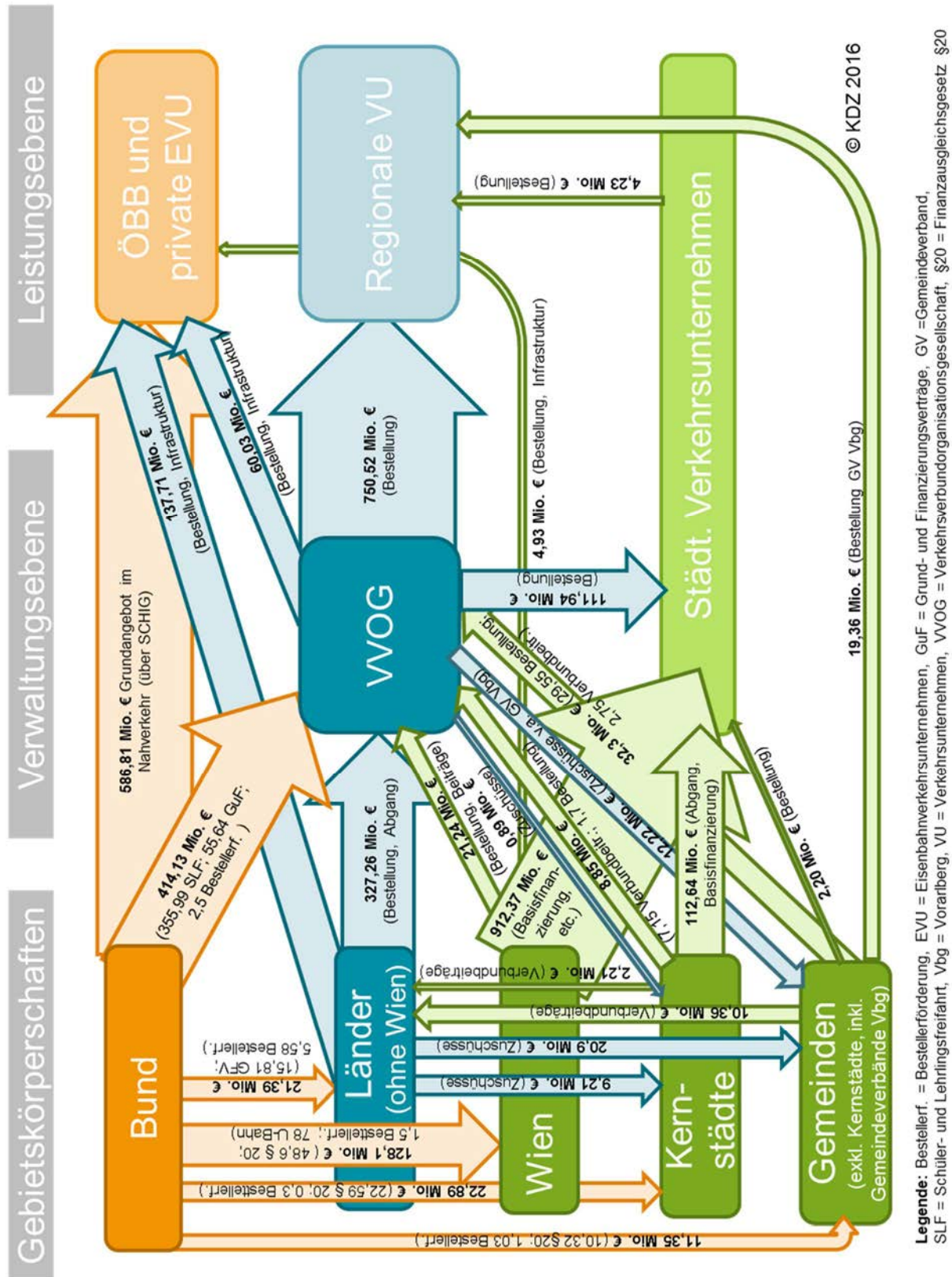
Finanzierung ÖPNRV

Die Finanzierung des Regional- und Nahverkehrs wird vorrangig durch Bund und Länder getragen. Die Finanzierung der städtischen Verkehre erfolgt beinahe ausschließlich durch die Städte. In einigen Bundesländern sind auch die Gemeinden verpflichtet, Finanzierungsbeiträge zum Regional- und Nahverkehr zu leisten. Hinzu kommen Zusatzbestellungen von Gemeinden, welche von diesen überwiegend selbst getragen werden müssen.

Abbildung 6 bietet eine Übersicht für das Jahr 2014 über die Transferströme im Nah- und Regionalverkehr. Beim Bund (in orange) bestanden 2014 Ausgaben an die ÖBB und private Eisenbahnverkehrsunternehmen in Höhe von 587 Mio. Euro, weiters an Gebietskörperschaften und Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (VVOG) in der Höhe von insgesamt 599 Mio. Euro. Die Transferausgaben der Länder (in blau) bewegten sich in der Höhe von insgesamt 495 Mio. Euro. Die Transferausgaben der Gemeindeebene sind in grün dargestellt. Dabei wies Wien Ausgaben von 933 Mio. Euro auf, die Gemeinden¹⁵ 185 Mio. Euro.

¹⁵ Auf Gemeindeebene fand keine flächendeckende Erhebung statt.

Abbildung 6: Wesentliche Transferströme im ÖPNRV, 2014



Quelle: Mitterer et al.: Finanzierungsströme im ÖPNV, 2017, S. 9.

3 Methodische Hinweise

Datenbasis

Da die Gemeindefinanzstatistik keine ausreichende Datengrundlage zur Beurteilung der finanziellen Belastung der Städte durch den ÖPNV liefert, erfolgte eine Umfrage unter Österreichs Städten über die finanzielle Belastung durch die ÖPNV-Finanzierung.

Teilnehmende Städte und Erhebungszeitraum

Befragt wurden alle Städte mit mehr als 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und zusätzlich alle Landeshauptstädte. Dies sind jene Städte, die am stärksten mit der ÖPNV-Finanzierung belastet werden. Das Leistungsangebot der Städte ist durchaus unterschiedlich. In Österreich gibt es fünf Städte mit eigenständigen innerstädtischen Straßenbahnen, U-Bahnen oder O-Bussen, daher einer vergleichsweise teuren Schieneninfrastruktur. In den weiteren Städten stellen städtische Busse das zentrale Verkehrsmittel dar.

An der Umfrage haben die folgenden 12 Städte dieser Kategorie teilgenommen: **Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt, Villach, Wiener Neustadt, St. Pölten, Steyr, Dornbirn, Feldkirch und Bregenz**. Die Städte Wien, Wels und Eisenstadt haben an der Erhebung nicht teilgenommen.

Erhebungszeitraum war Mai 2020, vereinzelt wurde der Zeitraum bis Juni 2020 verlängert. Insbesondere bei einem Vergleich zur vorherigen Erhebung ist zu berücksichtigen, dass hier Wien nicht teilgenommen hat.

Zusätzlich wurden zum Thema der Auswirkungen der Corona-Krise auch Städte unter 30.000 EW eingeladen. Befragt wurden alle Mitglieder der Finanzkommission des Österreichischen Städtebundes. Hierbei haben die folgenden Städte geantwortet: Gmunden, Kapfenberg, Klosterneuburg, Krems, Leoben, Schwechat und Vöcklabruck..

Hinweise zur Berechnung

Einnahmen- und Ausgabenentwicklungen wurden detailliert für den Zeitraum 2014 bis 2019 sowohl für die Städte als auch für die gemeindeeigenen Gesellschaften abgefragt. Für die Jahre 2020 bis 2024 wurden in weniger detaillierter Form Daten abgefragt. Aufgrund der inzwischen deutlich veränderten Situation aufgrund der Coronakrise wird hier jedoch auf eine Darstellung der mittelfristigen Finanzplanung über das Jahr 2020 hinaus verzichtet.

Für eine gesamthafte Betrachtung erfolgte eine **Konsolidierung von Städten und gemeindeeigenen Gesellschaften**. Dies geschah, indem eine Bereinigung um die Transferzahlungen zwischen Städten und Gesellschaften erfolgte.

Analysegegenstand sind unter anderem auch die „**Nettoausgaben**“ für den ÖPNV. Hierunter wird der konsolidierte Saldo zwischen Einnahmen und Ausgaben der Gemeinden und ihrer ausgegliederten Gesellschaften, exkl. der Transfers zwischen den Gemeinden und ihren Gesellschaften, verstanden. So wird jener Betrag dargestellt, der zur Finanzierung der Ausgaben des öffentlichen Verkehrs (von der Stadt, über den Querverbund, etc.) aufgebracht werden muss (daher der Zuschussbedarf). Es handelt sich demzufolge um den Ausgabenüberschuss abzüglich Fahrpreis- und sonstiger laufender Einnahmen sowie Transfers von anderen Gebietskörperschaften oder den Verkehrsverbänden.

Die Ergebnisse werden innerhalb des Berichtes gesamthaft für alle Städte dargestellt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Städte mit Schieneninfrastruktur die Gesamtergebnisse dominieren.

III Finanzierungserfordernisse im städtischen ÖPNV

Im Fokus dieses Kapitels liegt eine Darstellung der finanziellen Gebarungen der Städte und ihrer Gesellschaften im Bereich des städtischen ÖPNV. Insbesondere die großen Städte verfügen in der Regel über ausgegliederte Gesellschaften, die einen Großteil der Leistungen im städtischen ÖPNV erbringen. Die zugrunde liegenden Daten wurden im Rahmen einer Erhebung empirisch erfasst.

Befragt wurden Städte über 30.000 EW. Teilgenommen haben die Städte Bregenz, Dornbirn, Feldkirch, Graz¹⁶, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg, St. Pölten, Steyr, Villach und Wiener Neustadt. Wien hat aufgrund der Doppelfunktion als Stadt und Land nicht teilgenommen. Bei der Gesamtbetrachtung ist zu berücksichtigen, dass sich die Leistungsangebote und organisatorischen Rahmenbedingungen in den einzelnen Städten deutlich unterscheiden können.

Um eine Einschätzung zur Einnahmen- und Ausgabensituation sowie zum Zuschussbedarf (Nettoausgaben) zu erhalten, werden im Nachfolgenden die Daten der Städte und stadt-eigenen Gesellschaften konsolidiert dargestellt. Hierzu erfolgte jeweils eine Bereinigung um die Transferbeziehungen zwischen den Städten und den stadt-eigenen Gesellschaften.¹⁷

1 Konsolidierte und transferbereinigte Ausgaben

Betrachtet man die konsolidierten und transferbereinigten Ausgaben der Städte und stadt-eigenen Gesellschaften (Tabelle 1) zeigt sich, dass diese von 404 Mio. Euro im Jahr 2014 auf 515 Mio. Euro im Jahr 2019 um insgesamt 28 Prozent gestiegen sind. Damit weisen die Ausgaben eine hohe Dynamik auf. Im Vergleich dazu erhöhte sich der VPI im Betrachtungszeitraum um nur 7,7 Prozent¹⁸.

Ausgaben nach Ausgabenarten

Die laufenden Betriebsausgaben erhöhten sich um 26 Prozent. Die einmaligen Ausgaben bzw. die Investitionsausgaben zeigen deutliche Schwankungen und erreichten ihren Höhepunkt im Jahr 2016 und sind seither rückläufig. Der stärkste Anstieg zeigt sich mit 48 Prozent bei Transfers und weiteren Ausgaben (z.B. Transfers an den Verbund oder andere Verkehrsunternehmen), was in Tabelle 2 näher ausgeführt wird.

Die Summe der Ausgaben ist dabei stark von wenigen großen Städten mit Schieneninfrastruktur geprägt.

Für das Jahr 2020 erfolgte eine gesonderte Abfrage, welche nicht mit der detaillierten Abfrage für die Jahre 2014 bis 2020 ident ist. So wurden nur die drei Kategorien laufende Ausgaben, Investitionsausgaben und sonstige Ausgaben abgefragt. Für das Jahr 2020 fällt dabei auf, dass hier deutlich mehr Investitionen geplant waren als noch in den Vorjahren. Hier ist jedoch darauf zu verweisen, dass dies die ursprünglichen Planungen vor der Coronakrise darstellen, welche so wohl nicht eingehalten wurden.

¹⁶ Bei der Stadt Graz sind ausschließlich die Werte der Gesellschaft berücksichtigt.

¹⁷ Konsolidierte Werte umfassen sowohl Daten der Städte als auch deren Gesellschaften.

¹⁸ Transferbereinigung betrifft die Transferflüsse zwischen Städten und deren Gesellschaften. Wichtiger Hinweis hierzu: Bei der Umfrage wurden von einzelnen Städten unterschiedliche Werte der Transferausgaben von der Stadt an die Gesellschaft sowie der Transfereinnahmen der Gesellschaften von der Stadt angegeben, weshalb die transferbereinigte und die nicht transferbereinigte Netto-Belastung nicht ident sind.

¹⁸ Gemäß dem von der Statistik Austria veröffentlichten Verbraucherpreisindex 2010.

Tabelle 1: Ausgaben gesamt nach Ausgabenarten, 2014-2019 sowie 2020

ÖPNV Ausgaben exkl. Transfers zwischen Städten und Betrieben; in Tsd. Euro	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2014-2019
Laufende Ausgaben Betrieb	284.963	295.281	309.600	323.361	323.236	357.698	26%
Einmalige Ausgaben (Investitionsausgaben)	63.876	91.150	107.840	97.233	84.684	80.071	25%
Finanzierungskosten (Tilgungen, Zinsen)	16.027	16.576	17.459	18.051	19.314	20.067	25%
Transfers und weitere Ausgaben	38.676	41.178	42.110	44.513	54.509	57.188	48%
Ausgaben gesamt Städte und Betriebe	403.541	444.185	477.009	483.158	481.743	515.024	28%

VERGLEICHSWERTE 2020: 393 Mio. Euro lfd. Betrieb, 148 Mio. Euro einmalige Ausgaben, 40 Mio. Euro weitere Ausgaben.

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

Die deutlichen Steigerungen bei den Transfers und weiteren Ausgaben sind auf verschiedene Faktoren zurückzuführen. Während die Transfers an die Verkehrsverbünde zurückgegangen sind, erhöhten sich die (vergleichsweise geringen) Transfers ans Land im Zeitraum 2014-2019 um ein Drittel (+32 Prozent) und die weiteren Transfers verdoppelten sich beinahe bzw. waren mit rund 34 Mio. Euro um 74 Prozent höher als noch 2014. Bei diesen weiteren Transfers handelt es sich zumeist um Transfers an weitere Verkehrsunternehmen (z.B. Busunternehmen), teils auch an Gemeindeverbände. Der kontinuierliche Anstieg bei den weiteren (sonstigen) Ausgaben um insgesamt etwa 46 Prozent ist im Wesentlichen auf eine Stadt zurückzuführen.¹⁹

Tabelle 2: Transferausgaben und weitere Ausgaben, 2014-2019

ÖPNV Transferausgaben und weitere Ausgaben exkl. Transfers zwischen Städten und Betrieben;	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2014-2019
Transfers ans Land	631	631	631	826	827	831	32%
Transfers an Verkehrsverbund	6.383	6.246	6.303	5.850	4.677	4.740	-26%
Weitere Transfers v.a. an weitere Verkehrsgesellschaften	19.607	20.848	21.454	23.169	33.160	34.066	74%
Weitere Ausgaben	12.056	13.454	13.722	14.669	15.845	17.551	46%
Transferausgaben gesamt Städte und Betriebe	38.676	41.178	42.110	44.513	54.509	57.188	48%

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

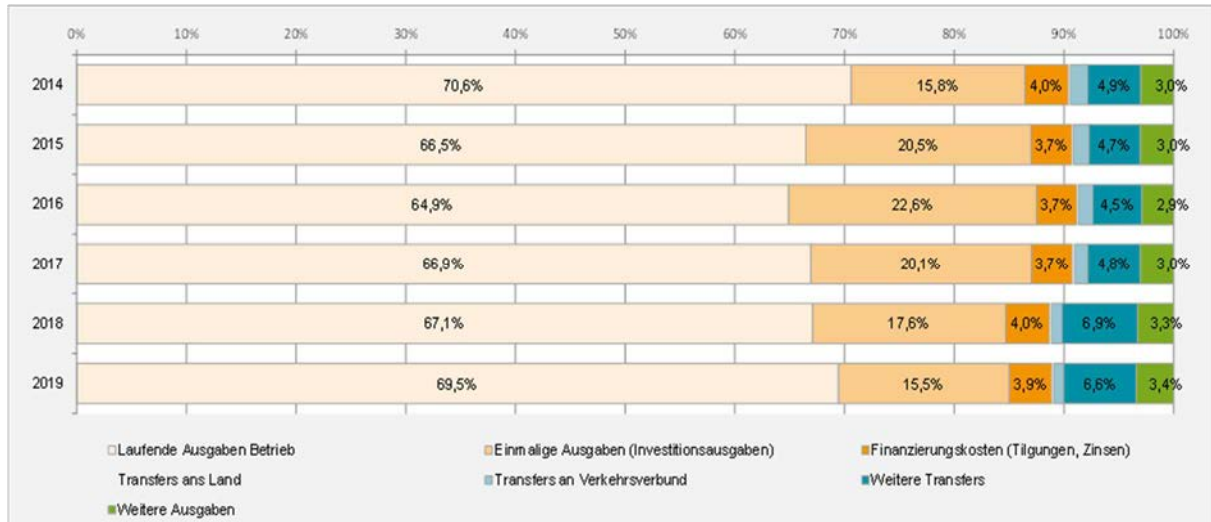
Ausgabenstruktur 2014 bis 2019

Die Ausgabenstruktur ist in Abbildung 7 dargestellt. Es zeigt sich, dass sich die Ausgaben im Wesentlichen auf laufende Betriebsausgaben und Investitionsausgaben beschränken. Vor allem das Jahr 2016 war investitionsintensiv. Seither sinken die Anteile der Investitionsausgaben an den Gesamtausgaben stetig, während die Anteile der laufenden Betriebsausgaben kontinuierlich steigen.

¹⁹ Im Rahmen der Erhebung zeigten sich auch Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen den einzelnen Kategorien, sodass eine eindeutige Zuordnung nicht immer möglich war.

Auffällig ist innerhalb des Zeitverlaufes eine Zunahme der Anteile an weiteren Transfers, welche in erster Linie Transfers an weitere Verkehrsgesellschaften – wie etwa Busunternehmen – betreffen.

Abbildung 7: Ausgabenstruktur, 2014-2019



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

2 Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmen

Die Einnahmen für den ÖPNV belaufen sich in den betrachteten Städten im Jahr 2019 auf insgesamt rund 309 Mio. Euro. Auch diese Summe ergibt sich aus der konsolidierten Betrachtung von Gemeindeeinnahmen und Einnahmen der stadt eigenen Verkehrsunternehmen (konsolidiert und transferbereinigt²⁰). Die Einnahmen sind seit dem Jahr 2014 um insgesamt 12 Prozent angestiegen, was deutlich unterhalb der Wachstumsrate der Ausgaben (+28 Prozent) liegt.

Einnahmen nach Einnahmenarten

Die Einnahmen von Privaten, welche vorrangig die Tarifeinnahmen umfassen, stellen die wichtigste Einnahmenquelle dar (etwa 44 bis 47 Prozent der gesamten Einnahmen). Sie sind im Zeitraum 2014 bis 2019 um 19 Prozent gestiegen. Die stärksten Einnahmensteigerungen bestehen mit +47 Prozent bei den Transfers von den Ländern bzw. Verkehrsverbänden. Dies kann als Hinweis für stärkere Verflechtungen (Bestellungen) zwischen Städten und Verkehrsverbänden gewertet werden.

Mit 11 Prozent entwickelten sich die Einnahmen aus der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt vergleichsweise moderat. Bei den Transfers vom Bund ergab sich aufgrund der Neuerungen im FAG 2017 ebenfalls ein leichter Rückgang bei den befragten Städten. Die weiteren Einnahmen sowie Einnahmen aus weiteren Transfers reduzierten sich um 36 Prozent. Hierunter fallen beispielsweise Transfers von anderen Gemeinden (Leistungsbestellung) oder gesonderte Förderungen (z.B. vom Bund oder von der EU). Die sonstigen Einnahmen umfassen beispielsweise Einnahmen aus Beteiligungen, Versicherungsentschädigungen oder Mieten.

²⁰ exkl. Transfers zwischen den Städten und den stadt eigenen Gesellschaften

Ergänzend dazu erfolgte auch für das Jahr 2020 eine Abfrage zu den erwarteten Einnahmen (Stand vor Corona!). So wurden für 2020 – im Gegensatz zu den oben dargestellten Ausgaben – keine größeren Einnahmensteigerungen erwartet.

Tabelle 3: Einnahmen gesamt nach Einnahmenarten (ohne Abgangsdeckung), 2014-2019 sowie 2020

ÖPNV Einnahmen exkl. Transfers zwischen Städten und Betrieben;	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2014-2019
von Privaten (Tarife, Marketing)	121.555	135.289	128.588	133.314	138.660	145.155	19%
Transfers Bund (FAG, BMVIT)	22.706	21.242	19.670	22.955	21.636	22.352	-2%
Schüler- und Lehrlingsfreifahrt	31.906	33.006	32.921	33.256	34.301	35.455	11%
Transfers Länder (inkl. Verkehrsverbünde)	50.870	55.245	66.477	67.090	71.784	74.971	47%
weitere Transfers und Einnahmen	50.147	42.980	26.254	31.049	34.006	31.882	-36%
Einnahmen Städte + Betriebe	277.183	287.762	273.909	287.665	300.387	309.815	12%

VERGLEICHSWERTE 2020: 145 Mio. Euro Einnahmen von Privaten, 172 Mio. Euro sonstige Einnahmen.

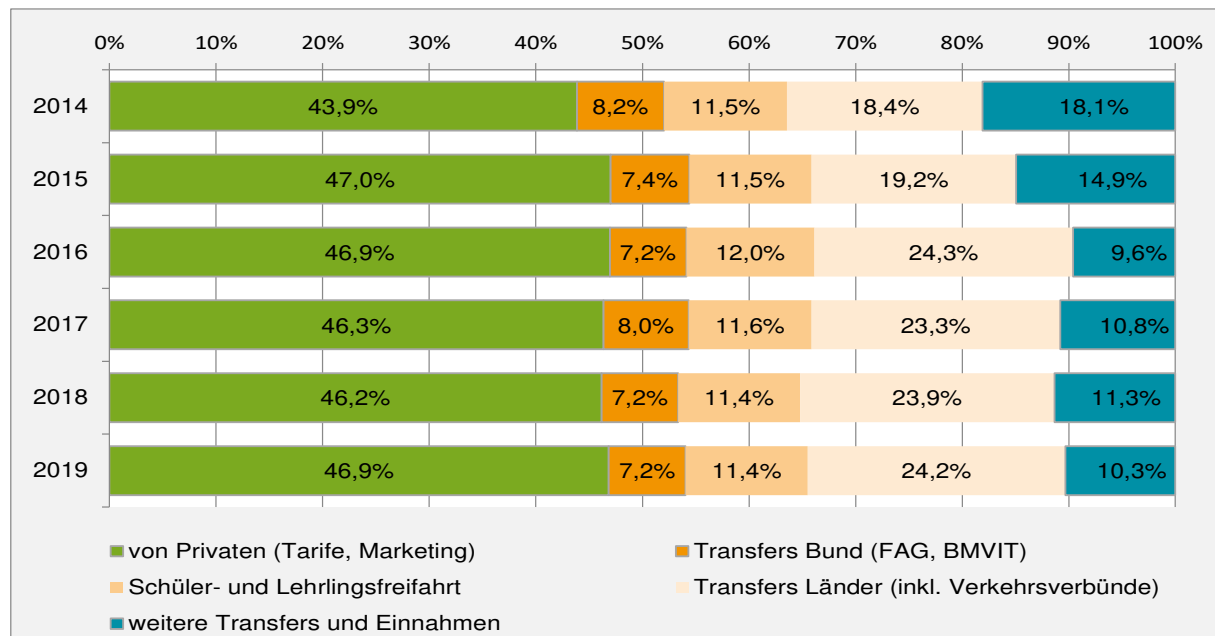
Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2020, KDZ: eigene Berechnungen, 2020.

Anmerkung: konsolidiert und transferbereinigt.

Einnahmenstruktur

Abbildung 8 zeigt die Entwicklung der Einnahmenstruktur im Zeitraum 2014 bis 2019. Die Anteile der Einnahmen von Privaten wie auch die Anteile der Einnahmen aus der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt zeigen sich im Zeitverlauf vergleichsweise stabil. Ähnliches gilt für die Transfers vom Bund. Bei den weiteren Transfers und Einnahmen zeigt sich eine rückläufige Tendenz, während die Transfers von den Verkehrsverbänden und Ländern an Bedeutung gewannen.

Abbildung 8: Einnahmenstruktur (ohne Abgangsdeckung), 2014-2019



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

Anmerkung: konsolidiert und transferbereinigt.

3 Nettoausgaben

Im Folgenden werden die zuvor beschriebenen konsolidierten und transferbereinigten²¹ Ausgaben und Einnahmen in Bezug zueinander gestellt. Die dadurch entstehenden Nettoausgaben entsprechen jenen Ausgaben, welche nicht durch Einnahmen Dritter (Privater, Land, Gemeinde etc.) gedeckt werden konnten. Die Nettoausgaben bilden daher die nicht gedeckten Ausgaben ab. Die Deckung dieser Mittel erfolgt in Abhängigkeit der organisatorischen Rahmenbedingungen auf unterschiedlichem Wege. Teils bestehen direkte Abgangsdeckungen vonseiten der Städte, teils bestehen etwa Zahlungen im Rahmen des Querverbundes einer Stadt oder anderer organisatorischer Formen. Auch Darlehensaufnahmen werden genutzt, um die Nettoausgaben zu decken.

Ausgaben und Einnahmen der Städte und Gesellschaften 2014-2019

Bevor eine konsolidierte und transferbereinigte Betrachtung erfolgt, gibt Tabelle 4 einen Überblick zur Einnahmen- und Ausgabenentwicklung getrennt für die Städte und die gemeindeeigenen Betriebe bzw. städtischen Gesellschaften. Dies verschafft etwa einen Überblick darüber, in welchem Ausmaß die Gemeindebudgets direkt belastet sind bzw. auch darüber, welche Bedeutung die Gemeindebudgets bei den gesamten Nettoausgaben haben.

Betrachtet man ausschließlich das Budget der Städte, zeigt sich insgesamt ein Anstieg der Nettoausgaben um 47 Prozent. Dieser Anstieg ergibt sich aufgrund stark sinkender Einnahmen der Städte (-28 Prozent) bei gleichzeitig leicht steigenden Ausgaben (+4%). Der Rückgang bei den Einnahmen ist auf veränderte organisatorische Rahmenbedingungen in einer Stadt sowie auf den Rückgang bei den Mitteln gemäß Finanzausgleichsgesetz zurückzuführen. Auch die Ausgabenentwicklung verläuft in den Städten sehr unterschiedlich. So bestehen etwa gesonderte Zahlungen zur Finanzierung von Investitionsprojekten oder Änderungen im Bereich der Abgangsdeckung.

Werden nur die Budgets der städtischen ÖV-Betriebe in Summe betrachtet, zeigt sich, dass die Ausgaben mit 29 Prozent deutlich stärker steigen als die Einnahmen mit 14 Prozent. Dadurch kommt es zu einem kontinuierlichen Anwachsen der Nettoausgaben um 132 Prozent.

Tabelle 4: Einnahmen und Ausgaben der Städte über 30.000 EW und ihrer Gesellschaften (nicht konsolidiert und nicht transferbereinigt), 2014-2019

ÖPNV Einnahmen und Ausgaben in Tsd. Euro	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2014-2019
Ausgaben der Städte	79.036	89.074	87.902	80.304	96.099	82.034	4%
Einnahmen der Städte	45.412	53.822	29.303	30.731	36.713	32.681	-28%
Nettoausgaben Städte	-33.623	-35.253	-58.599	-49.573	-59.386	-49.354	47%
Ausgaben Betriebe	387.843	428.025	459.258	463.538	463.873	498.745	29%
Einnahmen Betriebe	340.201	336.601	339.241	362.298	387.050	388.092	14%
Nettoausgaben Betriebe	-47.642	-91.424	-120.018	-101.240	-76.823	-110.653	132%

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

Anmerkung: nicht konsolidiert und nicht transferbereinigt.

²¹ Konsolidierte Werte umfassen sowohl Daten der Städte als auch deren Gesellschaften.

Transferbereinigung betrifft die Transferflüsse zwischen Städten und deren Gesellschaften. Wichtiger Hinweis hierzu: Bei der Umfrage wurden von mehreren Städten unterschiedliche Werte der Transferausgaben von der Stadt an die Gesellschaft sowie der Transfereinnahmen der Gesellschaften von der Stadt angegeben, weshalb die transferbereinigte und die nicht transferbereinigte Netto-Belastung nicht ident sind.

Für eine Gesamtbeurteilung ist jedoch die später folgende transferbereinigte und konsolidierte Entwicklung der Nettoausgaben aussagekräftiger, da die Transferbeziehungen zwischen Städten und städtischen Betrieben sehr unterschiedlich ausgestaltet sind.

Konsolidierte und transferbereinigte Betrachtung 2014-2019

In der Gegenüberstellung von Einnahmen und Ausgaben zeigt sich, dass die Nettoausgaben der Städte für den öffentlichen Verkehr seit 2014 stark gestiegen sind. Während die Einnahmen 2014 bis 2019 nur geringfügig gewachsen sind (+12 Prozent), haben sich die Ausgaben deutlich um mehr als ein Viertel (+28 Prozent) erhöht. Die konsolidierten und transferbereinigten Nettoausgaben der befragten Städte stiegen um 62 Prozent von rund 127 Mio. Euro im Jahr 2014 auf rund 205 Mio. Euro im Jahr 2019.

Die kontinuierlichen Ausgabensteigerungen im laufenden Betrieb können auf mehrere Faktoren zurückgeführt werden. Ausschlaggebend ist insbesondere der kontinuierliche Ausbau der Angebote im städtischen ÖPNV und die damit verbundenen erhöhten laufenden Ausgaben (v.a. Personal, Instandhaltung), aber auch etwa steigende Energiekosten.

Der Investitionsbereich stellt für den städtischen ÖV einen sehr wichtigen Bereich dar. In Tabelle 5 sind daher die mit Investitionen verknüpften Finanzierungsströme gesondert dargestellt²². Die Investitionsausgaben stiegen von 2014 bis 2019 um 25 Prozent, während die Transfers vom Land um 140 Prozent zunahm. Es muss jedoch betont werden, dass hier zwar ein Anstieg der Ko-Finanzierungsrate von 8 auf 15 Prozent besteht, dass aber gleichzeitig das sehr niedrige Ausgangsniveau 2014 zu berücksichtigen ist. Dies ist damit begründet, dass Ko-Finanzierungspflichten der Länder sowie Fördertöpfe für Infrastrukturprojekte im städtischen ÖV – sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene – fehlen und Zuschüsse nur auf Basis von bilateralen Vereinbarungen erreicht werden können.

Tabelle 5: Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmen und Ausgaben der Städte und ihrer Gesellschaften, 2014-2019

ÖPNV Einnahmen und Ausgaben exkl. Transfers zwischen Städten und Betrieben; in Tsd. Euro	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2014-2019
Ausgaben Städte + Betriebe	403.541	444.185	477.009	483.158	481.743	515.024	28%
<i>davon Investitionsausgaben</i>	<i>63.876</i>	<i>91.150</i>	<i>107.840</i>	<i>97.233</i>	<i>84.684</i>	<i>80.071</i>	25%
Einnahmen Städte + Betriebe	277.183	287.762	273.909	287.665	300.387	309.815	12%
<i>davon einmalige Transfers vom Land</i>	<i>5.089</i>	<i>7.503</i>	<i>17.850</i>	<i>11.857</i>	<i>10.862</i>	<i>12.218</i>	140%
Gesamtsaldo	-126.358	-156.422	-203.100	-195.493	-181.356	-205.209	62%
Gesamtsaldo exklusive Investitionsbereich	-67.570	-72.775	-113.109	-110.117	-107.534	-137.355	103%
<i>Saldo im Investitionsbereich</i>	<i>-58.787</i>	<i>-83.647</i>	<i>-89.990</i>	<i>-85.376</i>	<i>-73.822</i>	<i>-67.854</i>	15%
<i>Anteil Saldo Investitionsbereich am Gesamtsaldo</i>	<i>47%</i>	<i>53%</i>	<i>44%</i>	<i>44%</i>	<i>41%</i>	<i>33%</i>	-29%

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

Dennoch sind die Zuwächse im Bereich der Nettoausgaben vorwiegend auf den laufenden Betrieb zurückzuführen. Betrachtet man die Nettoausgaben ohne dem Investitionsbereich haben sich diese von 2014 auf 2019 sogar verdoppelt. Während 2014 noch 47 Prozent der gesamten Nettoausgaben auf den Investitionsbereich zurückzuführen waren liegt der Anteil im Jahr 2019

²² Sofern diese eindeutig dem Investitionsbereich zuordenbar sind.

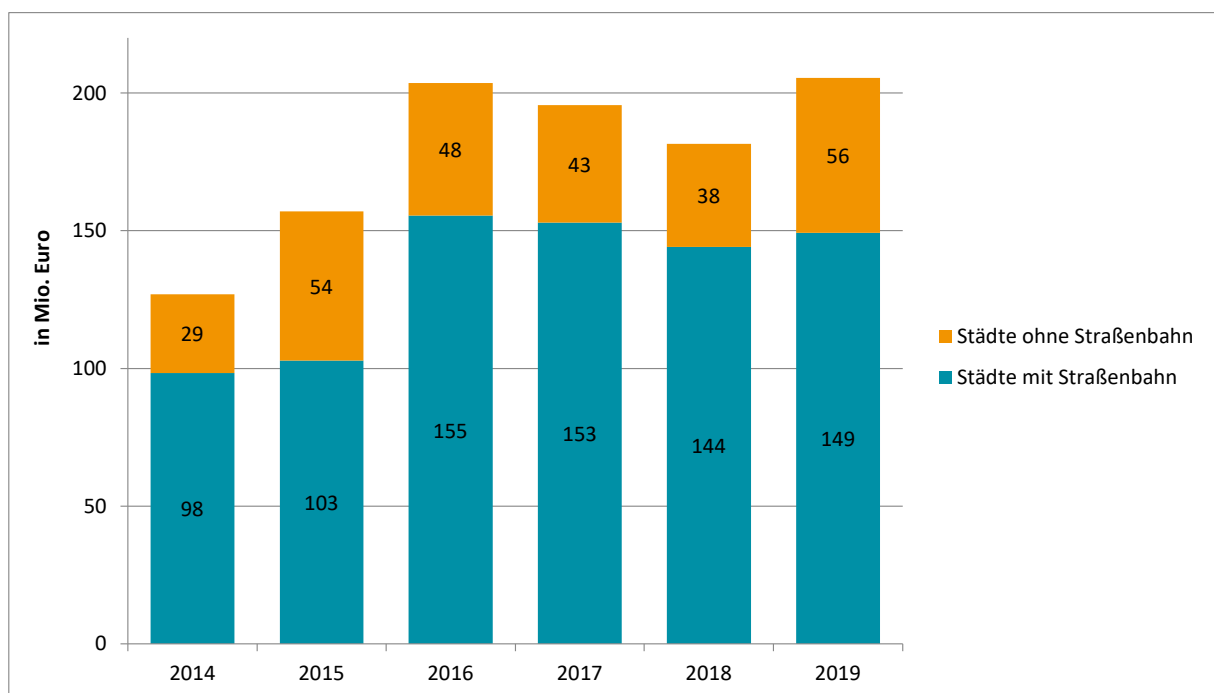
nur mehr bei 33 Prozent. Dies zeigt, wie wichtig – neben einer besseren Ko-Finanzierungslösung bei Investitionsprojekten – auch eine nachhaltige Lösung zur Regelung der Finanzierung des laufenden Betriebes im städtischen ÖPNV wäre.

Entwicklung der Nettoausgaben

In Abbildung 9 ist die Entwicklung der Nettoausgaben im Zeitraum 2014 bis 2019 differenziert nach Städten mit und ohne Straßenbahn dargestellt. Dabei zeigt sich, dass der größte Anteil auf die drei Städte mit Straßenbahnen (Linz, Innsbruck und Graz) entfällt, da schienengebundene Verkehre vergleichsweise kostenintensiv sind. Die verbleibenden neun Städte über 30.000 EW sind vergleichsweise gering belastet.

Zusätzlich werden auch die ursprünglich (daher vor der Coronakrise!) erwarteten Nettoausgaben für 2020 dargestellt. Aufgrund der geplanten erhöhten Investitionsausgaben 2020 und den gleichzeitig nicht steigenden Einnahmen wurde für 2020 auch ohne Coronakrise ein Anstieg der Nettoausgaben erwartet.

Abbildung 9: Nettoausgaben gesamt in Mio. Euro, 2014-2019 sowie 2020



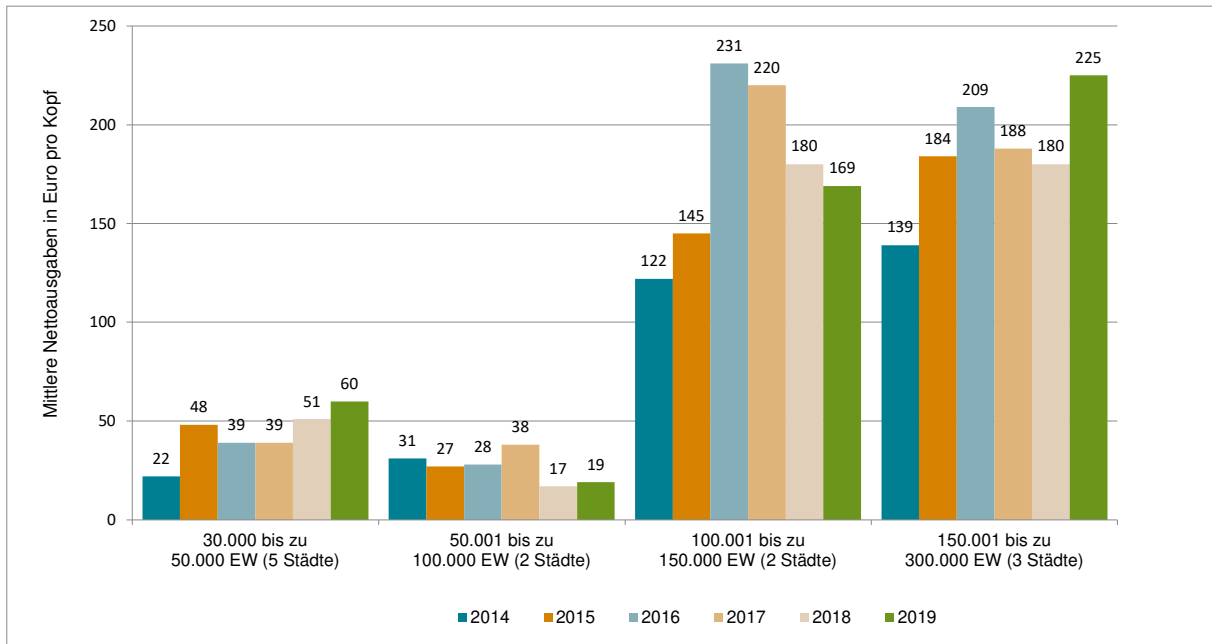
VERGLEICHSWERT 2020: 264 Mio. Euro Nettoausgaben.

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

Des Weiteren ist eine Betrachtung der Nettoausgaben nach EW-Klassen interessant. In der nachfolgenden Abbildung 10 finden sich dabei die Pro-Kopf-Werte der Städte über 30.000 EW. Dabei zeigt sich, dass die Nettoausgaben bei den Städten ab einer Gemeindegröße von 100.000 EW deutlich höher sind. Dies ist vor allem auf das immer größer werdende Angebot der vier Städte Graz, Linz, Innsbruck und Salzburg im Bereich des öffentlichen Verkehrs zurückzuführen.

Bei den beiden Städten St. Pölten und Villach (50.001 bis 100.000 EW) ist zu berücksichtigen, dass diese keine eigenen städtischen Betriebe haben, sondern die Leistungen über den Verkehrsverbund organisiert sind. Dadurch ist keine direkte Vergleichbarkeit mit Städten mit eigenen Gesellschaften gegeben. Auch bei der EW-Klasse unter 50.000 EW befinden sich Städte ohne eigene Gesellschaften.

Abbildung 10: Mittlere Nettoausgaben pro Kopf nach EW-Klassen, 2014-2019



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

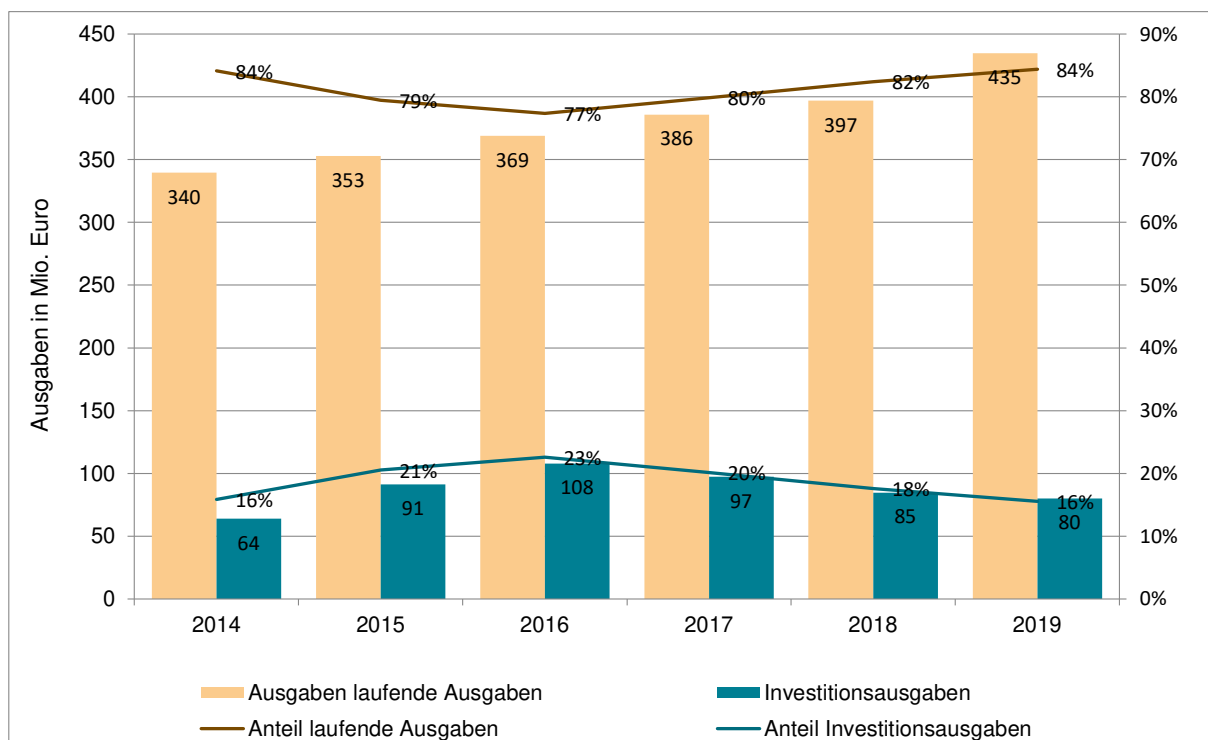
IV Entwicklung der Investitionen

1 Investitionen 2014-2019

Die zuvor dargestellten Einnahmen und Ausgaben betreffen einerseits den laufenden Betrieb und andererseits den Investitionsbereich. Nachfolgenden wird näher auf die bisherige Entwicklung der Investitionen eingegangen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nicht immer eine klare Abgrenzung zwischen laufendem Betrieb und Investitionsbereich möglich ist.

Im Gegensatz zum laufenden Betrieb wird der Umfang der Investitionen stark durch einzelne Projekte bestimmt und zeigt folglich im Zeitverlauf keine stetige Entwicklung, sondern variiert stark in den einzelnen Jahren. 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.

Abbildung 11: Ausgaben differenziert nach laufendem Betrieb und Investitionsbereich, 2014-2019



Anmerkung: Nicht konsolidierte Werte.

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

Der Anteil des Investitionsbereichs an den gesamten Nettoausgaben reduzierte sich dabei im Zeitverlauf von 16 Prozent im Jahr 2014 auf 16 Prozent im Jahr 2019. Dies ergibt sich einerseits dadurch, dass die Ko-Finanzierungsrate durch Landesförderungen im Betrachtungszeitraum von 8 auf 15 Prozent stieg. Andererseits klappt im laufenden Betrieb die Einnahmen- und Ausgabenentwicklung aufgrund von Angebotserweiterungen immer weiter auseinander.

Abbildung 12: Anteil an den Nettoausgaben des laufenden Betriebes und des Investitionsbereiches, 2014-2019



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

2 Investitionen und zugesagten Förderungen 2020-2024

Ergänzend zu den zuvor dargestellten Daten zur mittelfristigen Entwicklung erfolgt nachfolgend ein vertiefender Blick in den Bereich der Investitionen. Die geplanten Investitionen gehen dabei über die Ergebnisse der zuvor dargestellten mittelfristigen Finanzplanung hinaus, da sie auch darüberhinausgehende Projekte umfassen. Konkret umfassen sie sowohl die (ausfinanzierten) Projekte der mittelfristigen Finanzplanung als auch Projekte mit hoher Umsetzungswahrscheinlichkeit, deren Finanzierung aber noch nicht gesichert ist. Damit gehen die nachfolgend dargestellten Investitionen über die in den Vorkapiteln ausgewiesenen Investitionen der mittelfristigen Finanzplanung zum Teil deutlich hinaus.

Wichtiger Hinweis: Die Befragung berücksichtigt noch nicht die Auswirkungen der Coronakrise und damit verbundene Adaptierungen an den Investitionsplänen!

Auch die mit der Clean Vehicle Directive verbundenen Investitionsbedarfe sind aufgrund der noch fehlenden Rechtsgrundlage hierfür nur in geringem Ausmaß berücksichtigt.

Entwicklungen der Investitionen insgesamt

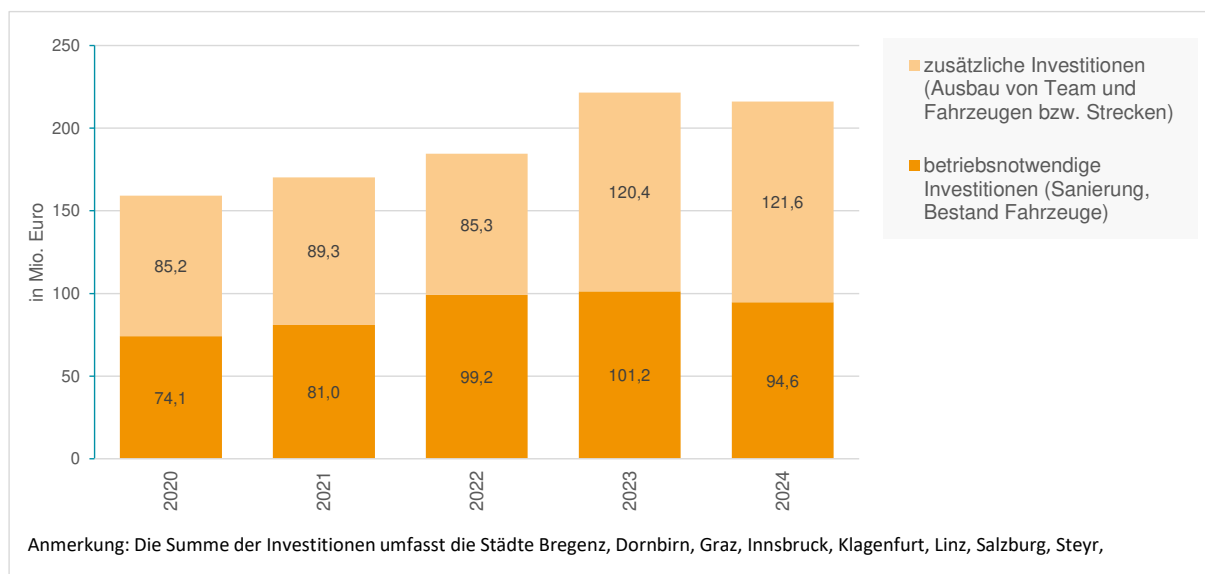
Die zehn antwortenden Städte²³ haben für die kommenden 5 Jahre insgesamt 952 Mio. Euro an Investitionen in den ÖPNV geplant.

Je ferner der Planungshorizont, desto ungewisser sind die zur Verfügung stehenden Mittel und die rechtlichen Rahmenbedingungen (CVD, Nahverkehrsmilliarde, etc.) bzw. die Konjunkturaussichten (nun aktuell die coronabedingte Wirtschaftskrise).

Das durchschnittliche Investitionsvolumen im Zeitraum 2020-2024 liegt bei rund 190 Mio. Euro jährlich, wobei der Großteil davon in diesen Jahren auf die Städte Graz, Innsbruck und Linz entfällt.

Die Investitionen in den Städten werden dabei einerseits für betriebsnotwendige Investitionen (Sanierung, Bestand Fahrzeuge) und andererseits für zusätzliche Investitionen (Ausbau von Team und Fahrzeugen bzw. Strecken) verwendet. Der anteilige Einsatz der Mittel für betriebsnotwendige Investitionen variiert in den Jahren 2020-2024 deutlich zwischen 44 und 54 Prozent.

Abbildung 13: Geplante Entwicklung der Investitionen absolut, 2020-2024

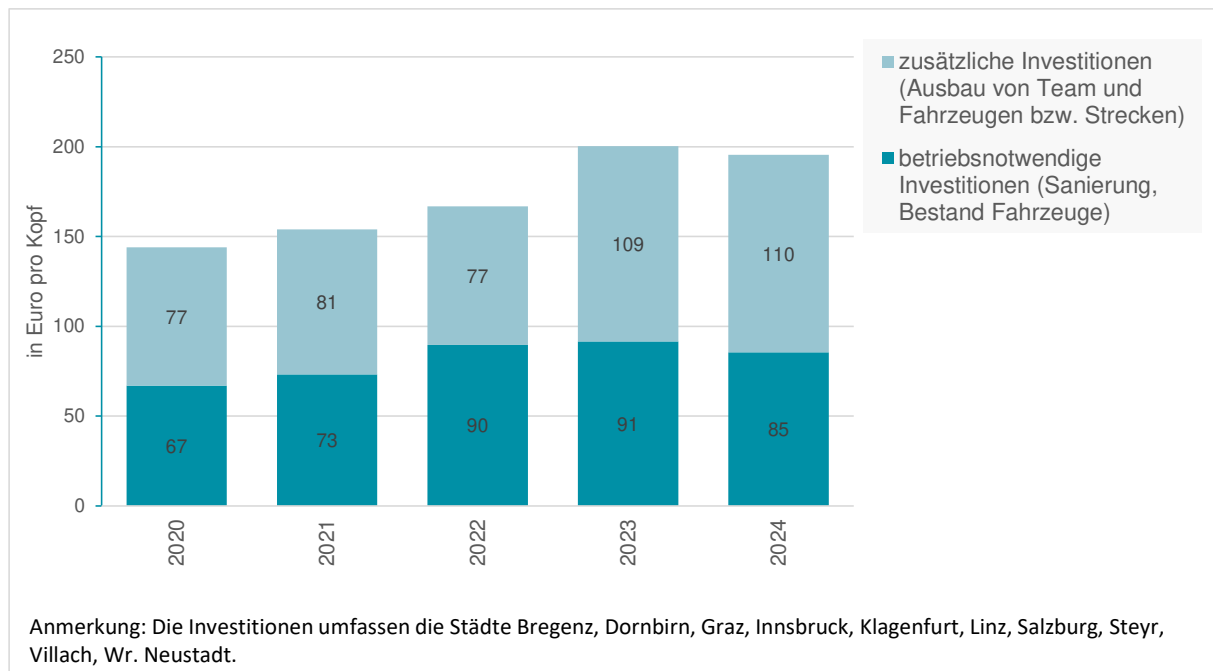


Quelle: KDZ: eigene Berechnungen, 2020; auf Basis: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2020.
 Anmerkung: Planungen noch weitgehend ohne Investitionen im Zusammenhang mit der CVD.

Bezogen auf die Bevölkerung in diesen Städten ergeben sich in den kommenden fünf Jahren jährlich geplante Investitionen von 144 bis 200 Euro pro Kopf. Überdurchschnittlich hoch fallen vor allem die geplanten Investitionen in Euro pro Kopf in den Landeshauptstädten aus, da diese zumeist auch kostenintensive Schieneninfrastruktur bereitstellen.

²³ Bregenz, Dornbirn, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg, Steyr, Villach und Wiener Neustadt

Abbildung 14: Geplante Entwicklung der Investitionen pro Kopf, 2020-2024



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

Anmerkung: Planungen noch weitgehend ohne Investitionen im Zusammenhang mit der CVD.

Förderzusagen

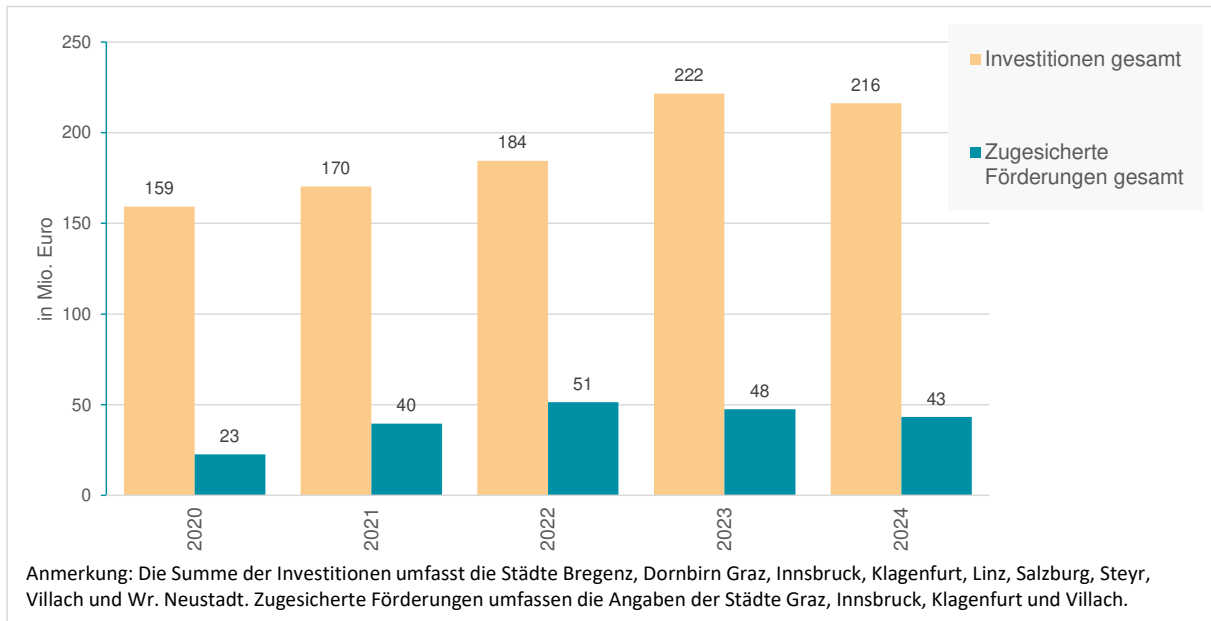
Gemäß den Angaben der teilnehmenden Städte gab es mit Stand Mitte Mai lediglich in den Kärntner Städten²⁴ sowie in Innsbruck und Graz vertraglich gesicherte Förderzusagen. Von diesen vier Städten wurden für die nächsten 5 Jahre insgesamt 184 Mio. Euro an Förderungen genannt. Bezogen auf alle erfassten, geplanten Investitionen wären durch diese Förderzusagen damit in den kommenden fünf Jahren nur etwas mehr als ein Fünftel der Investitionen gedeckt. Bezogen lediglich auf die Investitionen derjenigen Städte, die auch bereits Werte bei den Förderzusagen eingetragen haben²⁵, beträgt die Deckung weniger als die Hälfte, etwa 42 Prozent.

Die zugesicherten Förderungen kamen überwiegend von den Ländern, für die Jahre 2021 bis 2024 auch verstärkt vom Bund. Teils bestehen auch zugesagte Ko-Finanzierungen durch andere Gemeinden.

²⁴ In Klagenfurt etwa ein mit dem Land Kärnten abgeschlossener Zuschussvertrag zur Angebotsverbesserung im ÖPNV von Klagenfurt.

²⁵ Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Villach

Abbildung 15 Entwicklung der geplanten Investitionen und Förderzusagen, 2020-2030



Anmerkung: Zum Zeitpunkt der Erhebung bestanden lediglich in den Städten Graz, Innsbruck, Klagenfurt und Villach gesicherte Förderzusagen

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

V Auswirkungen der Corona-Krise

Die Corona-Krise hatte insbesondere im Lockdown weitreichende Konsequenzen auf den städtischen ÖPNV, aber auch in der Nach-Lockdown-Phase kann noch nicht an die Vor-Krisenzeit angeschlossen werden. Es ist davon auszugehen, dass die Corona-Krise nachhaltige Auswirkungen auf die Finanzierung und Planung im ÖPNV der Städte und Gemeinden haben wird.

Im Zuge der Erhebung sollte daher eine Einschätzung zu den Konsequenzen der Corona-Krise auf den städtischen ÖPNV erfolgen. Hierzu wurden die Städte gefragt, welche Veränderungen durch die Corona-Krise gegenüber der zuvor dargestellten mittelfristigen Finanzplanung sowohl im laufenden Betrieb als auch bei den Investitionen erwartet werden bzw. sich bereits abzeichnen.

Zum Erhebungszeitpunkt im Mai 2020 konnten dabei meist noch keine konkreten finanziellen Auswirkungen benannt.

Neben den großen Städten über 30.000 EW wurden in Bezug auf die Auswirkungen der Corona-Krise auch Städte unter 30.000 EW²⁶ befragt.

1 Auswirkungen auf den laufenden Betrieb

Lockdown-Phase

Die Auswirkungen der Corona-Krise auf den laufenden Betrieb schlugen sich unmittelbar infolge des zweimonatigen Lockdowns in erster Linie einnahmenseitig durch die entfallenen Tarifeinnahmen nieder. Insgesamt ergab sich, dass den massiven Einnahmerückgängen meist keine nennenswerten Ausgabenreduktionen gegenübergestellt sind.

Die Auswirkungen waren in den gemeindeeigenen Gesellschaften unmittelbar merkbar. In Städten²⁷, die den ÖPNV an Dritte ausgelagert haben oder einem Verbund angehören, hatte der Lockdown zunächst noch keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen.

Ausgaben

Ausgabenseitig konnten die direkten krisenbedingten Mehrbelastungen im Wesentlichen mit den bestehenden Ressourcen bewältigt werden, vereinzelt kam es infolge der Rücknahme des ÖPNV-Angebotes zu verminderten Kosten. Konkret genannt wurden:

- organisatorische Maßnahmen (z.B. Arbeitseinteilung, Aufteilung der MitarbeiterInnen, Home-Office, Urlaubsabbau)
- Schutzmaßnahmen in Bussen und weiteren Verkehrsmitteln (z.B. Schutzmasken, Trennung des Fahrgastraumes zum Lenkerbereich)
- Schulungsmaßnahmen (z.B. FahrerInnen, KontrolleurInnen)
- Erhöhter Reinigungsaufwand (erhöhter Bedarf an Desinfektionsmitteln, mehr Personal bei Reinigung)
- Veränderungen von Bestellentgelten beim Auftragnehmer (Busunternehmer)

²⁶ Befragt wurden die Mitglieder der Finanzkommission des ÖStB.

²⁷ Z.B. Schwechat, St. Pölten, teilweise Klosterneuburg, Gmunden, Wr. Neustadt

Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass die städtischen Betriebe oftmals von den Corona-Hilfspaketen ausgeschlossen waren:

- keine Möglichkeit der Kurzarbeitsförderung für gemeindeeigene Gesellschaften, wenn mit zugewiesenem Personal gearbeitet wird
- keine Fixkostenförderungen für gemeindeeigenen Gesellschaften

Während des Lockdowns wurde das ÖPNV-Angebot auch kurzfristig angepasst.

Einnahmen

Entsprechend der oben genannten Einschränkungen im ÖPNV-Angebot und den im Lockdown bestehenden Ausgangsbeschränkungen, wurden die Fahrgastrückgänge während des Lockdowns durchwegs auf 80 bis 100 Prozent eingeschätzt. Dies hat sich auch auf die Fahrscheinerlöse durchgeschlagen. Eine konkrete Abschätzung der Entgänge für die Monate Mitte März bis Mitte Mai war zum Befragungszeitpunkt in vielen Städten noch nicht möglich. In jenen Städten, die bereits Schätzungen abgeben konnten, reduzierten sich die Einnahmen von Privaten²⁸ während des Lockdowns durchschnittlich um 56 Prozent. Dabei bestand eine hohe Bandbreite von 14 bis 94 Prozent.

Auswirkungen bis Jahresende und darüber hinaus

Die Städte gingen zum Erhebungszeitpunkt davon aus, dass die Folgen der Corona-Krise mittel- bis langfristig budgetär durchwegs wirksam sein werden.

Abgangsdeckung

Dies betrifft etwa höhere Abgangsdeckungen (bei gemeindeeigenen Gesellschaften) oder steigende Beiträge an die Verkehrsverbünde (bei Organisation des ÖPNV über den Verbund). In beiden Fällen wurde von deutlichen Steigerungen ausgegangen.

Insgesamt bestand hinsichtlich der mittel- bis langfristigen finanziellen Folgewirkungen für die Gemeinden noch eine hohe Unsicherheit und folglich waren diesbezüglich nur grobe Schätzungen möglich. Unsicherheiten ergaben sich etwa bei der – mittlerweile geklärten – Schüler- und Lehrlingsfreifahrt. Auch bestand die Befürchtung, dass die Transferzahlungen vom Verkehrsverbund gekürzt werden könnten (aufgrund geringerer Umsätze/Abgeltung durch die Anwendung von Verbundtarifen).

Einnahmen

Auch bezüglich der weiteren Entwicklung bzw. der mittelfristigen Effekte der Krise auf das Fahrgastaufkommen konnten noch kaum Schätzungen abgegeben werden. Auch wenn in den meisten Städten seit etwa Mitte Mai wieder auf Vollbetrieb umgestellt worden ist, ist – auch infolge der erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen – bislang nur ein langsamer Anstieg der Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel zu beobachten. Nach Einschätzung der Städte wird die Auslastung auch weiterhin deutlich unter dem Niveau vor der Krise bleiben. Jene Städte, welche Schätzungen abgeben konnten, gehen von einem nachhaltigen Rückgang der Fahrgastzahlen und folglich auch der Einnahmen für 2020 bis Ende des Jahres um 10 bis 35 Prozent aus.

²⁸ Grundlage ist ein Zwölfstel der gesamten Einnahmen aus Privaten gemäß MFP 2020. Hierunter fallen neben Tarifeinnahmen auch andere Einnahmen von Privaten (z.B. Marketing).

Ausgaben

Durch die nachhaltig reduzierte Nachfrage werden steigende Finanzierungslücken erwartet, deren Abdeckung aktuell noch offen ist.

2 Auswirkungen auf Investitionen

Die zuvor beschriebene finanzielle Mehr-Belastung im laufenden Betrieb erhöht den Sparzwang, was sich auch auf das Investitionsniveau auswirken kann. Im Zuge der Erhebung wurde daher abgefragt, inwieweit auch Einsparungen im Bereich der Investitionen geplant sind.

Die Evaluierung und Neubewertung von Investitions-Projekten ist vielerorts noch im Gange, daher konnten bei der Erhebung von den meisten Städten noch keine konkreten Maßnahmen in Bezug zu den geplanten Projekten und der Rückstellung bzw. Verschiebung oder zu einem „Investitionsstopp“ für Projekte genannt werden. Auch Informationen aus den Verkehrsverbänden fehlen noch.

In den meisten Städten ging man zum Befragungszeitpunkt Mai jedoch davon aus, dass die Projekte 2020 wie geplant durchgeführt werden, da hierfür die Finanzierung bereits gesichert ist. Kritisch werden jedoch die folgenden Jahre gesehen. Von einer Stadt wird auch auf zusätzliche Investitionen aufgrund der Corona-Krise hingewiesen.

Lediglich in drei der insgesamt zwölf befragten Städte über 30.000 EW sowie in einer mittleren Stadt konnten Mitte Mai bereits konkrete Projekte genannt werden, welche bereits gestoppt sind oder mit hoher Wahrscheinlichkeit gestoppt werden. Betroffen sind sowohl Infrastrukturprojekte (z.B. Verschiebung RegioTram in Linz) als auch Fahrzeugbeschaffungen (z.B. Umstieg auf umweltfreundlichere Fahrzeuge in Steyr). In Linz betrifft dies ein Volumen von mehreren Millionen Euro, in Steyr etwa ein Gesamtvolumen von rund einer Million Euro für die Jahre 2021/2022.

Darüber hinaus wurden von zwei Landeshauptstädten weitere laufende städtische Verkehrsprojekte im Ausmaß von etwa 150 Mio. Euro gelistet, deren planmäßige Fortführung nun gefährdet ist. Diese Investitionen betreffen etwa Maßnahmen zur quantitativen und qualitativen Angebotsverbesserung, um den Umstieg der Bevölkerung auf den Öffentlichen Verkehr zu fördern.

Auch wenn zum Erhebungszeitpunkt die Beschlüsse für Investitionsstopps noch fehlten, zeichneten sich dennoch mehrere Auswirkungen im Bereich der geplanten Investitionen ab, wie diese hier exemplarisch aufgezählt sind:

- Streckung von Ersatzbeschaffungen für den Fuhrpark
- Verschiebung oder Streckung von Planungsphasen/-kosten
- Stopp der Ausschreibung für den Regionalbusverkehr
- Verschiebung größerer Mobilitätskonzepte
- Aktualisierung der Priorisierung von Projekten und – wenn möglich – zeitliche und kostenmäßige Anpassungen

Inwieweit Investitionen tatsächlich zurückgefahren werden, hängt dabei von den politischen Schwerpunktsetzungen der Städte sowie dem weiteren Verlauf der coronabedingten Mindereinnahmen der Städte zusammen.

3 Weitere Entwicklung

Zuschussbedarf

Da die Einnahmen deutlich zurückgehen, während die Ausgaben nicht oder nur in beschränktem Maße zurückgefahren werden konnten, wird auch der Zuschussbedarf für die Städte steigen. Die coronabedingten Mindereinnahmen verstärken dabei das Finanzierungsproblem im städtischen ÖPNV, welches bereits ohne Corona-Krise bestanden hat. Insgesamt bestehen mehrere Unsicherheitsfaktoren, die aktuell zusammenspielen und die Städte vor große finanzielle Herausforderungen stellen:

- weiterer Verlauf der Corona-Krise und insbesondere Entwicklung der Fahrgastzahlen
- Ausgaben in Zusammenhang mit der Verpflichtung zur Umsetzung der Clean Vehicle Directive (CVD)
- Mindereinnahmen durch Einführung des 1-2-3 Tickets durch die Bundesregierung
- 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)

Mehrere Städte verweisen darauf, dass sie eine Zunahme ihrer finanziellen Belastung zugunsten von Ländern und dem Bund sehen.

Von den Städten wird im Allgemeinen eine dynamisch wachsende Entwicklung des Zuschussbedarfes zum ÖPNV erwartet. Eine konkrete Bezifferung ist jedoch nicht möglich.

Projekte für ein kommunales Investitionsprogramm

Hinweis zum folgenden Textteil: Zum Erhebungszeitpunkt war das kommunale Investitionsprogramm noch in Planung. Mittlerweile konnte dieses realisiert werden. Infrastrukturen im öffentlichen Bereich sind vom kommunalen Investitionsprogramm jedoch ausgeschlossen.

Aufgrund der oben genannten Maßnahmen steigt auch der Investitionsbedarf. In welchem Ausmaß es zu Angebotsausweitungen kommen wird, hängt schließlich auch von den Zielprogrammen von EU, Bund und Ländern sowie von den Fördermöglichkeiten für die Städte ab.

Im Zuge der Erhebung wurden die Städte daher befragt, welche 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. Bereits für 2020 wurden Projekte mit einem Volumen von 281 Mio. Euro genannt, das würde das aktuell geplante Investitionsvolumen für 2020²⁹ um 77 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.

²⁹ Siehe Kapitel „Geplante Entwicklung der Investitionen und zugesagten Förderungen 2020-2030“.

Tabelle 6: Projekte für ein kommunales Investitionsprogramm, 2020-2029

Projekte	Investitionsvolumen für ein kommunales Investitionsprogramm										Summe	
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2020-2022	2020-2029
stadtregionale Projekte	1,5	5,0	14,1	214,0	43,2	1,1	0,0	0,0	0,0	9,6	20,6	288,4
innerstädtische Projekte	279,7	45,6	160,2	49,5	30,0	253,0	30,0	907,9	30,0	82,8	485,5	1.868,7
Projekte insgesamt	281,2	50,6	174,2	263,5	73,2	254,1	30,0	907,9	30,0	92,4	506,1	2.157,2

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

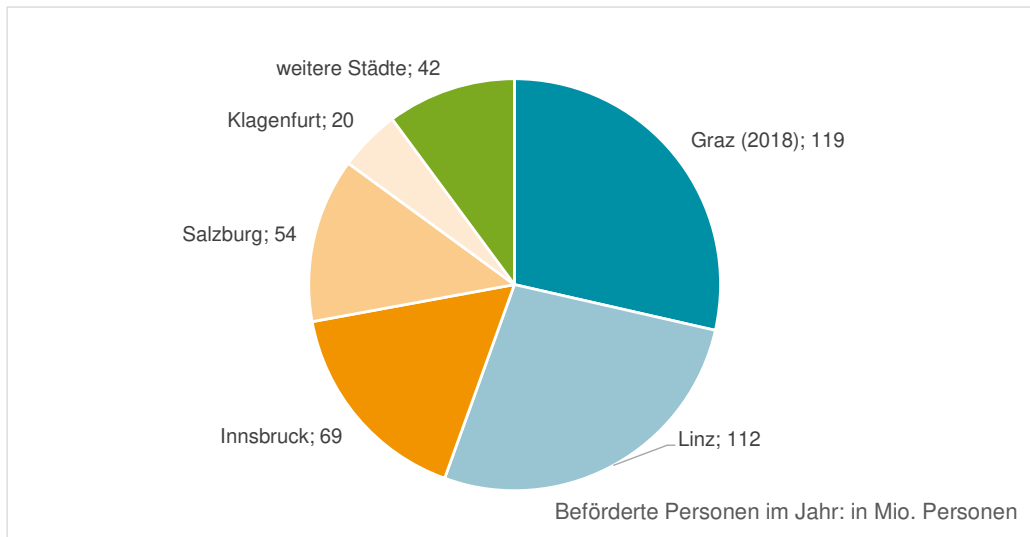
Clean Vehicle Directive

In Bezug auf die Clean Vehicle Directive zeigte sich, dass die damit verbundenen Investitionsbedarfe großteils noch nicht in den Investitionsplanungen der Städte Eingang gefunden haben. Dies dürfte auf die noch bestehende Planungsunsicherheit bestehen, da Rechtsgrundlagen dazu noch weitgehend fehlten.

VI Beförderte Personen

Eng mit der Ausgaben- und Einnahmenentwicklung verbunden ist die Entwicklung der beförderten Personen. 2019 wurden in den befragten Städten 440 Mio. Personen befördert. Der weit überwiegende Teil der beförderten Personen verteilt sich hierbei auf vier Städte.

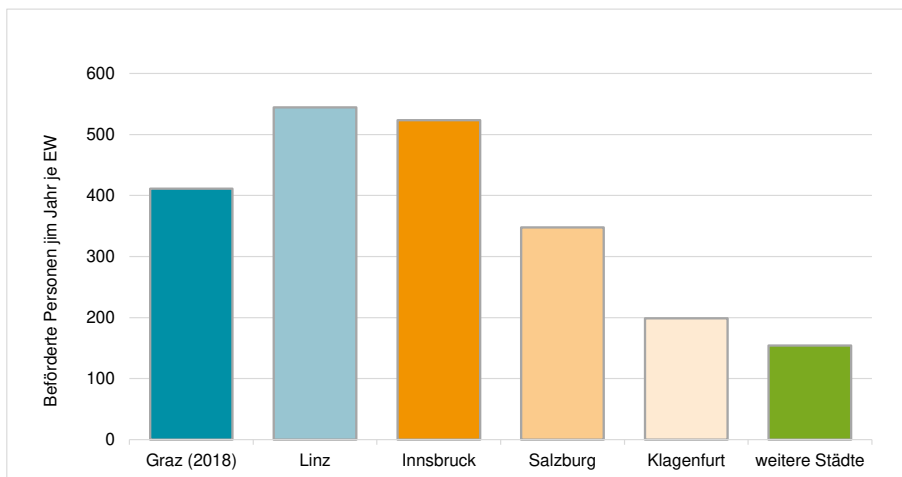
Abbildung 16: Beförderte Personen im ÖPNV ausgewählter Städte³⁰ über 30.000 EW



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

Die Anzahl an beförderten Personen pro EW schwankt in den Städten teils deutlich, wie Abbildung 17 zeigt.³¹

Abbildung 17: Beförderte Personen im ÖPNV 2019 je EW im Vergleich ausgewählter Städte³² über 30.000 EW



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

In der Erhebung wurde auch der Anteil an Personen aus anderen Gemeinden abgefragt. Die Einschätzung war jedoch für viele Städte nicht möglich, da entsprechende Erhebungen fehlen.

³⁰ Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt, Wiener Neustadt, St. Pölten, Steyr, Dornbirn, Feldkirch und Bregenz

³¹ Die Berechnungen zur Anzahl der beförderten Personen unterscheiden sich je nach Stadt, was die Vergleichbarkeit der Städte einschränkt.

³² Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt, Wiener Neustadt, Steyr, Dornbirn, Feldkirch und Bregenz.

Bei fünf antwortenden Städten lag der Anteil an Personen aus anderen Gemeinden zwischen 23 und 53 Prozent. Eine Stadt meldete einen Anteil von nur 2 Prozent.

Das Ausmaß des Anteils an Personen aus anderen Gemeinden ist deshalb von Bedeutung, da hier die Gemeinden Infrastruktur im Rahmen ihrer regionalen Versorgungsfunktion erbringen müssen, welche jedoch über den Finanzausgleich nur unzureichend abgegolten wird. Deshalb fordern Städte hier auch Ko-Finanzierungen für den weiteren ÖV-Ausbau von Ländern und dem Bund.

Entwicklung

Insgesamt erhöhte sich die Anzahl der beförderten Personen in den betrachteten Städten von 440 Mio. Personen im Jahr 2014 auf 497 Mio. Personen im Jahr 2019. Dies ist ein Anstieg um 13 Prozent. Die Dynamik in den einzelnen Städten verlief dabei unterschiedlich. In zwei Städten stagnierten die Personenzahlen, in einer Stadt stiegen sie geringfügig um 5 Prozent, in einer Stadt mit 11 Prozent stärker. In einer Stadt erhöhte sich die Personenzahl sogar um 42 Prozent.

Interessant ist auch die Prognose der weiteren Entwicklung der Personenzahl. Vor dem Hintergrund der Coronakrise waren jedoch seriöse Einschätzungen zum Erhebungszeitpunkt noch nicht möglich. Für 2020 ist jedoch von einem starken Einbruch der beförderten Personen im Jahr 2020 auszugehen. Auch für 2021 wird noch nicht von einer vollständigen Erholung ausgegangen, welche erst für 2022 erwartet wird.

VII Anhang

1 Verzeichnisse

1.1 Abkürzungsverzeichnis

CVD	Clean Vehicle Directive
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EW	Einwohnerin und Einwohner
GuF	Grund- und Finanzierungsverträge
GV	Gemeindeverband
ÖPNRV	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr
ÖPNRV-G	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖStB	Österreichischer Städtebund
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbh
SLF	Schüler- und Lehrlingsfreifahrt
Vbg	Vorarlberg
VU	Verkehrsunternehmen
VVOG	Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft

1.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einnahmen, Ausgaben und Nettoausgaben im Zeitraum 2014 bis 2020	4
Abbildung 2: Ausgabenstruktur, 2014-2019	5
Abbildung 3: Einnahmenstruktur (ohne Abgangsdeckung), 2014-2019	5
Abbildung 4: Investitionen im Zeitraum 2014 bis 2024	6
Abbildung 5: Akteure im stadtreionalen ÖPNRV	10
Abbildung 6: Wesentliche Transferströme im ÖPNRV, 2014	11
Abbildung 7: Ausgabenstruktur, 2014-2019	15
Abbildung 10: Einnahmenstruktur (ohne Abgangsdeckung), 2014-2019	16
Abbildung 7: Nettoausgaben gesamt in Mio. Euro, 2014-2019 sowie 2020	19
Abbildung 8: Mittlere Nettoausgaben pro Kopf nach EW-Klassen, 2014-2019	20
Abbildung 9: Ausgaben differenziert nach laufendem Betrieb und Investitionsbereich, 2014-2019	21
Abbildung 10: Anteil an den Nettoausgaben des laufenden Betriebes und des Investitionsbereiches, 2014-2019	22
Abbildung 20: Geplante Entwicklung der Investitionen absolut, 2020-2024	23
Abbildung 21: Geplante Entwicklung der Investitionen pro Kopf, 2020-2024	24
Abbildung 15 Entwicklung der geplanten Investitionen und Förderzusagen, 2020-2030	25
Abbildung 27: Beförderte Personen im ÖPNV ausgewählter Städte über 30.000 EW	31
Abbildung 28: Beförderte Personen im ÖPNV 2019 je EW im Vergleich ausgewählter Städte über 30.000 EW	31

1.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ausgaben gesamt nach Ausgabenarten, 2014-2019 sowie 2020	14
Tabelle 2: Transferausgaben und weitere Ausgaben, 2014-2019	14
Tabelle 3: Einnahmen gesamt nach Einnahmenarten (ohne Abgangsdeckung), 2014-2019 sowie 2020	16
Tabelle 4: Einnahmen und Ausgaben der Städte über 30.000 EW und ihrer Gesellschaften (nicht konsolidiert und nicht transferbereinigt), 2014-2019	17
Tabelle 5: Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmen und Ausgaben der Städte und ihrer Gesellschaften, 2014-2019	18
Tabelle 7: Projekte für ein kommunales Investitionsprogramm, 2020-2029	30

1.4 Literatur- und Quellenverzeichnis

Mitterer, Karoline; Haindl, Anita; Hochholdinger, Nikola; Schantl, Alexandra; Valenta, Andreas: Stadtregionaler öffentlicher Verkehr. Organisation, Steuerung und Finanzierung im stadtregionalen öffentlichen Verkehr am Beispiel der Landeshauptstadt-Stadtregionen. Wien 2016.

Mitterer, Karoline; Hochholdinger, Nikola; Seisenbacher, Marion: Bedarfserhebung ÖPNRV-Infrastruktur in Stadtregionen. Wien 2018.

Mitterer, Karoline; Hochholdinger, Nikola; Valenta, Andreas: Finanzierungsströme im ÖPNRV. Wien. 2017.

Österreichischer Städtebund: Österreichs Städte in Zahlen 2020, Wien 2020.

Pasold, Stephanie; Schaaffkamp, Christoph: Weiterentwicklungsansätze der Organisation, Steuerung und Finanzierung des stadtregionalen öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs. Endbericht. Berlin 2017.

Rechnungshof: Bericht des Rechnungshofes. Verkehrsverbünde: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung in Kärnten und Salzburg; Bund 2014/11. Wien 2014.

Regierungsprogramm 2020 – 2024. Aus Verantwortung für Österreich. Wien 2020.



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