

# Finanzierung des ÖPNV in österreichischen Städten

mit Ergebnissen der ÖPNV-Erhebung 2022  
Endbericht 23. Juni 2023

verfasst von

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

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

**Kesira Yildirim-Metz, MSc**

Auftraggeber

**Österreichischer Städtebund**



## Inhaltsverzeichnis

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| <b>I</b>   | <b>Management Summary .....</b>  | <b>5</b>  |
| <b>II</b>  | <b>Einleitung .....</b>  | <b>13</b> |
|            | 1 Ausgangslage und Zielsetzung .....   | 13        |
|            | 2 Akteure und Finanzierung im ÖPNRV .....  | 14        |
|            | 3 Methodische Hinweise .....   | 16        |
| <b>III</b> | <b>Erhebungsergebnisse: Finanzierungserfordernisse im städtischen ÖPNV 2016-2021</b> |           |
|            | <b>18</b>  |           |
|            | 1 Konsolidierte und transferbereinigte Ausgaben .....                                | 18        |
|            | 2 Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmen .....                               | 21        |
|            | 3 Nettoausgaben .....  | 23        |
|            | Entwicklung der Investitionen .....  | 26        |
| <b>IV</b>  | <b>Erhebungsergebnisse: Mittelfristige Entwicklungen .....</b>                       | <b>27</b> |
|            | 1 Mittelfristige Finanzplanung 2022 bis 2025 .....                                   | 27        |
|            | 2 Geplante Entwicklung der Investitionen 2020 bis 2025 .....                         | 30        |
| <b>V</b>   | <b>Zentrale Herausforderungen der Städte .....</b>                                   | <b>33</b> |
|            | 1 Zentrale Herausforderungen der Städte in den nächsten fünf Jahren .....            | 33        |
|            | 2 Finanzierung laufender Betrieb .....   | 34        |
|            | 2.1 Inflation und steigende Energiepreise .....                                      | 35        |
|            | 2.2 Einführung des Klimatickets .....  | 35        |
|            | 2.3 Finanzausweisung des Bundes gemäß § 23 FAG 2017 .....                            | 38        |
|            | 3 Investitionen .....  | 40        |
|            | 3.1 Dekarbonisierung der Busflotten .....  | 40        |
|            | 3.2 Investitionen in den Ausbau von Kapazitäten .....                                | 43        |

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| <b>VI</b>  | <b>Empfehlungen zur Weiterentwicklung .....</b>                                      | <b>46</b> |
| 1          | Multi-Level-Governance: Mehr Abstimmung und Aufgabenbezug bei der Finanzierung ..... | 46        |
| 2          | Zusätzliche Mittel über den Finanzausgleich 2024 .....                               | 47        |
| <b>VII</b> | <b>Anhang .....</b>  | <b>49</b> |
| 1          | Nicht konsolidierte und transferbereinigte Werte .....                               | 49        |
| 2          | Verzeichnisse.....   | 51        |
| 2.1        | Abkürzungsverzeichnis.....   | 51        |
| 2.2        | Abbildungsverzeichnis .....  | 52        |
| 2.3        | Tabellenverzeichnis .....  | 52        |
| 2.4        | Literatur- und Quellenverzeichnis.....   | 53        |

## I Management Summary

Um die Klimaziele gemäß Mobilitätsmasterplan zu erreichen, müssen bis 2040 deutlich mehr Menschen den öffentlichen Verkehr nutzen als bisher. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs – gemessen an den zurückgelegten Personenkilometern – muss von 70 Prozent (2018) auf 54 Prozent (2040) sinken. Hingegen muss der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 27 auf 40 Prozent steigen (BMK 2021, S. 12). Das entspricht einer Erhöhung um 50 Prozent gegenüber dem Ausgangswert.

Damit dies gelingen kann, braucht es geeignete Rahmenbedingungen für die Städte, um die städtischen und stadtreionalen ÖV-Angebote weiter auszubauen. Um Transparenz in die Finanzierung des städtischen ÖV zu bringen, erhob das KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung für den Österreichischen Städtebund bereits zum fünften Mal die Einnahmen und Ausgaben der Städte und städtischen Verkehrsbetriebe im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Erhoben wurden die bisherigen Entwicklungen 2016 bis 2021 sowie die mittelfristige Finanzplanung bis zum Jahr 2025. Zur Teilnahme an der Erhebung wurden primär die größten Städte Österreichs mit ihren städtischen Verkehrsbetrieben eingeladen, wobei 10 Städte<sup>1</sup> teilgenommen haben. Wien ist aufgrund der Doppelfunktion als Stadt und Land nicht umfasst.

### Entwicklung der Nettoausgaben bzw. des Zuschussbedarfes

Als Nettoausgaben wird hier die Differenz der Ausgaben und Einnahmen der Städte und ihrer Verkehrsgesellschaften verstanden. Hierzu erfolgt eine zwischen Städten und städtischen Verkehrsunternehmen konsolidierte Betrachtung, welche um die Transfers bereinigt ist. Die Nettoausgaben stellen daher jenen Betrag dar, welcher nicht selbstständig durch direkt zuordenbare Einnahmen gedeckt werden kann, sondern über direkte Zuschüsse der Städte an die Gesellschaften, über den Querverbund, Fondslösungen oder die Aufnahme von Fremdkapital abgedeckt werden muss.

Die konsolidierten und transferbereinigten Nettoausgaben der Städte und städtischen Verkehrsunternehmen (Abbildung 1) erhöhten sich binnen vier Jahren um fast ein Viertel (22 Prozent) von 184 Mio. Euro (2016) auf 225 Mio. Euro (2021). In der mittelfristigen Prognose zeigt sich ein deutlicher Anstieg für die Jahre 2023 bis 2025 auf über 300 Mio. Euro, dies bedeutet einen erwarteten Anstieg von 2021 bis 2025 um 35 Prozent.

In der Langzeitbetrachtung im Zeitraum von 2016 bis zum Planungsjahr 2025 ist ein deutlicher Knick bedingt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie ab dem Jahr 2020 zu erkennen. Infolge der Lockdowns gingen 2020 die Einnahmen im Vergleich zu 2019 um sieben Prozent zurück. 2021 wirkten sich zusätzlich auch Mindereinnahmen durch die Einführung des Klimatickets aus. Daraus resultiert letztlich ein Anstieg der Nettoausgaben von rund 183 Mio. Euro im Jahr 2019 um 23 Prozent auf 225 Mio. Euro im Jahr 2021. Von 2016 auf 2021 lag der Anstieg bei etwa einem Drittel.

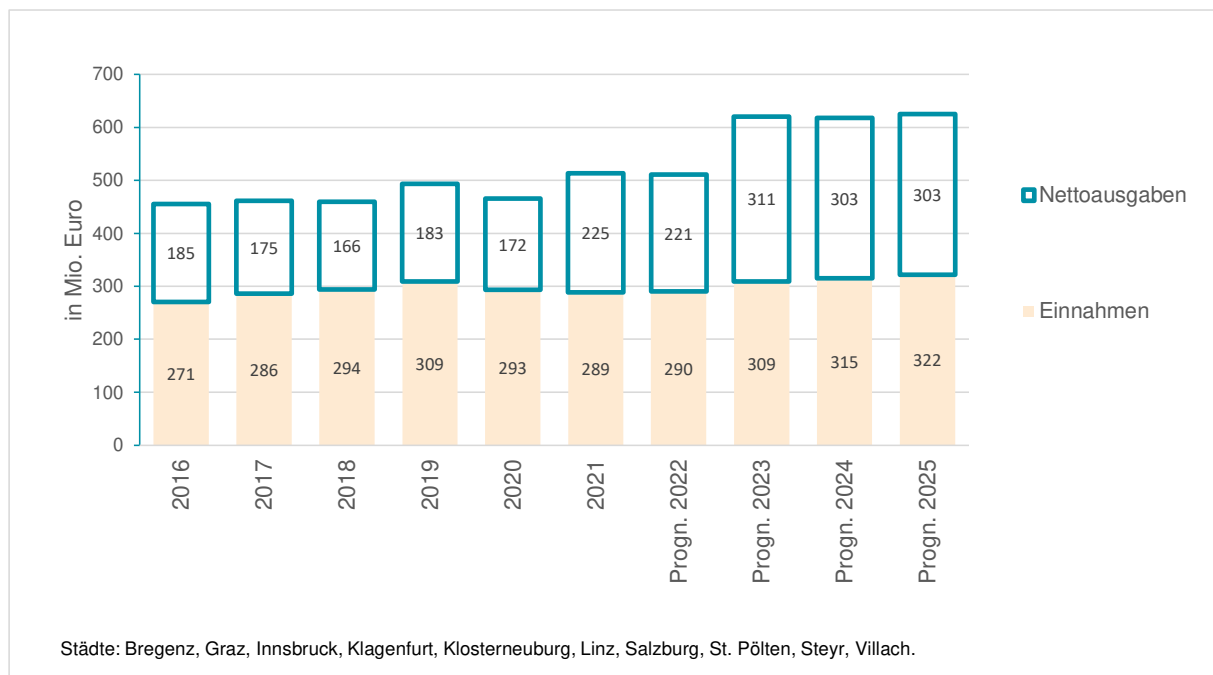
Gleichzeitig zeigte sich in den vergangenen Jahren eine dynamische Ausgabenentwicklung im laufenden Bereich, während die Investitionsausgaben in den meisten Städten zurückgingen.

Für die nächsten Jahre wird davon ausgegangen, dass die Ausgaben weiterhin stärker steigen als die Einnahmen, wobei hierfür auch das gegenüber den Vorjahren deutlich höhere Investitionsniveau ausschlaggebend ist. Zu berücksichtigen ist dabei jedoch, dass hier vielfach

<sup>1</sup> Bregenz, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Klosterneuburg, Linz, Salzburg, St. Pölten, Steyr und Villach.

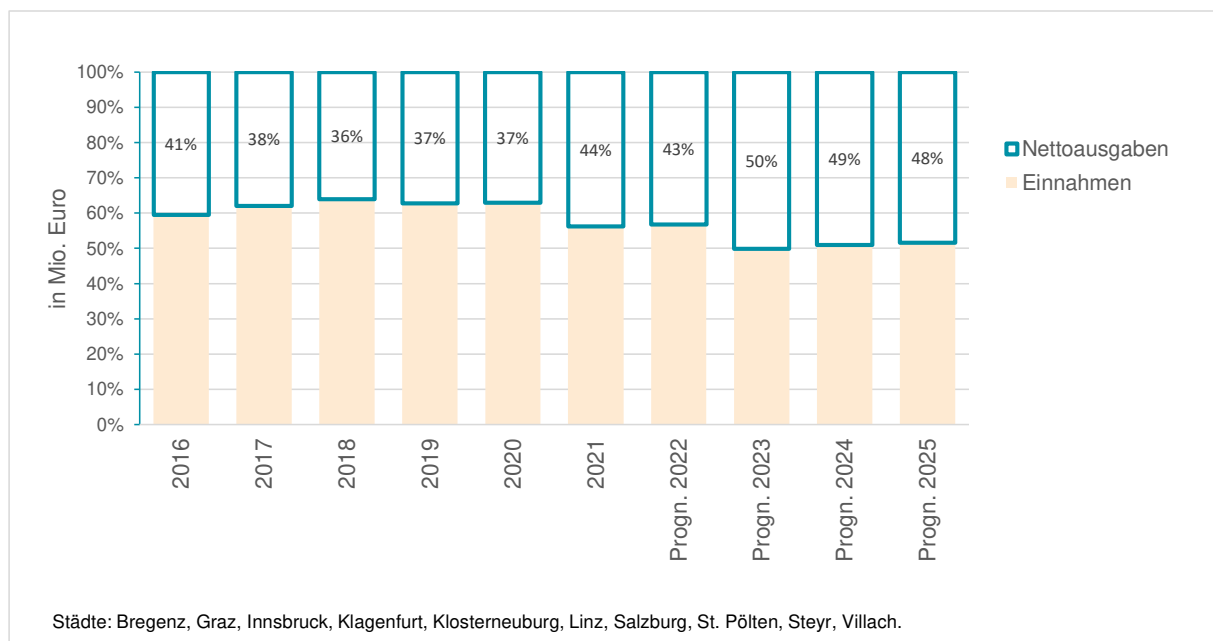
die zusätzlichen Investitionsherausforderungen im Zusammenhang des Straßenfahrzeugbeschaffungsgesetzes (Umstellung auf emissionsfreie bzw. -arme Busse) noch nicht berücksichtigt sind.

**Abbildung 1: Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmen sowie Nettoausgaben, 2016 bis 2025**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022, KDZ: eigene Berechnungen, 2023.

**Abbildung 2: Verhältnis konsolidierte und transferbereinigte Einnahmen zu Nettoausgaben (Zuschussbedarf), 2016 bis 2025**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022, KDZ: eigene Berechnungen, 2023.

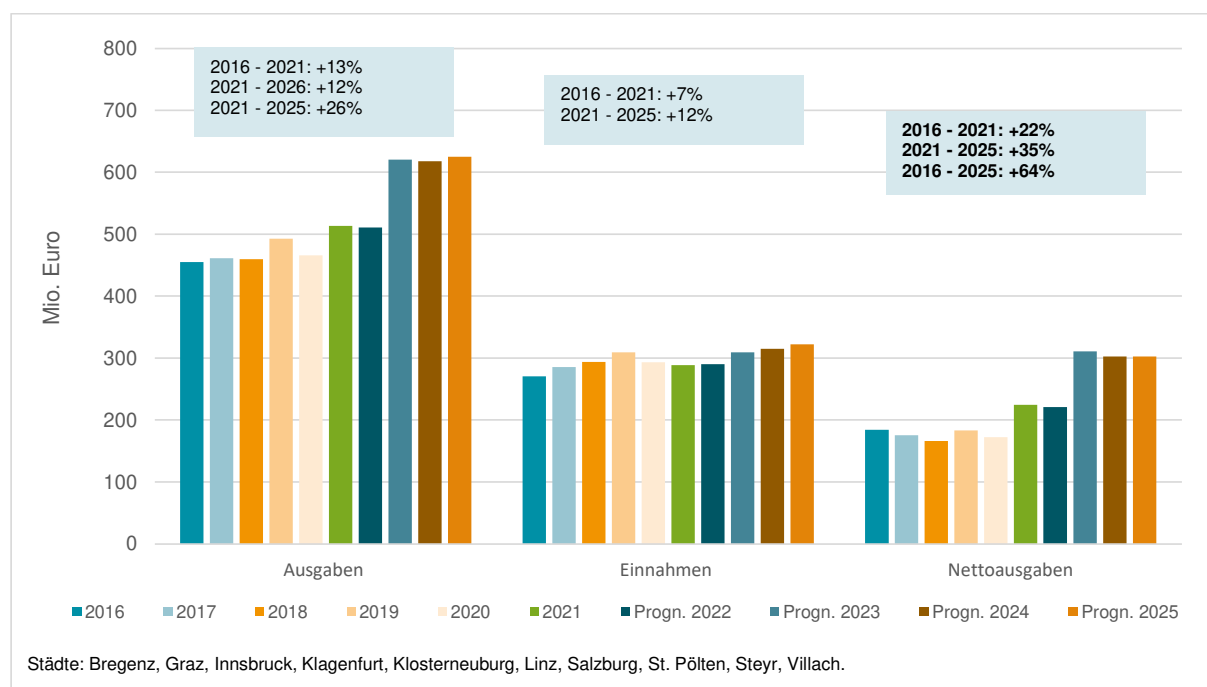
Innerhalb des gesamten Zeitraums ist damit ein Ansteigen des Zuschussbedarfes erkennbar (Abbildung 2). Dies ist der Anteil der Nettoausgaben an den gesamten Ausgaben. Der Zuschussbedarf zeigt daher an, wieviel Prozent der Ausgaben über Zuschüsse der Städte etc. abgedeckt werden müssen. 2016 lag der Zuschussbedarf bei 41 Prozent, in den Jahren 2017 bis 2020 – nicht zuletzt aufgrund niedrigerer Investitionen – zwischen 36 und 38 Prozent. Im Jahr 2021 hingegen stieg der Zuschussbedarf auf 44 Prozent. Für die Jahre 2023 bis 2025 wird mit einem Zuschussbedarf von rund 50 Prozent geplant, um die gegenüber den Vorjahren höheren Investitionen tätigen zu können.

### Entwicklung der Ausgaben und Einnahmen

Während die Einnahmen in den Jahren 2020 und 2021 pandemiebedingt gesunken sind, haben sich die Ausgaben trotz eines Rückgangs 2020 (Rückgang Investitionen) insgesamt deutlich erhöht. So stiegen die Ausgaben von 2016 auf 2021 um 13 Prozent, während die Einnahmen um 7 Prozent zunahmen. Die Ausgaben stiegen daher doppelt so stark wie die Einnahmen.

Ein nochmals deutlich anderes Bild zeigt sich für den Zeitraum bis 2025, für welchen die Einnahmen und Ausgaben der mittelfristigen Finanzplanungen dargestellt werden. Für den Zeitraum 2023 bis 2025 wird mit einem deutlich höheren Investitionsniveau und damit mit deutlich höheren Ausgaben gerechnet, während sich die Einnahmen nur moderat entwickeln. So sollen die Ausgaben von 2021 bis 2025 um 26 Prozent steigen, die Einnahmen jedoch nur um 12 Prozent.

**Abbildung 3: Konsolidierte und transferbereinigte Ausgaben und Einnahmen, 2016 bis 2025**



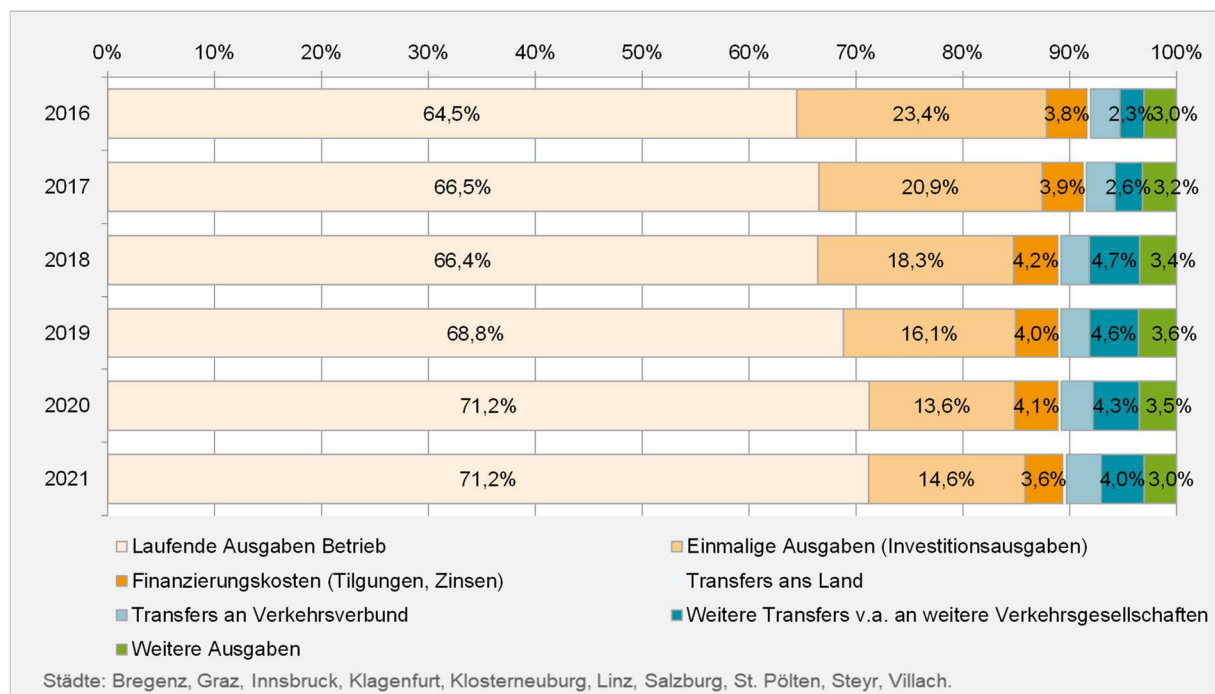
Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022, KDZ: eigene Berechnungen, 2023.

### Veränderungen in der Ausgabenstruktur bis 2021

Insgesamt ist von 2016 bis 2021 eine deutliche Verschiebung von Investitionsausgaben hin zu Ausgaben für den laufenden Betrieb erkennbar, um den Zuschussbedarf insgesamt konstant zu halten. Gründe für die schwache Investitionstätigkeit trotz hoher Bedarfe liegen auch in der mangelnden Finanzierbarkeit von Investitionsprojekten aufgrund fehlender Fördermöglichkeiten.

In Abhängigkeit der Investitionstätigkeit erhöhte sich der Anteil der laufenden Ausgaben an den Gesamtausgaben von 2016 bis 2021 von 65 auf 71 Prozent, während der Anteil der Investitionsausgaben von 23 auf 15 Prozent sank. Im Zeitverlauf mehr Bedeutung erhielten die weiteren Transfers, welche in erster Linie Transfers an weitere Verkehrsgesellschaften – wie etwa Busunternehmen – betreffen.

Abbildung 4: Ausgabenstruktur, 2016-2021



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022, KDZ: eigene Berechnungen, 2023.

Anmerkung: konsolidiert und transferbereinigt.

### Veränderungen in der Einnahmenstruktur bis 2021

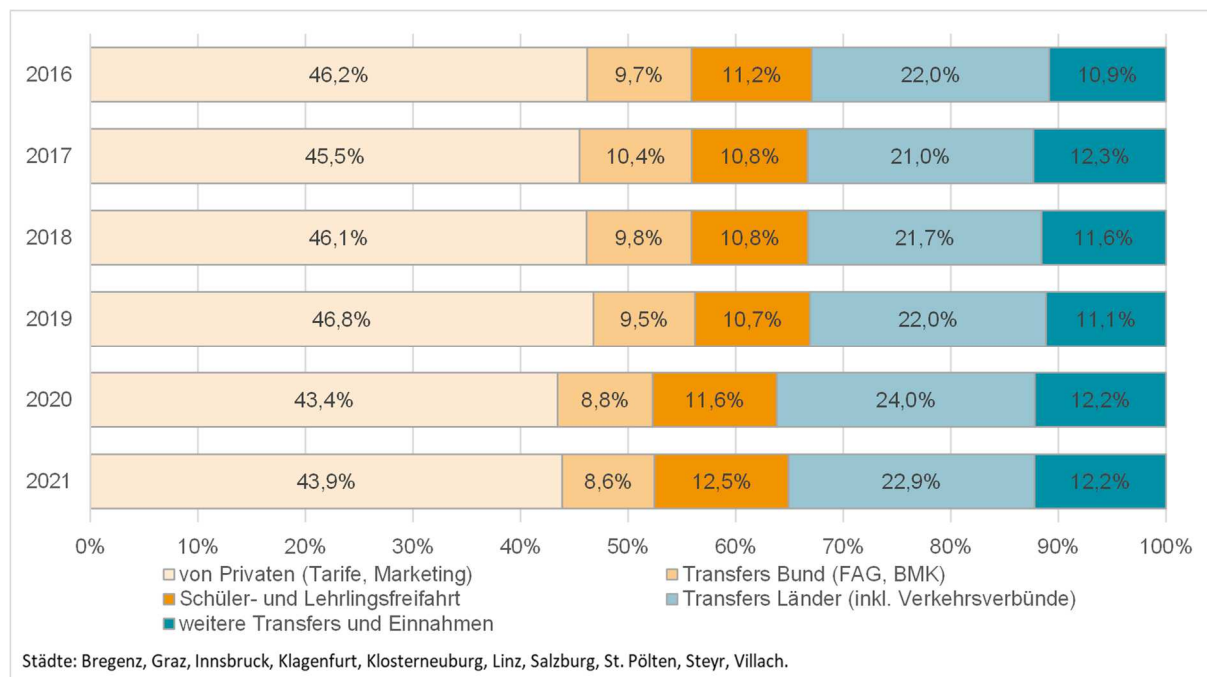
Von den direkten Einnahmen (daher ohne Berücksichtigung der nicht gedeckten Ausgaben) kommen von 2016 bis 2019 zwischen 57 und 47 Prozent aus Einnahmen von Privaten – das sind in erster Linie Tarifeinnahmen. 2020 und 2021 sank der Anteil pandemiebedingt bzw. in Folge der Einführung des Klimatickets auf 43 bzw. 44 Prozent.

Durch das 2021 eingeführte Klimaticket entstehen den Städten Mindereinnahmen bei den Tarifeinnahmen. Zu deren Abdeckung wurden vom Bund Mittel bereitgestellt, welche zum Zeitpunkt der Erhebung noch nicht von allen Städte benannt werden konnten. Kritisch anzumerken ist jedoch, dass die Weiterleitung der Bundesmittel zur Kompensation der Regionalen Klimatickets (KTR), welche der Bund an die Bundesländer zur nutzungsabhängigen



Weiterleitung an die erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen gewährt, nicht bei allen Städten bzw. städtischen Verkehrsunternehmen angekommen ist bzw. eine Weitergabe auch nicht vorgesehen ist. Vielfach herrscht hier die Auffassung der Bundesländer, es handle sich nunmehr um Mittel der Bundesländer.

**Abbildung 5: Einnahmenstruktur (ohne Abgangsdeckung), 2016-2021**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022, KDZ: eigene Berechnungen, 2023.

Anmerkung: konsolidiert und transferbereinigt.

### Entwicklung der Investitionsausgaben

Betrachtet man die Investitionen der Städte im Zeitraum 2016 bis 2021 zeigt sich eine deutlich sinkende Tendenz. Die Investitionen reduzierten sich von 106 Mio. Euro im Jahr 2016 auf 63 Mio. Euro im Jahr 2020 und stiegen dann bis 2021 auf 75 Mio. Euro nur leicht an. Insgesamt wurde 2021 um 29 Prozent weniger investiert als noch 2016. Der Tiefpunkt 2020 und 2021 dürfte auch mit den pandemiebedingten finanziellen Engpässen der Städte zusammenhängen, wodurch in einzelnen Städten Investitionsprojekte nach hinten verschoben wurden. In diesen Städten ist daher davon auszugehen, dass sich der Investitionsstau noch vergrößert hat.

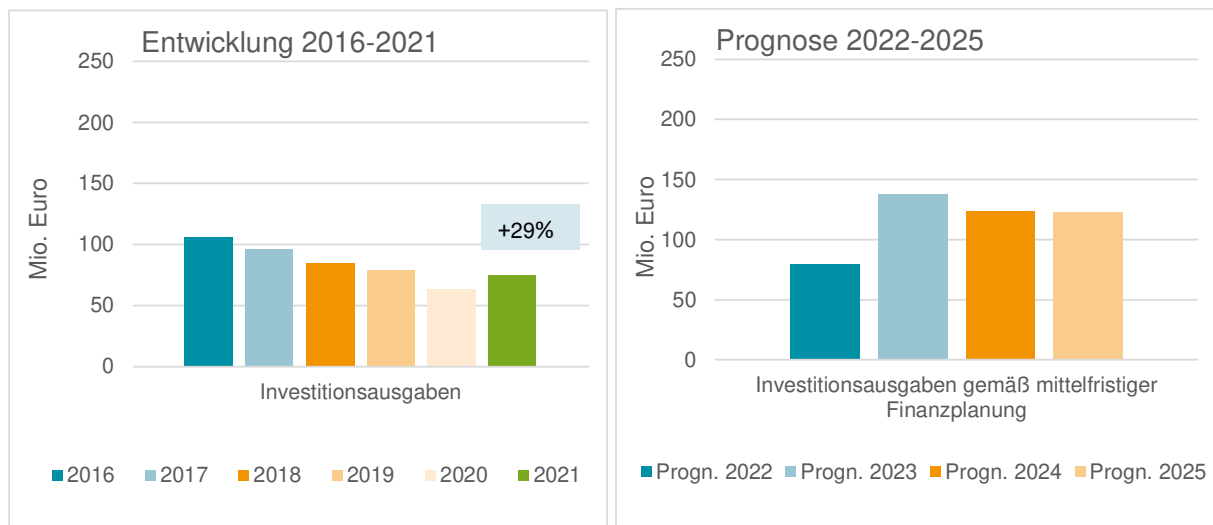
Gemäß den mittelfristigen Finanzplanungen sind für den Zeitraum 2023 bis 2025 wieder deutlich höhere Investitionen zwischen 123 und 137 Mio. Euro geplant. Es kann geschätzt werden, dass zu den Investitionen gemäß Erhebung für die fehlenden Städte über 30.000 EW<sup>2</sup> nochmals rund 10 Mio. Euro an Investitionen hinzukommen.<sup>3</sup> Am Beispiel 2023 läge der Investitionsbedarf der Städte über 30.000 EW<sup>4</sup> ohne Wien daher bei rund 150 Mio. Euro.

<sup>2</sup> Wels, Dornbirn, Wr. Neustadt, Feldkirch

<sup>3</sup> Schätzung basierend auf den durchschnittlichen Pro-Kopf-Investitionen der Städte zwischen 30.000 und 70.000 EW mit eigenen ÖV-Betrieben.

<sup>4</sup> Das sind: Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt, Villach, Wels, St. Pölten, Dornbirn, Wr. Neustadt, Steyr, Feldkirch, Bregenz.

Abbildung 6: Investitionen im Zeitraum 2016 bis 2025



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022, KDZ: eigene Berechnungen, 2023.

### Künftige Herausforderungen

Als zentrale Herausforderungen der Städte bei der Finanzierung von Betrieb und Ausbau des öffentlichen Verkehrs haben sich insbesondere drei Aspekte herauskristallisiert. So wird die wachsende Finanzierungslücke im städtischen ÖV durch mehrere Faktoren zugespitzt.

Erstens sind kritische Aspekte im Bereich der Finanzierung des laufenden Betriebs zu nennen. Während die Inflation und steigende Energiepreise zu deutlich höheren Ausgaben führen, fehlen entsprechende gesetzlich zugesicherte Finanzierungszuweisungen von Bund und Ländern, um die Mehrausgaben ausreichend abzufedern. Insbesondere die Finanzausweisung des Bundes gemäß § 23 FAG 2017 haben sich nur wenig dynamisch entwickelt. Auch führt die Einführung des Klimatickets zu einem gesteigerten Fahrgastaufkommen und gleichzeitig zu einem Einnahmehausfall. Bei letzterem ist noch nicht klar, wie dies den Städten tatsächlich abgegolten wird. Insgesamt führt dies dazu, dass sich der bereits in den Vorjahren sichtbare, steigende Zuschussbedarf noch weiter erhöht und damit selbst die Finanzierbarkeit der bestehenden Angebote immer schwieriger wird.

Zweitens zeigt sich die Dekarbonisierung der städtischen Busflotten als große Herausforderung. Die Verpflichtung im Rahmen des Straßenfahrzeugbeschaffungsgesetzes, sukzessive auf emissionsfreie und -arme Busse umzustellen, betrifft vorrangig Stadtbusse und somit die Städte. Dies bedeutet einen hohen Investitionsbedarf für die Städte. Während durch das EBIN<sup>5</sup>-Förderprogramm die Finanzierbarkeit der neu anzuschaffenden Fahrzeuge machbar erscheint, fehlt ein Förderprogramm zur Schaffung der notwendigen Infrastruktur für emissionsfreie und -arme Busse, wie etwa auch Betriebshöfe. Da ohne entsprechende neue errichtete und brandschutzangepasste Betriebshöfe keine Garagierung der Busse erfolgen kann, droht die Dekarbonisierung des Busverkehrs in den Anfängen stecken zu bleiben.

<sup>5</sup> Förderprogramm zur Umstellung von Busflotten auf emissionsfreie Antriebe. Näheres hierzu in Kapitel V3.1 Dekarbonisierung der Busflotten.

Drittens erfordert die Mobilitätswende hohe Investitionsbedarfe gerade auch im städtischen Bereich. Um die Klimaziele zu erreichen, sind Investitionen in zusätzliche Angebote und somit auch in den Ausbau der Kapazitäten erforderlich. Hier sind in den nächsten Jahren Investitionen in Milliardenhöhe notwendig, welche die Städte jedoch alleine nicht stemmen werden können.

Zusätzlich zu diesen Finanzierungsaspekten zeigt sich in den Städten auch zunehmend das Problem, ausreichend Personal zu finden. Auch dies ist ein nicht unbeträchtliches Risiko, welches den Ausbau der ÖV-Angebote bremsen oder behindern kann.

### **Empfehlungen zur Weiterentwicklung**

Um die zuvor benannten Herausforderungen in den nächsten Jahren meistern zu können, werden geeignete Rahmenbedingungen benötigt. Dies betrifft einerseits die Mehr-Ebenen-Governance, andererseits die Frage der bereitgestellten Mittel.

Betreffend Mehr-Ebenen-Governance wird empfohlen, die Gesamtsteuerung zu verbessern. Dies betrifft beispielsweise zwischen Bund, Ländern und Gemeinden abgestimmte Zielsetzungen und Steuerungs- und Koordinierungsinstrumente. Möglich wäre etwa eine Zielsteuerung ÖV bzw. ein ÖV-Finanzierungsgesetz, um die Aufgaben- und Finanzierungsebene miteinander zu verknüpfen und die Planungssicherheit für Städte zu erhöhen.

Betreffend der Mittelausstattung der Städte wird empfohlen, bestehende Lücken wahrzunehmen und Lösungen für deren Behebung zu finden. Die bereits seit vielen Jahren bestehenden Planungs- und Finanzierungsunsicherheiten im städtischen ÖPNV sollten als Anlass gelten, im Rahmen des aktuell zu verhandelnden Finanzausgleichsgesetzes 2024 diese Thematik zu diskutieren und die Weichen für eine zukunftsfähige Finanzierung des städtischen ÖVs zu stellen.

Dies ist wichtig, da es ohne einer gesetzlich verankerten Finanzierungssicherheit im System für die Städte nicht möglich sein wird, den laufenden Betrieb im gewünschten Ausmaß aufrechtzuerhalten und gleichzeitig den Ausbau und eine Attraktivierung der Angebote (z.B. Taktverdichtungen) sowie die vorgesehene Dekarbonisierung der Busflotten voranzutreiben. Dies wird noch verschärft durch die gestiegenen Energiepreise, wodurch die Finanzierungsspielräume für Investitionen weiter eingeschränkt werden. Ohne Gegensteuerungsmaßnahmen ist daher zu erwarten, dass Investitionsprojekte verschoben oder reduziert werden müssen.

Angesichts der Dringlichkeit bei der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen werden daher sowohl kurzfristige Maßnahmen im derzeit verhandelten Finanzausgleichsgesetz als auch eine mittelfristige Weiterentwicklung des Finanzierungssystems des stadregionalen ÖV empfohlen.

Kurzfristig sollte eine Absicherung der Finanzierung des laufenden Betriebs durch eine deutliche Aufstockung der Bundeszuschüsse zum laufenden Betrieb gemäß § 23 FAG 2017 erfolgen, um den Zuschussbedarf der Städte zumindest auf dem bestehenden Niveau zu halten. Der Österreichische Städtebund fordert hier auf Basis einer Studie eine Verdoppelung der Mittel.<sup>6</sup> Durch eine stärker objektive Verteilung auf Basis von Struktur- und Erfolgsparametern würde die horizontale Mittelzuteilung aufgabenorientierter werden.<sup>7</sup> Darüber hinaus wäre es zweckmäßig, möglichst zeitnah zusätzliche Fördermöglichkeiten für städtische Busbetriebshöfe aufzustellen, um ein Scheitern der Dekarbonisierungserfordernisse im Bereich der Stadtbusse zu vermeiden.

<sup>6</sup> Siehe auch die Positionen des ÖSTB zum FAG im Themenfeld ÖPNRV:

[https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/themenfelder/finanzen/fag2024/Positionspapier\\_OEV\\_FAG\\_FINAL\\_.pdf](https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/themenfelder/finanzen/fag2024/Positionspapier_OEV_FAG_FINAL_.pdf)

<sup>7</sup> Siehe hierzu den Vorschlag von der TU-Wien, S. 38.

Mittelfristig könnte dies dann in einen noch zu entwickelnden stadtreionalen ÖV-Investitionsfonds integriert werden.

Ohne Zeitverzögerung sollten parallel dazu die Arbeiten für eine langfristig stabile ÖV-Finanzierung angegangen werden. Grundlage hierbei sollte ein Gesetz zur ÖPNV-Finanzierung sein, welches die bestehenden Transferströme bündelt und nach objektiven und leistungsbezogenen Maßstäben an die Länder und Städte weiterleitet. Die Finanzierung sollte dabei so ausgestaltet sein, dass sowohl der laufende Betrieb bestritten werden kann als auch Spielräume für Investitionen entstehen. So braucht es parallel zu einer transparenten und leistungsbezogenen Grundfinanzierung auch eine rechtlich abgesicherte finanzielle Planungssicherheit im Bereich der ÖPNRV-Infrastrukturinvestitionen, um die nötigen Infrastrukturausbaubedarfe zeitgerecht in Angriff nehmen zu können.<sup>8</sup>

Konkret wird ein stadtreionaler ÖV-Infrastrukturinvestitionsfonds empfohlen. Orientierung kann hierbei der Agglomerationsfonds in der Schweiz geben. Demnach ist bei der Projektbewertung ein wirkungsorientierter Ansatz zu favorisieren, welcher auf das volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Verhältnis der eingereichten Projekte abstellt.

Die Finanzierung des Fonds sollte 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. CO<sub>2</sub>-Abgabe) erfolgen.

---

<sup>8</sup> Siehe hierzu die tieferen Ausführungen im Kapitel V Zentrale Herausforderungen der Städte.

## II Einleitung

### 1 Ausgangslage und Zielsetzung

Die österreichischen Städte investieren in hohem Maße in den ÖPNRV (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr) und tragen dadurch wesentlich zu einer hohen Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger der Stadtregionen bei. Sowohl der laufende Betrieb als auch die Investitionen im städtischen ÖPNV stellen die Städte dabei vor große finanzielle Herausforderungen.

Die vorliegende Erhebung zur Finanzierung des städtischen 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), 2015 (für den Zeitraum 2008 bis 2014) und 2020 (für den Zeitraum 2014 bis 2019). Die nun vorliegende Fortsetzung deckt den Zeitraum 2016 bis 2021 ab. Zusätzlich zu den Ist-Werten der Vorjahre wurden auch Planwerte abgefragt.

Besondere Bedeutung erhält die vorliegende Analyse aufgrund von zwei wesentlichen Entwicklungen. Erstens führte die Corona-Krise zu Einnahmeneinbußen, andererseits muss der ÖPNRV ausgebaut werden, um die gesteckten Klimaziele zu erreichen.

#### Zielsetzung

Mit der vorliegenden Analyse sollen die folgenden Ziele verfolgt werden:

- Steigern der Transparenz hinsichtlich der Finanzierung des städtischen ÖPNV im Zeitraum 2016 bis 2021 mit Fokus auf größere Städte
- 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 künftigen Investitionen
- Einschätzung zu künftigen Herausforderungen der Städte im ÖPNRV

#### Inhalte

Im ersten Kapitel erfolgt eine Übersicht über die Entwicklungen im Bereich der Einnahmen und Ausgaben im Zeitraum 2016 bis 2021 sowie der damit verbundenen Nettoausgaben (Zuschussbedarf). Dabei erfolgt eine konsolidierte Betrachtung, daher eine Berücksichtigung sowohl der Städte als auch der gemeindeeigenen Verkehrsbetriebe.

Der zweite Teil legt den Fokus auf die zukünftige Entwicklung, wobei im Zentrum die Entwicklungen der mittelfristigen Finanzplanung stehen. Zusätzlich wird vertiefend auf geplante Investitionen eingegangen.

In einem dritten Teil erfolgt eine Einschätzung zu künftigen Herausforderungen im städtischen und stadtreionalen ÖPNRV. Eine nähere Betrachtung von Herausforderungen bei der Finanzierung des laufenden Betriebs beleuchtet die Themen Inflation, steigende Energiepreise, Einführung Klimaticket und die Finanzzuweisung gemäß § 23 FAG 2017. Darüber hinaus werden die beiden Herausforderungen Straßenfahrzeugbeschaffungsgesetz (Dekarbonisierung Bussystem) und Investitionen in den Ausbau der Kapazitäten beleuchtet.

## 2 Akteure und Finanzierung im ÖPNRV

Der ÖPNRV (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr) ist ein Sammelbegriff für öffentliche Verkehrsdienstleistungen innerhalb von Regionen. Dies betrifft einerseits den Personennahverkehr innerhalb eines Stadtgebietes, im Stadtumland oder zwischen Gemeinden, andererseits den Personenregionalverkehr, welcher ganze Regionen und im Besonderen den ländlichen Raum bedient. Dementsprechend treffen hier unterschiedliche Verkehrsträger und -dienstleistungen zusammen:

- der Schienenverkehr in der regionalen Verkehrsbedienung (z.B. Schnellbahn);
- der städtische öffentliche Verkehr, welcher sich auf die städtische Erschließung und Bedienung konzentriert (z.B. Stadtbus, Straßenbahn, U-Bahn);
- der Regionalbusverkehr, der für die Bedienung in der Fläche außerhalb der Städte und den Außenzonen der Stadtregionen sorgt;
- weiters bestehen Mikro-ÖV-Systeme, welche die oben genannten Verkehre ergänzen.

Es bestehen unterschiedliche Zuständigkeiten, Akteurinnen/Akteure und Finanzierungsverantwortungen. Die Koordination dieser Systeme und die Abstimmung der Angebote an den Übergängen zwischen den Verkehrsmitteln und Verwaltungsgebieten stellen daher eine komplexe Herausforderung dar.

### Akteurinnen/Akteure und ihre Rollen

Im Rahmen der Organisation des ÖPNRV treffen in Österreich verschiedene Akteurinnen/Akteure aufeinander. Während im ländlichen Raum die Länder bzw. die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (VVOG) die primären Akteurinnen/Akteure darstellen, bedarf es im stadtreionalen Bereich einer Abstimmung von Regionalverkehren (Länder/VVOG) und Nahverkehren (Städte).

Den sieben Verkehrsverbänden (der VOR umfasst drei Bundesländer) liegen einerseits privatrechtliche Verträge zwischen den Gebietskörperschaften Bund, Ländern und Gemeinden und der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft zugrunde (Grund- und Finanzierungsverträge, Finanzierungsvereinbarungen). Andererseits regeln privatrechtliche Verkehrsdienstverträge zwischen den Gebietskörperschaften beziehungsweise der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft und den Verkehrsunternehmen die zu erbringenden Verkehrsleistungen.

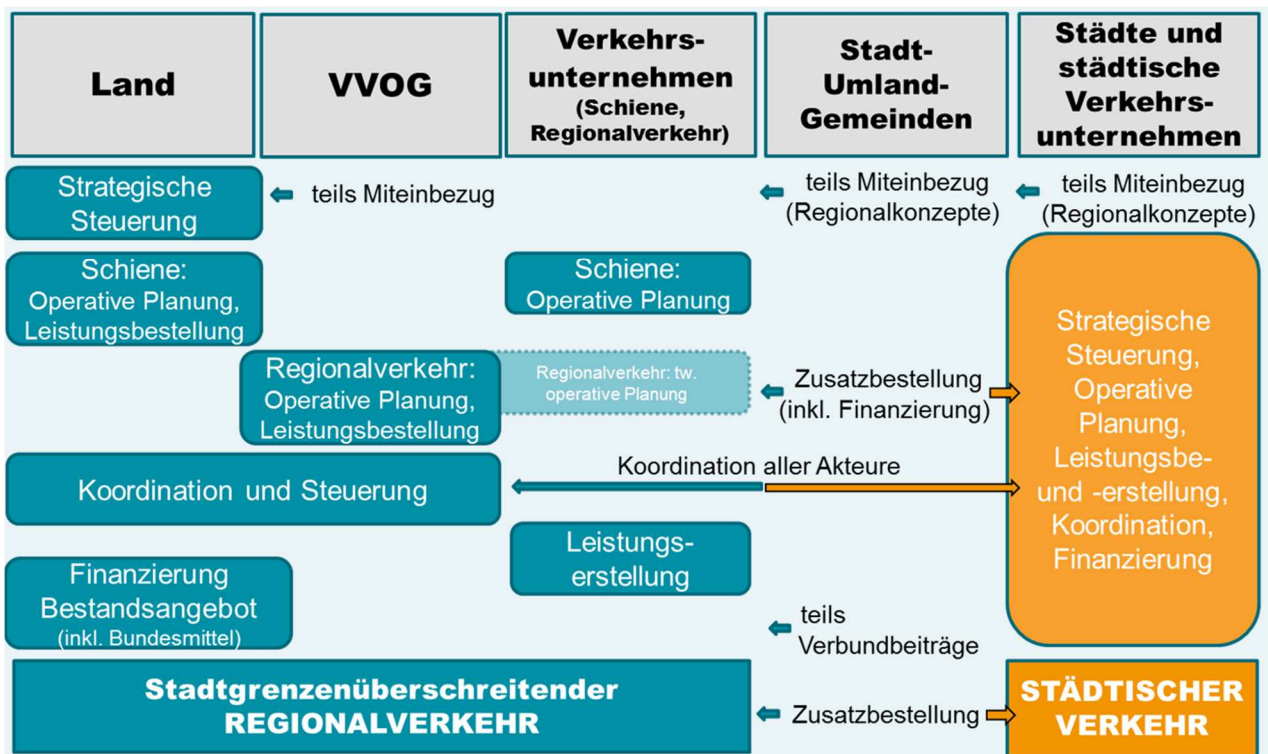
Die strategische Steuerung und Planung des Regionalverkehrs und der stadtgrenzenüberschreitenden Verkehre obliegen im Wesentlichen den Ländern. In einigen Stadtregionen übernehmen jedoch auch die VVOG maßgebliche Aufgaben. In den anderen Stadtregionen werden die VVOG und teilweise auch Städte und Gemeinden zumeist anlassbezogen und in unterschiedlichem Ausmaß in die strategische Planung einbezogen. In den Kernstädten erfüllen die Städte entweder selbst oder in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen städtischen Verkehrsbetrieben die Aufgabe der strategischen Planung. Die Rolle des Bundes im ÖPNRV beschränkt sich auf die Steuerung des Grundangebotes im Schienenverkehr und die Mitfinanzierung.

Die operative Planung und Umsetzung – die konkrete Gestaltung des Angebotes und der Fahrpläne – übernehmen im Bereich der regionalen Schiene zu großen Teilen die Eisenbahnunternehmen in enger Abstimmung mit den Ländern. Im Regionalbusverkehr hingegen obliegt die operative Planung im Wesentlichen den VVOG. Im städtischen öffentlichen Verkehr

agieren zumeist die Kernstädte bzw. die städtischen Betriebe eigenständig bei der Planung und Gestaltung des Angebotes. Bei stadtgrenzenüberschreitenden Verkehren sind die Zuständigkeiten meist historisch gewachsen und bei neuen Projekten wird die Zuständigkeit zum Teil anlass- oder projektbezogen bilateral geklärt. Die Verkehrsunternehmen übernehmen im Zuge der Umstellung auf Bruttobestellungen immer weniger Planungsaufgaben.

Die Bestellung von Verkehrsdienstleistungen bei den erbringenden Verkehrsunternehmen erfolgt im städtischen Verkehr und im Schienenverkehr direkt durch die politisch verantwortliche Stelle bzw. die Aufgabenträger. Im Regionalbusverkehr schließen überwiegend die VVOG im Auftrag der Länder als Besteller und Auftraggeber die Verkehrsdienstverträge mit den Unternehmen ab. In Einzelfällen treten bei stadtgrenzenüberschreitenden Verkehren die jeweiligen Länder und Städte gemeinsam als Besteller auf (Mitterer et al., 2016, S. 24 ff).

Abbildung 7: Akteure und Zuständigkeiten im stadtreionalen ÖPNRV



Quelle: Mitterer et al. (2017a, S. 6).

### Finanzierung

Die derzeitige Finanzierung des ÖPNRV ist komplex. Aufgrund der vielfältigen Akteurinnen/Akteure und Finanziers im Regional- und Nahverkehr ergibt sich eine Vielzahl an historisch gewachsenen Steuerungs- und Finanzierungsinstrumenten. Eine Berücksichtigung der großen Herausforderungen der Ausbauerfordernisse ist aktuell noch zu wenig gegeben.

Die Finanzierung des Regionalverkehrs wird – neben den Fahrgastbeiträgen – vorrangig durch Bund und Länder getragen. In einigen Bundesländern übernehmen auch die Gemeinden geringe Finanzierungsbeiträge im Rahmen von Umlagen. Die Finanzierung der städtischen Verkehre erfolgt primär durch die Städte. Zusatzbestellungen von Gemeinden müssen in der Regel von diesen selbst getragen werden. In mehreren Bundesländern besteht jedoch eine Ko-Finanzierung

bei Zusatzbestellungen der Gemeinden durch die Länder. Die Finanzierung von stadtgrenzenüberschreitenden Verkehren erfolgt meist projektbezogen und ist je nach Stadtregion unterschiedlich ausgestaltet.

Beim Bund bestehen hohe Ausgaben an die ÖBB und private Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Nahverkehr, weiters an Gebietskörperschaften und VVOG. Dies umfasst an die Länder das Grundangebot im schienengebundenen Nahverkehr, die Schüler\*innen- und Lehrlingsfreifahrt, die Grund- und Finanzierungsverträge sowie die Bestellerförderung. An die Gemeinden bestehen Förderungen gemäß Finanzausgleichsgesetz (derzeit § 23 Abs. 1 und 2 FAG 2017). Seit 2020 werden im Rahmen der Nahverkehrsmilliarde ca. 31 Mio. Euro pro Jahr für Stadtrationalbahnen<sup>9</sup> zur Verfügung gestellt, welche primär von Ländern und Gemeinden in Anspruch genommen werden können. Weiterhin werden 78 Mio. Euro p.a. für den U-Bahn-Bau in Wien bereitgestellt.<sup>10</sup>

Die Transferausgaben der Länder umfassen wesentliche Finanzierungsbeiträge an die jeweiligen VVOG für die Bestellung von Verkehrsdiensten und die Abgangsdeckung für den Regionalverkehr. Außerdem bestehen Zahlungen für die Verkehrsdienstbestellungen sowie die Infrastruktur an die ÖBB bzw. private EVU. Ergänzend bestehen Zuschüsse der Länder bzw. VVOG an Kernstädte und einzelne Gemeinden für den ÖPNRV.

Die Zahlungsströme der Kernstädte ohne Wien zu deren städtischen Verkehrsunternehmen dienen der Basisfinanzierung bzw. Abgangsdeckung. Vereinzelt leisten auch (Umland-)Gemeinden Zahlungen für die Bestellung von Verkehrsdiensten an die städtischen Verkehrsunternehmen. Überwiegend erfolgt die Bestellung der Verkehrsdienste durch die sonstigen Gemeinden jedoch über die VVOG (Mitterer et al., 2017).

### 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 und ihren ausgelagerten Einheiten über die finanzielle Belastung durch die ÖPNV-Finanzierung.

#### Teilnehmende Städte und Erhebungszeitraum

Befragt wurden primär 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 innerstädtischen Straßenbahnen, U-Bahnen oder O-Bussen, d.h. einer vergleichsweise teuren Schieneninfrastruktur. In den weiteren Städten stellen städtische Busse das zentrale Verkehrsmittel dar.

An der Umfrage haben die folgenden 10 Städte teilgenommen: Bregenz, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Klosterneuburg, Linz, Salzburg, St. Pölten, Steyr und Villach. Die Städte Wien, Wiener Neustadt, Wels, Dornbirn, Feldkirch und Eisenstadt haben an der Erhebung nicht teilgenommen und sind folglich in den Auswertungen und Darstellungen nicht berücksichtigt.

<sup>9</sup> <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen/regionalstadtbahnen.html>

<sup>10</sup> Art. 15a-Vereinbarung über die vierte und fünfte Ausbauphase der Wiener U-Bahn.



Bei einem Vergleich mit vorherigen Erhebungen des KDZ ist zu berücksichtigen, dass die Anzahl an teilnehmenden Städten schwankt. So sind – im Gegensatz zur vorangegangenen Erhebung – die ÖPNV-Ausgaben der Städte Wr. Neustadt, Dornbirn und Feldkirch nicht enthalten.

Erhebungszeitraum war im Herbst 2022, aufgrund von Kapazitätsengpässen seitens der Städte wurde der Zeitraum bis Februar 2023 verlängert.

### **Hinweise zur Berechnung**

Die Einnahmen- und Ausgabenentwicklungen wurden detailliert für den Zeitraum 2016 bis 2021 und in weniger detaillierter Form für den Zeitraum 2022 bis 2025 sowohl für die Städte als auch für die gemeindeeigenen Gesellschaften abgefragt.

Es ist zu berücksichtigen, dass bei den Städten seit dem Rechnungsjahr 2020 die Einzahlungen und Auszahlungen gemäß der Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung 2017 herangezogen werden. Die Vorjahre bis 2019 wurden nicht an die neuen Rechnungslegungsvorschriften angepasst, weshalb es hier zu leichten Brüchen kommen kann.

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

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 Erhebungsergebnisse: Finanzierungserfordernisse im städtischen ÖPNV 2016-2021**

Im Fokus dieses Kapitels liegt eine Darstellung der finanziellen Gebarungen der Städte und ihrer Gesellschaften im Bereich des städtischen ÖPNV. Die zugrunde liegenden Daten wurden im Rahmen einer Erhebung empirisch erfasst.

Die Befragung richtete sich primär an große Städte mit mehr als 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (EW). Teilgenommen haben die Städte Bregenz, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Klosterneuburg, Linz, Salzburg, St. Pölten, Steyr und Villach. 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. Siehe Näheres dazu im methodischen Kapitel.

#### **Organisation und Verantwortlichkeiten**

Die Mehrheit der großen Städte verfügt über eigene städtische Verkehrsunternehmen und erbringt somit die Verkehrsdienstleistungen selbst oder über ihr städtisches Unternehmen. Nur in den Städten Klosterneuburg, St. Pölten und Villach sowie teilweise auch Bregenz (Stadtbus wird von den Stadtwerken Bregenz erbracht) beauftragt die Stadt die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft des Landes mit der Abwicklung der Bestellung.

#### **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 455 Mio. Euro im Jahr 2016 auf 513 Mio. Euro im Jahr 2021 um insgesamt 13 Prozent gestiegen sind. Diese sind insbesondere durch einige wenige Städte mit Schieneninfrastrukturen bzw. Straßenbahnen bestimmt. Im Vergleich dazu erhöhte sich der VPI im Betrachtungszeitraum um 10,02 Prozent<sup>11</sup>.

##### **Ausgaben nach Ausgabenarten**

Die laufenden Betriebsausgaben der zehn Städte erhöhten sich seit 2016 um 25 Prozent bzw. um insgesamt mehr als 170 Mio. Euro auf rund 365 Mio. Euro im Jahr 2021. Zusätzlich stiegen im Zeitraum 2016 bis 2021 die Transfers und weiteren Ausgaben überdurchschnittlich stark um 43 Prozent an. Dies betrifft insbesondere die Transfers an den Verbund oder andere Verkehrsunternehmen, welche von insgesamt rund 38 Mio. Euro 2016 auf rund 54 Mio. Euro im Jahr 2021 stiegen. Deren Anteil an den Gesamtausgaben erhöhte sich von 5 auf 10 Prozent – siehe ausführlicher unten (Abbildung 8).

Im Gegenzug dazu bzw. als Ausgleich für die Anstiege bei den Betriebskosten und Transfers wurden im Zeitraum 2016 bis 2019 die einmaligen Ausgaben bzw. Investitionsausgaben nach dem Höhepunkt 2016 mit rund 106 Mio. Euro stark zurückgenommen. Die einmaligen Ausgaben

<sup>11</sup> Gemäß dem von der Statistik Austria veröffentlichten Verbraucherpreisindex 2015. <https://www.statistik.at/statistiken/volkswirtschaft-und-oeffentliche-finanzen/preise-und-preisindizes/verbraucherpreisindex-vpi/hvpi> [Zugriff 28.03.2023]

waren 2021 im Vergleich zu 2016 um beinahe ein Drittel – rund 29 Prozent – niedriger. 2020 lagen die Investitionen der zehn Städte insgesamt bei nur 63 Mio. Euro, 2021 bei rund 75 Mio. Euro.

**Tabelle 1: Ausgaben gesamt nach Ausgabenarten, 2016-2021**

| <b>ÖPNV Ausgaben</b><br>exkl. Transfers zwischen Städten und Betrieben;<br><b>in Tsd. Euro</b> | <b>2016</b>  | <b>2017</b>    | <b>2018</b>    | <b>2019</b>    | <b>2020</b>    | <b>2021</b>    | <b>Veränderung<br/>2016-2021</b> |
|--|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------------------------|
|  | Städte Bregenz, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Klosterneuburg, Linz, Salzburg, St. Pölten, Steyr, Villach. |                |                |                |                |                |                                  |
| Laufende Ausgaben Betrieb  | 293.497  | 306.830        | 305.342        | 339.200        | 331.751        | 365.504        | 25%                              |
| Einmalige Ausgaben<br>(Investitionsausgaben)   | 106.378  | 96.342         | 84.228         | 79.406         | 63.469         | 75.140         | -29%                             |
| Finanzierungskosten (Tilgungen, Zinsen)  | 17.457   | 17.891         | 19.144         | 19.695         | 18.967         | 18.375         | 5%                               |
| Transfers und weitere Ausgaben   | 37.899   | 40.023         | 50.878         | 54.466         | 51.467         | 54.371         | 43%                              |
| <b>Ausgaben gesamt Städte und Betriebe</b>   | <b>455.231</b>   | <b>461.086</b> | <b>459.592</b> | <b>492.767</b> | <b>465.654</b> | <b>513.389</b> | <b>13%</b>                       |

Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022, KDZ: eigene Berechnungen, 2023.

Anmerkung: konsolidiert und transferbereinigt. Für das Jahr 2016 gibt es in den Städten Villach und Steyr keine Angaben.

Die deutlichen Steigerungen bei den Transfers und weiteren Ausgaben sind auf mehrere Faktoren zurückzuführen (siehe Tabelle 2):

- ❑ Die Beiträge bzw. Transfers an die Verkehrsverbände stiegen zwischen 2016 und 2021 um etwa ein Drittel, wobei der stärkste Anstieg von 2020 auf 2021 auf insgesamt rund 17 Mio. Euro erfolgte.
- ❑ Getrieben wurde die Ausgabensteigerung in diesem Bereich insbesondere durch die Verdoppelung der weiteren Transfers vor allem an weitere Verkehrsgesellschaften von etwa 10 Mio. Euro auf rund 21 Mio. im Jahr 2021.
- ❑ Die (vergleichsweise geringen) Transfers ans Land liegen im Zeitraum 2016-2020 relativ konstant bei rund 1,2 bis 1,3 Mio. Euro. Im Jahr 2021 hingegen waren die Transfers an das Land mit etwa 1,5 Mio. Euro (Anstieg um 18 Prozent) deutlich höher.
- ❑ Bei den weiteren Transfers zeigt sich im Zeitraum 2016 bis 2021 eine Verdoppelung von rund 10 Mio. Euro auf rund 21 Mio. Euro 2021. Bei diesen weiteren Transfers handelt es sich zumeist um Transfers an weitere Verkehrsunternehmen (z.B. Busunternehmen), teils auch an Gemeindeverbände. Die Steigerungen zwischen 2017 und 2018 sind vorwiegend auf Zusatzbestellungen einer Stadt an ein privates Busunternehmen zurückzuführen.

**Tabelle 2: Transferausgaben und weitere Ausgaben, 2016-2021**

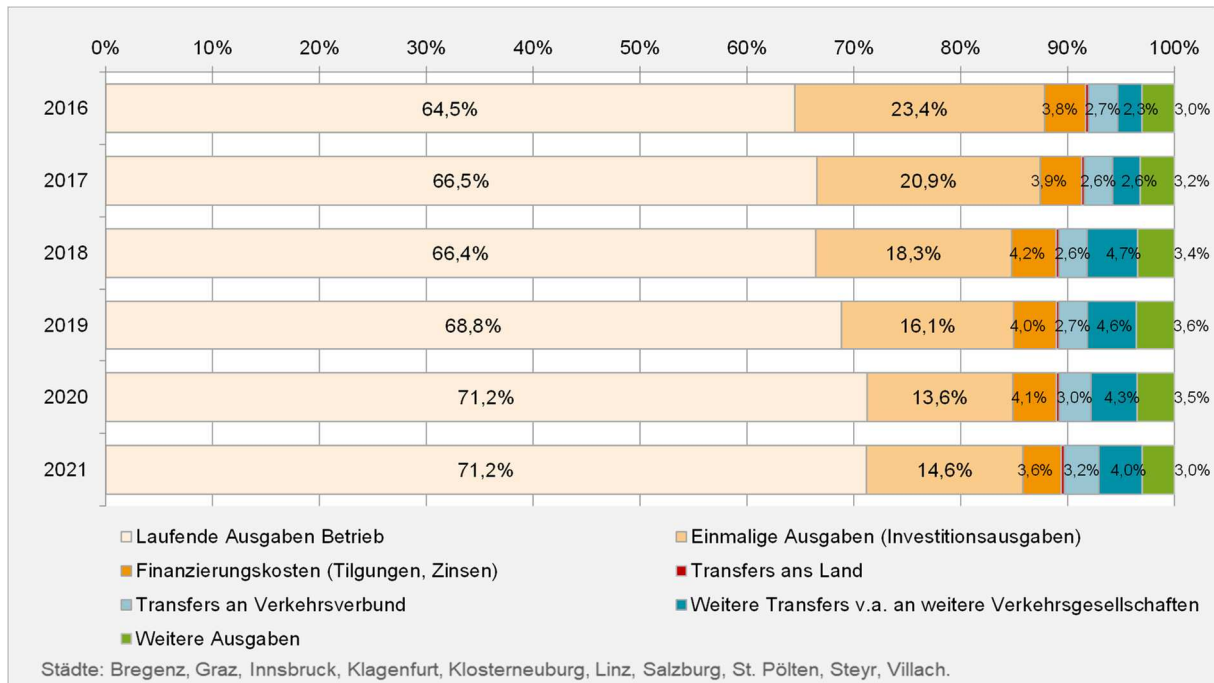
| ÖPNV Transferausgaben und weitere Ausgaben<br>exkl. Transfers zwischen Städten und Betrieben;<br>in Tsd. Euro | 2016   | 2017          | 2018          | 2019          | 2020          | 2021          | Veränderung 2016-2021 |
|---|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----------------------|
|   | Städte Bregenz, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Klosterneuburg, Linz, Salzburg, St. Pölten, Steyr, Villach. |               |               |               |               |               |                       |
| Transfers ans Land  | 1.282  | 1.191         | 1.227         | 1.232         | 1.271         | 1.514         | 18%                   |
| Transfers an Verkehrsverbund  | 12.392   | 12.159        | 12.118        | 13.101        | 13.781        | 16.608        | 34%                   |
| Weitere Transfers v.a. an weitere Verkehrsgesellschaften  | 10.350   | 11.934        | 21.708        | 22.616        | 20.184        | 20.701        | 100%                  |
| Weitere Ausgaben  | 13.874   | 14.740        | 15.824        | 17.517        | 16.231        | 15.548        | 12%                   |
| <b>Transferausgaben gesamt Städte und Betriebe</b>  | <b>37.899</b>  | <b>40.023</b> | <b>50.878</b> | <b>54.466</b> | <b>51.467</b> | <b>54.371</b> | <b>43%</b>            |

Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022, KDZ: eigene Berechnungen, 2023.  
Anmerkung: konsolidiert und transferbereinigt.

### Ausgabenstruktur

Abbildung 8 zeigt die Entwicklung der Ausgabenstruktur bzw. -verteilung nach Ausgabenart in den vergangenen sechs Jahren. Sehr deutlich zeigt sich hier nicht nur die weiterhin zunehmende Dominanz der laufenden Betriebsausgaben mit mehr als einem Drittel der gesamten Ausgaben, sondern vor allem auch die zunehmende Verschiebung der Anteile bzw. der stetige Rückgang der Investitionen als Ausgleich zu den starken Anstiegen in den anderen Bereichen.

**Abbildung 8: Ausgabenstruktur, 2016-2021**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022, KDZ: eigene Berechnungen, 2023.  
Anmerkung: konsolidiert und transferbereinigt.

## **2 Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmen**

Die Einnahmen für den städtischen ÖPNV belaufen sich in den betrachteten Städten im Jahr 2021 auf insgesamt 289 Mio. Euro. Auch diese Summe ergibt sich aus der konsolidierten Betrachtung von Gemeindeeinnahmen und Einnahmen der stadteigenen Verkehrsunternehmen (konsolidiert und transferbereinigt<sup>12</sup>). Die Einnahmen sind seit dem Jahr 2016 um insgesamt sieben Prozent gestiegen, was deutlich unterhalb der Wachstumsrate der Ausgaben (+13 Prozent) liegt.

### **Einnahmen nach Einnahmenarten**

Die Einnahmen von Privaten, welche zu einem hohen Anteil die Tarifeinnahmen umfassen, stellen die wichtigste Einnahmenquelle dar (43 bis 47 Prozent der gesamten Einnahmen). Sie sind im Zeitraum 2016 bis 2019 um 16 Prozent gestiegen, gingen 2020 pandemiebedingt um 12 Prozent gegenüber 2019 zurück und konnten sich auch 2021 nicht erholen. In das Jahr 2021 fällt auch der Start des Klimatickets<sup>13</sup>, wodurch es zu geringeren Tarifeinnahmen bei den Städten kommt. Gleichzeitig bestanden 2020 und 2021 höhere Einnahmen von Privaten abseits von Tarifeinnahmen – z.B. für Marketing – wodurch die Mindereinnahmen bei den Tarifen etwas ausgeglichen werden konnten.

Mit einer Steigerung von 19 Prozent haben sich die Einnahmen aus der Schüler\*innen- und Lehrlingsfreifahrt als konstante Einnahmengröße auch während der Pandemie gezeigt. Die Transfers von den Ländern (inkl. Verkehrsverbünde) erhöhten sich um 11 Prozent. Von 2020 auf 2021 kam es zu einem markanten Rückgang, was auf geringere Transfereinnahmen in zwei Städten zurückzuführen ist.

Bei den Transfers vom Bund zeigte sich im Rahmen der Erhebung ein Rückgang 2020 und 2021 gegenüber 2019. Im Jahr 2020 ist dies dadurch begründet, dass die Finanzaufweisungen des Bundes gemäß § 23 FAG 2017 teils an das Abgabenaufkommen gekoppelt sind, wodurch diese Finanzaufweisungen 2020 einen Rückgang erlebten. Im Jahr 2021 ist auf Lücken im erhobenen Datensatz hinzuweisen, weshalb sich hier fälschlicherweise ein Rückgang zeigt. Gemäß den Informationen des BMF erhöhten sich die § 23-Mittel von 2017 auf 2021 um sechs Prozent.

Die weiteren Transfers sowie Einnahmen stiegen von 2016 auf 2021 um 20 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.

<sup>12</sup> exkl. Transfers zwischen den Städten und den stadteigenen Gesellschaften:

<sup>13</sup> Siehe hierzu auch den Schwerpunkt Klimaticket im Kapitel zu den Herausforderungen.

**Tabelle 3: Einnahmen gesamt nach Einnahmenarten (ohne Abgangsdeckung), 2016-2021**

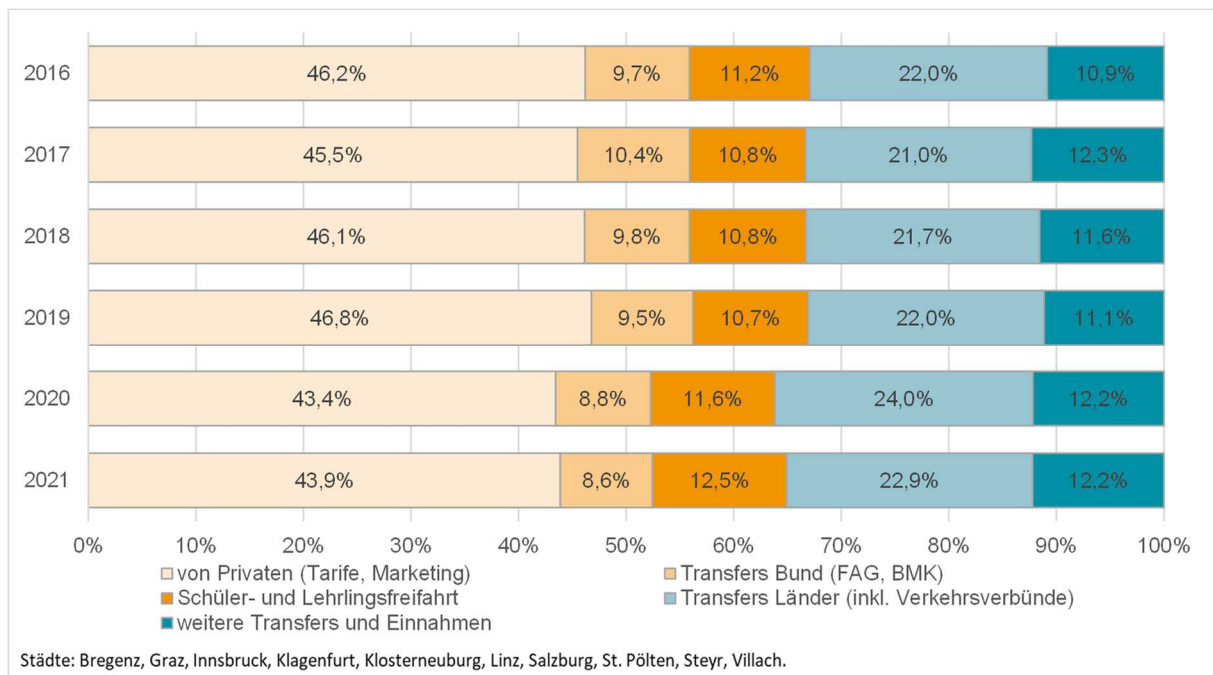
| ÖPNV Einnahmen<br>exkl. Transfers zwischen Städten<br>und Betrieben;<br>in Tsd. Euro | 2016           | 2017           | 2018           | 2019           | 2020           | 2021           | Veränderung<br>2016-2021 |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------------------|
| von Privaten (Tarife, Marketing)   | 124 986        | 130 017        | 135 554        | 144 711        | 127 432        | 126 671        | 1%                       |
| Transfers Bund (FAG, BMK)  | 26 231         | 29 796         | 28 659         | 29 323         | 25 932         | 24 731         | -6%                      |
| Schüler- und Lehrlingsfreifahrt  | 30 331         | 30 794         | 31 834         | 32 984         | 33 879         | 36 015         | 19%                      |
| Transfers Länder (inkl.<br>Verkehrsverbünde)   | 59 627         | 60 005         | 63 775         | 67 967         | 70 339         | 65 990         | 11%                      |
| weitere Transfers und Einnahmen  | 29 409         | 35 184         | 33 978         | 34 475         | 35 733         | 35 230         | 20%                      |
| <b>Einnahmen Städte + Betriebe</b>   | <b>270 584</b> | <b>285 797</b> | <b>293 801</b> | <b>309 460</b> | <b>293 315</b> | <b>288 637</b> | <b>7%</b>                |

Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022, KDZ: eigene Berechnungen, 2023.  
Anmerkung: konsolidiert und transferbereinigt.

### Einnahmenstruktur

Abbildung 9 zeigt die Entwicklung der Einnahmenstruktur im Zeitraum 2016 bis 2021. Die Anteile der Einnahmen von Privaten lagen in den Jahren 2016 bis 2019 weitgehend stabil zwischen 45 und 47 Prozent. Im Pandemiejahr 2020 sank der Anteil auf 43 Prozent bzw. 2021 auf 44 Prozent ab.

**Abbildung 9: Einnahmenstruktur (ohne Abgangsdeckung), 2016-2021**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022, KDZ: eigene Berechnungen, 2023.  
Anmerkung: konsolidiert und transferbereinigt.

### **3 Nettoausgaben**

Die Corona-Krise hatte nicht nur in den Lockdowns weitreichende Konsequenzen auf den städtischen ÖPNV, sondern auch in der Nach-Lockdown-Phase konnte nicht gleich wieder an die Vor-Krisenzeit angeschlossen werden.

Im Folgenden werden die zuvor beschriebenen konsolidierten und transferbereinigten<sup>14</sup> 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.<sup>15</sup>

#### **Konsolidierte und transferbereinigte Betrachtung – Entwicklung der Nettoausgaben**

In der Gegenüberstellung von Einnahmen und Ausgaben zeigt sich, dass die Ausgaben der Städte und ihrer Betriebe für den öffentlichen Verkehr von 2016 bis 2021 deutlich stärker gestiegen sind als die Einnahmen.

Die konsolidierten und transferbereinigten Nettoausgaben der befragten Städte und ihrer Betriebe lagen mit rund 225 Mio. Euro 2021 um knapp ein Viertel höher als 2016 (184 Mio. Euro). Die Einnahmen der Städte und Betriebe stiegen im Zeitraum 2016-2021 insgesamt um 7 Prozent im Vergleich zu 2016 an. Die Entwicklung der Einnahmen wurde in den letzten beiden Jahren 2020 und 2021 vor allem auch durch die pandemiebedingten Einnahmefälle insbesondere bei den Tarifeinnahmen von Privaten gebremst: Betrugten die Einnahmen der 10 Städte und ihrer Betriebe im Jahr 2019 insgesamt noch etwa 309 Mio. Euro, so betrugten diese im Jahr 2020 nur rund 293 Mio. Euro und im Jahr 2021 – verstärkt durch die Einführung des Klimatickets<sup>16</sup> – nur noch rund 289 Mio. Euro.

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

Insbesondere im Zusammenhang mit der Klimakrise und den Maßnahmen zum Klimaschutz gewinnen der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die dafür erforderlichen Investitionen zunehmend an Bedeutung. Verstärkte Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen als auch in die Betriebsmittel sind zwingend erforderlich, um die gesetzten Klimaziele zur Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen zu erreichen. In nachfolgender Übersicht der Nettoausgaben (Tabelle 4) sind daher die mit Investitionen verknüpften Finanzierungsströme gesondert dargestellt<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> 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 Transfererinnahmen der Gesellschaften von der Stadt angegeben, weshalb die transferbereinigte und die nicht transferbereinigte Netto-Belastung nicht ident sind.

<sup>15</sup> Informationen zu den nicht konsolidierten und transferbereinigten Werten können dem Anhang entnommen werden.

<sup>16</sup> Siehe hierzu auch den Schwerpunkt Klimaticket im Kapitel zu den Herausforderungen.

<sup>17</sup> Sofern diese eindeutig dem Investitionsbereich zuordenbar sind.

**Tabelle 4: Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmen und Ausgaben der Städte und ihrer Gesellschaften bzw. Betriebe, 2016-2021**

| ÖPNV Ausgaben und Einnahmen<br>exkl. Transfers zwischen<br>Städten und Betrieben;<br>in Tsd. Euro | 2016   | 2017            | 2018            | 2019            | 2020            | 2021            | Veränderung<br>2016-2021 |
|---|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------------|
|   | Städte Bregenz, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Klosterneuburg, Linz, Salzburg, St. Pölten, Steyr, Villach. |                 |                 |                 |                 |                 |                          |
| Ausgaben Städte + Betriebe  | 455.231  | 461.086         | 459.592         | 492.767         | 465.654         | 513.389         | 13%                      |
| <i>davon Investitionsausgaben</i>   | 106.378  | 96.342          | 84.228          | 79.406          | 63.469          | 75.140          | -29%                     |
| Einnahmen Städte + Betriebe   | 270.584  | 285.797         | 293.801         | 309.460         | 293.315         | 288.637         | 7%                       |
| <i>davon einmalige Transfers vom Land</i>   | 17.044   | 11.137          | 10.503          | 11.453          | 13.246          | 6.951           | -59%                     |
| <b>Gesamtsaldo</b>  | <b>-184.647</b>  | <b>-175.289</b> | <b>-165.791</b> | <b>-183.307</b> | <b>-172.339</b> | <b>-224.753</b> | <b>22%</b>               |
| Gesamtsaldo exklusive Investitionsbereich   | -95.313  | -90.083         | -92.067         | -115.353        | -122.116        | -156.565        | 64%                      |
| <i>Saldo im Investitionsbereich</i>   | <i>-89.334</i>   | <i>-85.206</i>  | <i>-73.724</i>  | <i>-67.953</i>  | <i>-50.223</i>  | <i>-68.188</i>  | <i>-24%</i>              |
| <i>Anteil Saldo Investitionsbereich am Gesamtsaldo</i>  | <i>48%</i>   | <i>49%</i>      | <i>44%</i>      | <i>37%</i>      | <i>29%</i>      | <i>30%</i>      | <i>-37%</i>              |

Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022, KDZ: eigene Berechnungen, 2023.  
Anmerkung: konsolidiert und transferbereinigt.

Trotz des zunehmenden Investitionsdruckes sind die Zuwächse im Bereich der Nettoausgaben vorwiegend auf den laufenden Betrieb zurückzuführen. Betrachtet man die Nettoausgaben ohne den Investitionsbereich haben sich diese von 2016 auf 2021 etwa um zwei Drittel erhöht (+64 Prozent). Im Gegenzug dazu sind die Investitionen von rund 106 Mio. Euro etwa um ein Drittel auf 75 Mio. Euro geschrumpft. Dies ist ein Hinweis dafür, dass die Städte bewusst der Absicherung des laufenden Betriebes den Vorzug gegeben haben und schwer zu finanzierende und zu planende Investitionen nicht umsetzen konnten.

Waren 2016 etwa die Hälfte (48 Prozent) der Nettoausgaben auf den Investitionsbereich zurückzuführen, liegt der Anteil im Jahr 2021 nur mehr bei 30 Prozent. Gleichsam gingen im Zusammenhang mit den Investitionen auch die Transfers von den Ländern an die Städte stark zurück: von insgesamt 17 Mio. Euro im Jahr 2016 auf 7 Mio. Euro 2021.

### Nettoausgaben der Städte mit und ohne Straßenbahnen

In Abbildung 10 ist die Entwicklung der Nettoausgaben im Zeitraum 2016 bis 2021 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 sieben Städte über 25.000 EW sind vergleichsweise gering belastet.

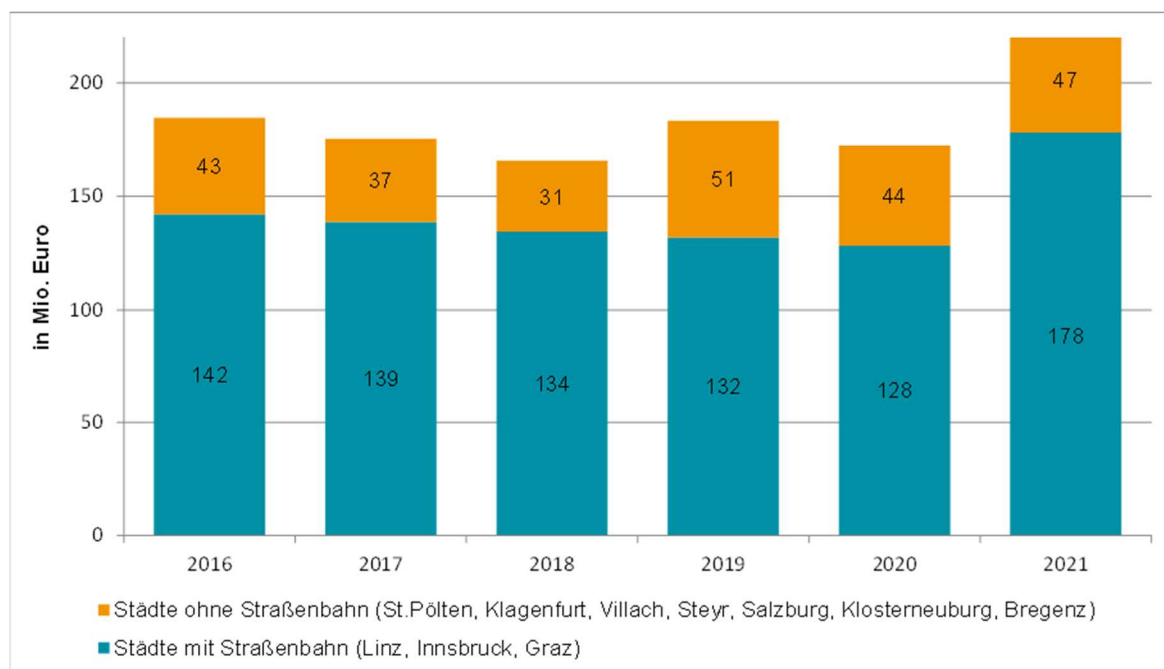
### Nettoausgaben der Städte nach EW-Klassen

Des Weiteren ist eine Betrachtung der Nettoausgaben nach EW-Klassen interessant. In der nachfolgenden Abbildung 11 finden sich dabei die Pro-Kopf-Werte der Städte über und unter 100.000 EW. Dabei zeigt sich, dass die Nettoausgaben pro Kopf bei den Städten ab einer Gemeindegröße von 100.000 EW deutlich höher sind. Dies ist vor allem auf das immer größer werdende Angebot der fünf Städte Graz, Linz, Innsbruck, Klagenfurt und Salzburg im Bereich des öffentlichen Verkehrs zurückzuführen.



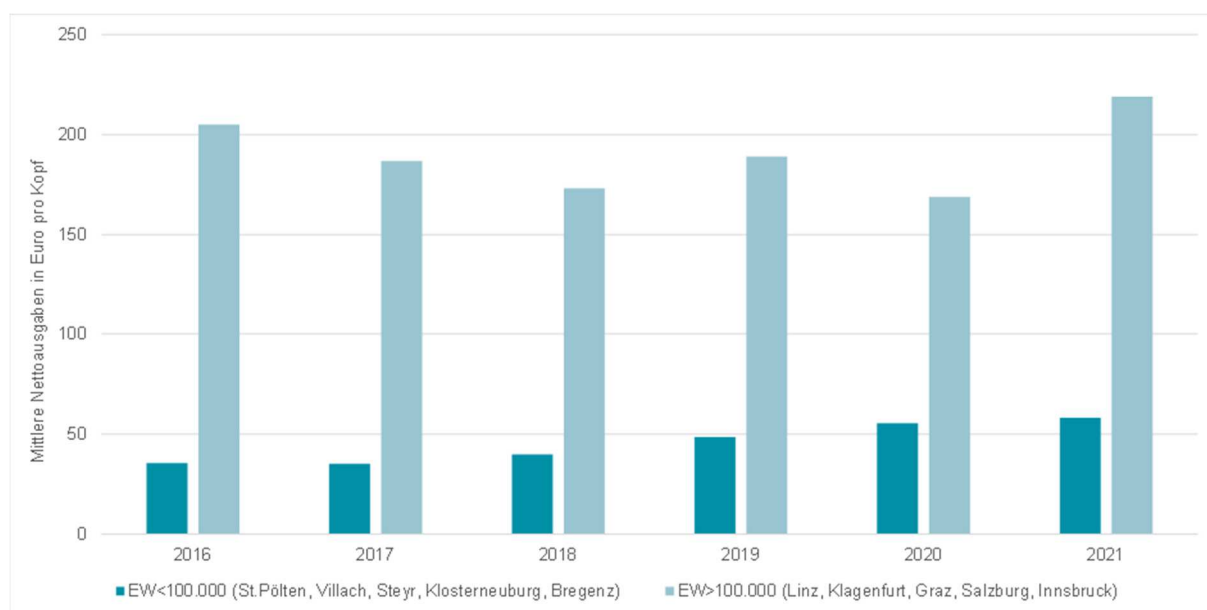
Bei den anderen fünf Städten St. Pölten, Steyr, Klosterneuburg, Bregenz und Villach (unter 100.000 EW) sind die pro Kopf Nettoausgaben deutlich geringer. Es ist zu berücksichtigen, dass diese teils keine eigenen städtischen Betriebe haben, sondern die Leistungen über den Verkehrsverbund bestellt werden. Dadurch ist keine direkte Vergleichbarkeit mit Städten mit eigenen Gesellschaften gegeben.

**Abbildung 10: Nettoausgaben gesamt in Mio. Euro, 2016-2021**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022, KDZ: eigene Berechnungen, 2023.  
Anmerkung: konsolidiert und transferbereinigt.

**Abbildung 11: Mittlere Nettoausgaben pro Kopf nach EW-Klassen, 2016-2021**



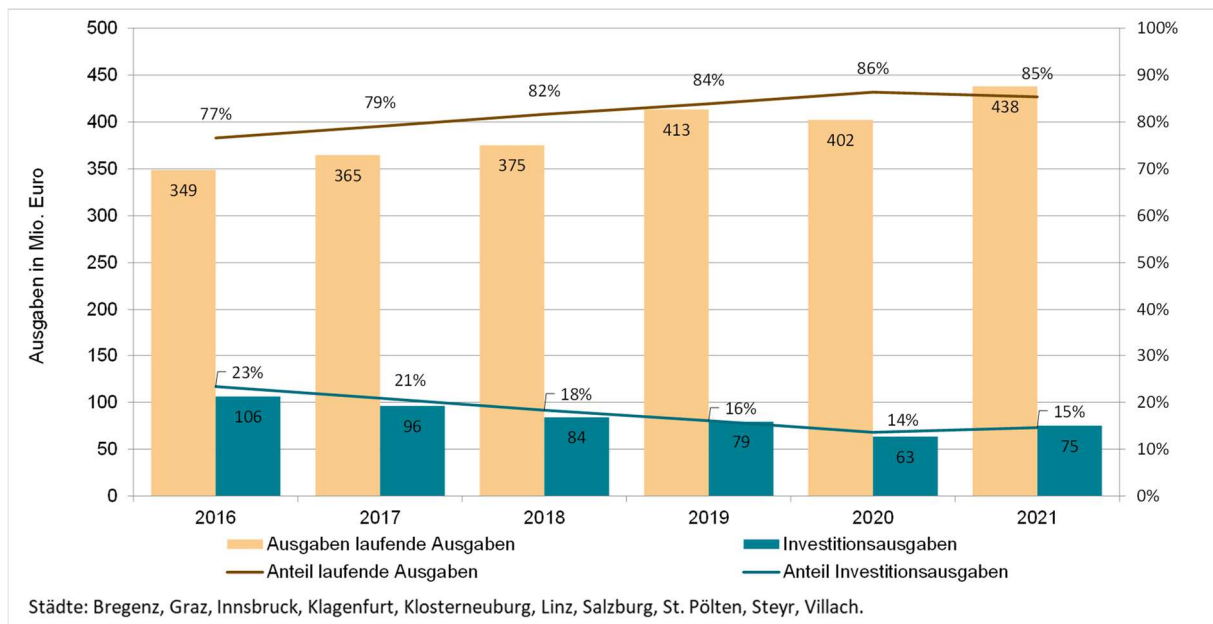
Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022, KDZ: eigene Berechnungen, 2023.  
Anmerkung: konsolidiert und transferbereinigt.

## Entwicklung der Investitionen

Nachfolgend 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.

Die zunehmende finanzielle Mehr-Belastung im laufenden Betrieb erhöht den Sparzwang, welcher sich unter anderem auf das Investitionsniveau auswirken kann. Im Gegensatz zum laufenden Betrieb wird der Umfang der Investitionen stark durch einzelne Projekte bestimmt und zeigt folglich im Zeitverlauf nicht zwingend eine stetige Entwicklung, sondern kann insbesondere in der Betrachtung einzelner Städte in den unterschiedlichen Jahren stark variieren. Insgesamt ergibt sich jedoch ein stark rückläufiger Trend bei den Investitionen in den vergangenen sechs Jahren: Die Investitionen sanken von 106 Mio. Euro im Jahr 2016 auf 75 Mio. Euro im Jahr 2021. Der Anteil der einmaligen, investiven Ausgaben an den gesamten (konsolidierten und transferbereinigten) Ausgaben schwankt dementsprechend zwischen 14 (2020) und 23 Prozent (2016).

**Abbildung 12: Ausgaben differenziert nach laufenden Ausgaben (inkl. Finanzierungskosten und Transfers) und Investitionsbereich, 2016-2021**



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022, KDZ: eigene Berechnungen, 2023.

Der Anteil des Investitionsbereichs an den gesamten Nettoausgaben reduzierte sich dabei im Zeitverlauf von 56 Prozent im Jahr 2016 auf 30 Prozent im Jahr 2021. Dies ergibt sich einerseits aus den insgesamt sinkenden Investitionen bei gleichzeitig steigender Ko-Finanzierungsrate durch Landesförderungen im Betrachtungszeitraum von 8 auf 15 Prozent. Andererseits klappt im laufenden Betrieb die Einnahmen- und Ausgabenentwicklung aufgrund von Angebotserweiterungen und reduzierten Einnahmen in Corona-Zeiten immer weiter auseinander.

## IV Erhebungsergebnisse: Mittelfristige Entwicklungen

Nachfolgend wird die mittelfristige Planung bis zum Jahr 2025 anhand der konsolidierten Gesamtausgaben und -einnahmen, den daraus resultierenden Nettoausgaben (Zuschussbedarf) und der geplanten Investitionen dargestellt.

Die Summenwerte der mittelfristig geplanten Ausgaben und Einnahmen in Bezug auf die mittelfristige Finanzplanung (Unterkapitel 1 und 2) beinhalten die Angaben von insgesamt zehn Städten<sup>18</sup>. Bei der vertiefenden Betrachtung der Investitionen nahmen noch sechs Städte<sup>19</sup> teil. Dies konnte durch Ergänzung um Werte aus der mittelfristigen Finanzplanung auf neun Städte erweitert werden.

### 1 Mittelfristige Finanzplanung 2022 bis 2025

Im Folgenden sind die Ausgaben und Einnahmen gemäß den mittelfristigen Finanzplanungen der Städte und ihrer Betriebe dargestellt. Hierbei ist darauf zu verweisen, dass diese in der Regel auf bestehenden Beschlüssen oder Planungen beruhen, welche im Rahmen der vorgegebenen finanziellen Möglichkeiten realisierbar sind. Der Großteil der hier angeführten Planwerte basiert auf dem Planungsstand 2. Halbjahr 2022 bzw. Anfang 2023, vereinzelt gilt aber auch der Planungsstand Ende 2021. Dies ist wichtig, da hier die inflationäre Entwicklung fallweise unzureichend berücksichtigt sein kann.

Insbesondere die hier dargestellten Ausgabenentwicklungen spiegeln daher nicht die tatsächlichen Bedarfe wider, um etwa einen über den Status quo hinausgehenden Beitrag zu den Klimazielen zu leisten. Noch nicht ausreichend berücksichtigt sind Investitionen in die Dekarbonisierung des Busverkehrs sowie in die Ausweitung der Kapazitäten zur Verbesserung des Modal Split. Gleichsam sind die aktuell überproportional steigenden Energiekosten als auch die zu erwartende Erhöhung der Betriebskosten im Zuge der Dekarbonisierung der Busflotte in den Planungen der meisten Städte noch nicht berücksichtigt. Einnahmenseitig sind konkrete Zahlen für den Ersatz der Einnahmefälle durch das Klimaticket<sup>20</sup>, welches im Herbst 2021 eingeführt wurde, noch nicht bekannt und damit in den Planungen noch nicht berücksichtigt bzw. ausgewiesen.

#### Gesamtausgaben 2022 bis 2025 (konsolidiert)

Für das Jahr 2022 sind in den betrachteten zehn Städten Gesamtausgaben in der Höhe von 511 Mio. Euro geplant. Dies sind 521 Euro pro Kopf. Für die Jahre 2023, 2024 und 2025 wird ein weiterer Anstieg auf 618 bis 625 Euro erwartet. Daraus errechnet sich ein Anstieg von zumindest 21 Prozent im Vergleich zum Jahr 2021.

Diese Ausgaben sind als untere Grenze zu betrachten, zumal zentrale Größen wie die Erfordernisse der Dekarbonisierung und die steigenden Betriebskosten in vielen Städten in den mittelfristigen Planungen noch nicht berücksichtigt sind.

Die geplanten Ausgaben für 2022 verharren auf einem ähnlichen Niveau wie im Jahr 2021. Der verstärkte Anstieg zeichnet sich erst im Jahr 2023 deutlich ab, da in einzelnen Städten einige

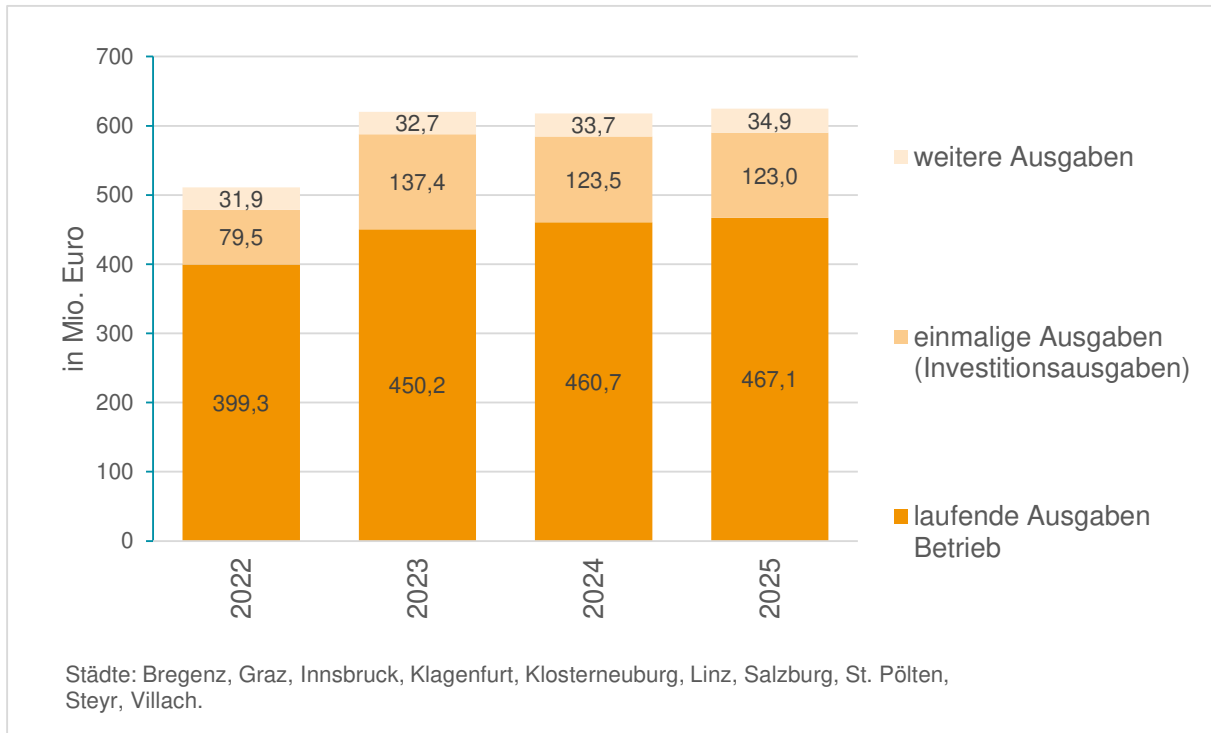
<sup>18</sup> Bregenz, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Klosterneuburg, Linz, Salzburg, St. Pölten, Steyr, Villach.

<sup>19</sup> Bregenz, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Salzburg, Steyr, Villach.

<sup>20</sup> Siehe hierzu auch den Schwerpunkt Klimaticket im Kapitel zu den Herausforderungen.

erforderliche Investitionen infolge der coronabedingten Verringerung der finanziellen Spielräume in die späteren Jahre verschoben wurden.

**Abbildung 13: Geplante Ausgaben der betrachteten Städte und ihrer Betriebe (konsolidiert), 2022-2025**



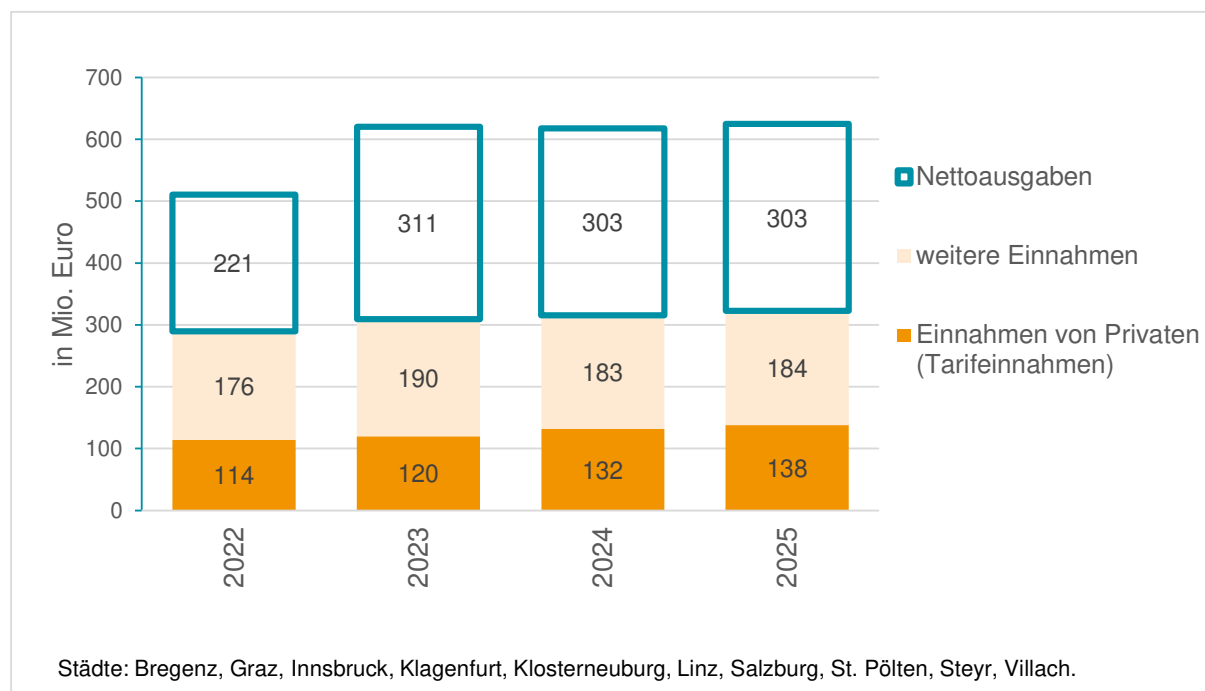
Quelle: KDZ: eigene Berechnungen, 2023; auf Basis: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022.  
Anmerkung: konsolidiert und transferbereinigt.

### Gesamteinnahmen 2022 bis 2025 (konsolidiert)

Die hier betrachteten Einnahmen umfassen einerseits die Einnahmen von Privaten, welche im Wesentlichen die Tarifeinnahmen, aber auch etwa Marketingeinnahmen umfassen. Andererseits betreffen die hier dargestellten weiteren Einnahmen insbesondere Transfers vom Bund (v.a. aus dem Finanzausgleich), von den Ländern sowie von den VVOG. Explizit nicht einbezogen sind Transfers von der eigenen Gemeinde, welche dem Bereich der Nettoausgaben zugeordnet werden.

Die geplanten konsolidierten Einnahmen (ohne Zuschüsse von den Städten) liegen in Summe über die betrachteten zehn Städte mit rund 290 Mio. Euro im Jahr 2022 und auch im Jahr 2025 mit rund 322 Euro deutlich unter den Ausgaben. Bis 2025 errechnet sich damit bezogen auf 2021 eine Steigerung der Einnahmen um insgesamt rund 11 Prozent, während die Ausgaben um zumindest 21 Prozent ansteigen werden. Dies entspricht einer Verdoppelung.

Der weit überwiegende Teil der Einnahmen entfällt auf die gemeindeeigenen Gesellschaften, weshalb bei den Einnahmen eine differenzierte Darstellung nach Gemeinden und Gesellschaften entfallen kann.

**Abbildung 14: Geplante Einnahmen der betrachteten Städte (konsolidiert), 2022-2025**

Quelle: KDZ: eigene Berechnungen, 2023; auf Basis: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022.  
Anmerkung: konsolidiert und transferbereinigt.

### Voraussichtliche Entwicklung der Nettoausgaben 2022 bis 2025 sowie Zuschussbedarf

Infolge der erforderlichen Investitionen im Zuge der Dekarbonisierung und der steigenden Energiekosten wird bei den Städten von einem stark zunehmenden städtischen Zuschussbedarf ausgegangen. Die Ausgaben können immer weniger durch die entsprechenden Einnahmen gedeckt werden.

Der Zuschussbedarf zum ÖPNV in den Städten ergibt sich grundsätzlich aus der Differenz der geplanten Ausgaben und Einnahmen der Städte und ihrer Verkehrsgesellschaften<sup>21</sup> (Nettoausgaben). Aus den voraussichtlich stark steigenden Ausgaben und den deutlich weniger stark steigenden Einnahmen resultiert ein überproportionaler Anstieg der Nettoausgaben und damit des Zuschussbedarfes in den kommenden Jahren. Bereits im Jahr 2023 wird der Zuschussbedarf in den betrachteten Städten voraussichtlich auf mehr als 300 Mio. Euro anwachsen. Dies entspricht dann etwa der Hälfte der Gesamtausgaben. 2021 lag der entsprechende Anteil noch bei etwa 45 Prozent, 2016 bei 35 Prozent.

Wie dieser Zuschuss geleistet wird, unterscheidet sich in den einzelnen Städten jedoch deutlich. Nur ein Teil des Zuschusses wird über direkte Zuschüsse der Gemeinden an die Gesellschaften abgedeckt. Daneben bestehen auch Finanzierungen über den Querverbund der städtischen Unternehmen<sup>22</sup>, Fondslösungen oder auch die Aufnahme von Fremdkapital.

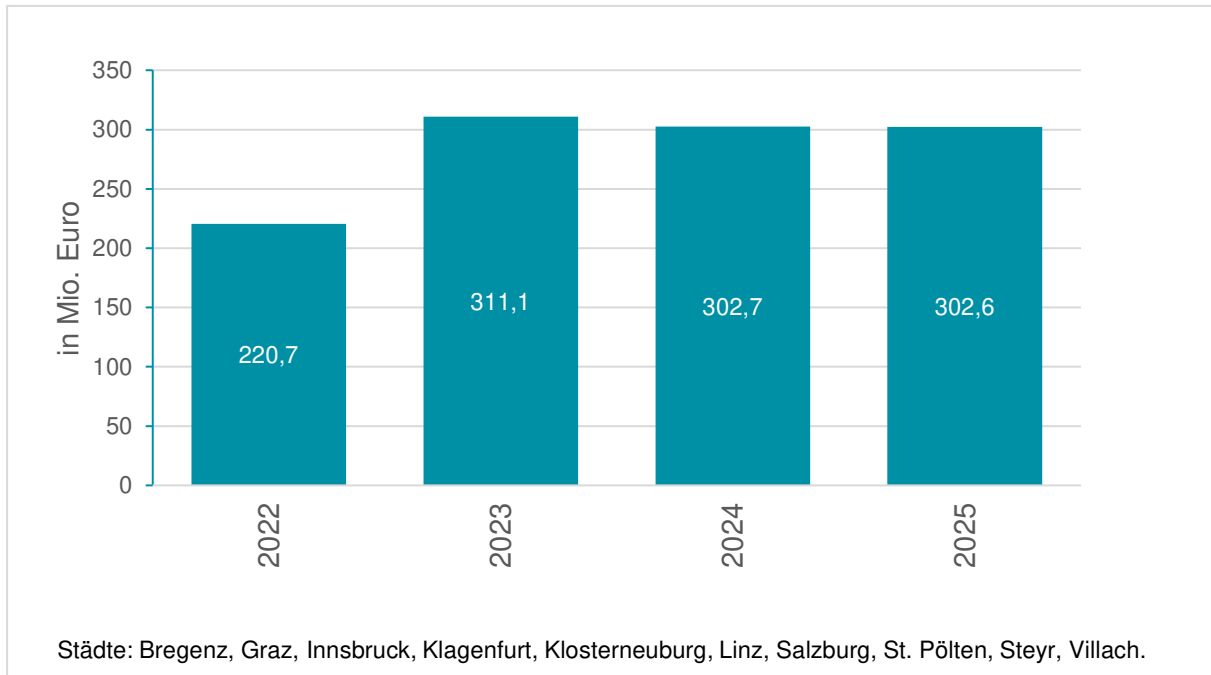
Für den Zeitraum 2022 bis 2025 errechnet sich aus den Planungen der insgesamt zehn Städte ein Zuschussbedarf von 1,1 Mrd. Euro bzw. durchschnittlich etwa 260 Euro pro Kopf und Jahr. In

<sup>21</sup> ohne Berücksichtigung der Transfers von den Städten an ihre Gesellschaften.

<sup>22</sup> Z.B. in Linz erfolgt eine Querfinanzierung innerhalb der Linz Linien GmbH.

den Jahren 2023 bis 2025 liegt der Zuschussbedarf jeweils bei mehr als 300 Mio. Euro, dies entspricht etwa rund 300 Euro pro Kopf und Jahr.

**Abbildung 15: Mittelfristige Entwicklung der Nettoausgaben ausgewählter Städte, 2022-2025**



Quelle: KDZ: eigene Berechnungen, 2023; auf Basis: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022.  
Anmerkung: konsolidiert und transferbereinigt.

## 2 Geplante Entwicklung der Investitionen 2020 bis 2025

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 beinhalten. Konkret umfassen sie sowohl die (ausfinanzierten) Projekte der mittelfristigen Finanzplanung als auch Projekte mit hoher Umsetzungswahrscheinlichkeit, deren Finanzierung aber noch nicht gesichert ist.

### Geplante Investitionsprojekte

Die bedeutendsten Projekte der Städte im Bereich der Investitionen umfassen im Wesentlichen die Planungen zur Umstellung der Busflotte – der Anschaffung neuer Fahrzeuge ebenso wie die Schaffung der erforderlichen Infrastrukturen – als Beitrag zur Emissionsreduktion (z.B. Projekt KEBIP Klagenfurt Electric Bus Investment Project 2.0 in Klagenfurt, Umstellung von Linien auf O-Busse in Salzburg), aber auch andere zentrale Maßnahmen zur Attraktivierung und Effizienzsteigerung im Öffentlichen Nahverkehr wie die umfassende Erweiterung und Verbesserung des Angebotes (z.B. Busbeschleunigung, Errichtung von Mobilitätsknoten in Klagenfurt, Taktverdichtung Villach), Bahnhofsneubauten (z.B. Bregenz) oder aber auch die Errichtung von Stadtreionalbahnen (z.B. Stadtreionalbahn Völs-Innsbruck-Rum, Projekt S-LINK Salzburg).

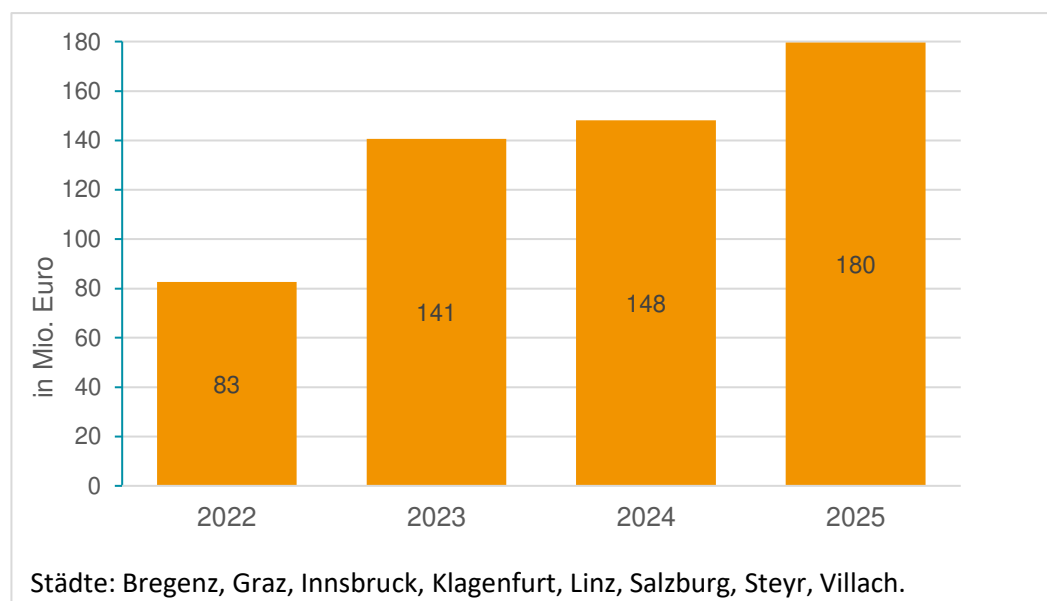
## Investitionshöhe

Von insgesamt neun antwortenden Städten<sup>23</sup> wurden für die Jahre 2022-2025 Investitionen in der Höhe von 550 Mio. Euro in den ÖPNV angegeben. Je ferner der Planungshorizont, desto ungewisser sind die zur Verfügung stehenden Mittel und die rechtlichen Rahmenbedingungen (SFBG, Nahverkehrsmilliarde etc.) bzw. die wirtschaftlichen Entwicklungen (z.B. Veränderung der Energie- und Baupreise).

Bei einigen Städten basieren die Angaben zu den Investitionen auf der letzten mittelfristigen Finanzplanung und damit den bestehenden Beschlüssen und Planungen, welche im Rahmen der vorgegebenen finanziellen Ressourcen möglich sind. Informationen für darüber hinausgehende, aber dennoch erforderliche Investitionen wie beispielsweise im Zusammenhang mit dem Straßenfahrzeugbeschaffungsgesetz (SFBG) oder zur erforderlichen Ausweitung des Angebotes liegen häufig noch nicht vor bzw. sind noch nicht berücksichtigt.

Aufgrund der aktuell unsicheren Rahmenbedingungen – insbesondere auch in Bezug auf die steigenden Energie- und Betriebskosten – kann daher davon ausgegangen werden, dass die erfassten rund 700 Mio. Euro für den Zeitraum von 5 Jahren dem minimalst erforderlichen Ausmaß an Investitionen entsprechen. Auch ist darauf hinzuweisen, dass den vorliegenden Daten in den meisten Städten der Planungsstand 2. Halbjahr 2022 zugrunde liegt und daher seitdem erfolgte Preissteigerungen nicht berücksichtigt sind.

**Abbildung 16: Geplante Entwicklung der Investitionen absolut, 2022-2025**



Quelle: KDZ: eigene Berechnungen, 2023; auf Basis: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022.  
Anmerkung: Planungen teilweise noch ohne Investitionen im Zusammenhang mit dem SFBG (z.B. Klagenfurt).

Das jährliche Investitionsvolumen der Städte mit eigenen Betrieben im Zeitraum 2023-2025 bewegt sich zwischen 140 und 180 Mio. Euro, wobei der Großteil davon in diesen Jahren auf die Städte Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Salzburg und Linz entfällt. Über die mittelfristige Planung hinausgehende Investitionen wurden insbesondere für die Umsetzung des SFBG in Klagenfurt und teilweise auch in Innsbruck angeführt.

<sup>23</sup> Bregenz, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg, Steyr, St. Pölten, Villach.

Bezogen auf die Bevölkerung in diesen Städten ergeben sich in den kommenden drei Jahren jährlich geplante Investitionen von 138 bis 176 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.

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.

Im Zuge der Erhebung gaben die Städte Bregenz, Innsbruck, Linz, Steyr, Graz und Klagenfurt an, dass in ihren Planungen die Anforderungen des SFBG bereits zur Gänze berücksichtigt sind. Nicht von allen Städten konnten dazu jedoch auch Angaben gemacht werden.

### **Förderzusagen**

Die Förderzusagen variieren in den Städten deutlich, ebenso der Anteil der Förderungen (z.B. vom Land oder EBIN<sup>24</sup>-Förderung) an den Investitionen. 2022 lag der Anteil bei knapp 11 Prozent und sinkt 2023 sogar auf 8 Prozent ab. Danach steigt der Anteil deutlich von 13 bzw. 14 Prozent in den Jahren 2024 und 2025. Wesentlicher Grund für diesen Anstieg sind die EBIN-Förderungen, welche insbesondere 2025 deutlich ansteigen. Der Anteil der aus der EBIN-Busförderung lukrierbaren Fördermittel ist derzeit nicht abschätzbar, da in vielen Städten die Finanzierungssicherheit für die gesamten Projekte wackelt.

---

<sup>24</sup> Förderprogramm zur Umstellung von Busflotten auf emissionsfreie Antriebe. Näheres hierzu in Kapitel V3.1 Dekarbonisierung der Busflotten



## V Zentrale Herausforderungen der Städte

Der ÖPNRV steht in den nächsten Jahren vor gravierenden Herausforderungen. Ambitionierte Dekarbonisierungsziele, steigende Pendlerverflechtungen und Bevölkerungszuwächse in Ballungsräumen werden zu massiven Ausbaubedarfen insbesondere im stadtreionalen Raum führen.

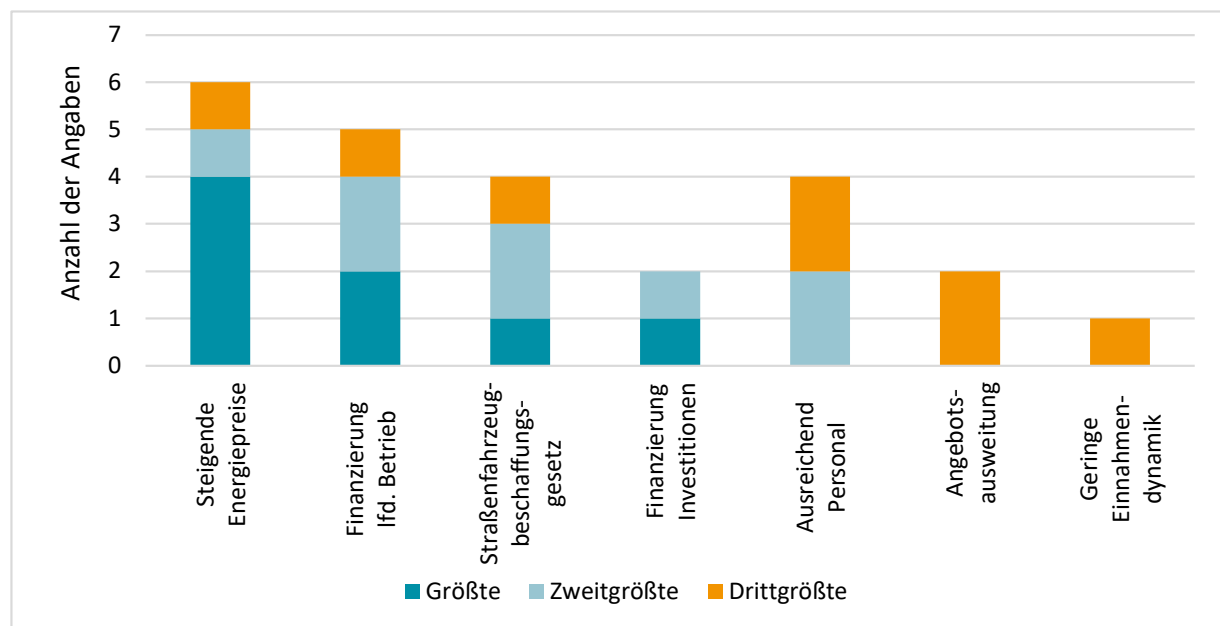
Wesentlichen An Schub zur stärkeren Nutzung des öffentlichen Verkehrs hat auch das im Herbst 2021 eingeführte Klimaticket geleistet. Dies hat einerseits zu einer Attraktivierung des ÖV beigetragen, andererseits auch weitere Investitionsbedarfe ausgelöst. Dem steht eine bereits länger bestehende wachsende Finanzierungslücke des städtischen ÖPNV gegenüber, welche nur durch das allgemeine Gemeindebudget gedeckt werden kann, wie in den Vorkapiteln zu sehen war.

Nachfolgend werden zentrale Herausforderungen der Städte näher beschrieben, welche es in den nächsten Jahren zu meistern gilt. Dabei werden diese Themen vertiefend betrachtet, indem auf bestehende Informationen zu diesen Themen (wie z.B. Studien) zurückgegriffen wird. Ergänzend wird auf Ergebnisse der vorliegenden Erhebung Bezug genommen.

### 1 Zentrale Herausforderungen der Städte in den nächsten fünf Jahren

Im Zuge der Erhebung gaben die teilnehmenden Städte anhand vordefinierter Kategorien an, welche die größten Herausforderungen in den nächsten fünf Jahren sind. Die Städte sollten die drei größten Herausforderungen benennen und dabei gleichzeitig eine Einstufung durchführen: „1“ für die größte, „2“ für die zweitgrößte und „3“ für die drittgrößte Herausforderung.

Abbildung 17: Herausforderungen für Städte in den nächsten fünf Jahren



Quelle: KDZ: eigene Berechnungen, 2023; auf Basis: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022.

Die Abbildung 17 zeigt, dass die Mehrheit der befragten Städte steigende Energiepreise als größte oder große Herausforderung wahrnehmen. Die Finanzierbarkeit des laufenden Betriebes stellt insgesamt die zweitgrößte Herausforderung dar. An dritter Stelle stehen die Herausforderungen durch mangelndes Personal und das Straßenfahrzeugbeschaffungsgesetz (SFBG).

Der in den Vorkapiteln beschriebene erwartete weiter steigende Zuschussbedarf der Städte in den städtischen ÖPNV basiert auf den bestehenden Planungen der Städte. Hierzu zeigen sich jedoch mehrere Unsicherheitsfaktoren, auf welche von den Städten explizit hingewiesen wurde:

- Unklarheiten betreffend die weitere Entwicklung der Inflation (Personal, Instandhaltung), der Energiepreise sowie der Baukosten;
- Unklarheit bzw. Intransparenz hinsichtlich der Auswirkungen der Einführung des Klimatickets (z.B. Ausmaß Ersatzzahlungen);
- Ausgaben in Zusammenhang mit dem Straßenfahrzeugbeschaffungsgesetz – insbesondere hinsichtlich des Problems, dass mit dem EBIN<sup>25</sup>-Förderprogramm zwar die Fahrzeugbeschaffung, nicht aber die für den Betrieb notwendigen Betriebshöfe in ausreichendem Maße gefördert werden;
- 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).

Im Folgenden werden einzelne Herausforderungen gesondert dargestellt.

## 2 Finanzierung laufender Betrieb

Der städtische ÖV ist bereits seit vielen Jahren chronisch unterfinanziert. Dies betrifft sowohl den Betrieb als auch die bereits oben ausgeführte Infrastruktur inklusive der Maßnahmen zum Netzausbau.

Grund hierfür ist auch, dass die Zuschüsse vom Bund und von den Ländern nicht mit den Aufgabenerfordernissen mithalten. Die Städte sind auf der einen Seite konfrontiert mit steigenden Fahrgastzahlen, zunehmenden Ausbaubedarfen und gesetzlichen Vorgaben zum Umstieg der Antriebssysteme bei Bussen. Unklar sind noch die finanziellen Konsequenzen durch die Einführung des Klimatickets. Jedenfalls zu nennen ist auch eine fehlende Dynamisierung bei Transfers des Bundes (insbesondere § 23 FAG 2017).

Die Finanzierung der städtischen Verkehre erfolgt im Wesentlichen durch die Städte allein. Nur zu einem geringen Teil stellt der Bund Mittel für den ÖPNRV (z.B. Finanzausgleichsgesetz, Schüler\*innen- und Lehrlingsfreifahrt) zur Verfügung. Eine verlässliche und dauerhafte Finanzierung des städtischen ÖPNV ist – insbesondere vor dem Hintergrund der großen künftigen Herausforderungen im ÖV-Bereich – nicht gegeben.

Dies wird dadurch verschärft, dass die Zuständigkeiten und vor allem die Finanzierung des ÖPNRV im aktuellen Rechtsrahmen (ÖPNRV-G 1999) nur unzureichend geregelt sind. Parallelzuständigkeiten, Intransparenz und Zersplitterung der Finanzierungsströme sind die Folge. Die erforderliche Planungs- und Finanzierungssicherheit ist nicht gegeben. Dies dürfte ein

<sup>25</sup> Förderprogramm zur Umstellung von Busflotten auf emissionsfreie Antriebe. Näheres hierzu in Kapitel V3.1 Dekarbonisierung der Busflotten

wesentlicher Grund dafür sein, dass städtische ÖPNV-Investitionen sinken statt steigen. Dies wird auch durch die Erhebung bestätigt.

## 2.1 Inflation und steigende Energiepreise

Die derzeitigen Entwicklungen bei den Energiepreisen und im Bereich der Inflation werden die Finanzierbarkeit des städtischen ÖV auch in den nächsten Jahren prägen. Die Inflation ist gemäß WIFO-Prognose (WIFO, 2023) im Jahr 2022 auf 8,6 Prozent angestiegen. Für 2023 wird ebenfalls ein hoher Wert von 7,1 Prozent erwartet. Erst für 2024 wird eine Entspannung mit einer Inflation von 3,8 Prozent angegeben. Dies schlägt sich auch bei der Finanzierung des städtischen ÖPNV nieder – etwa im Bereich der Personalausgaben und bei Instandhaltungsmaßnahmen.

Im Rahmen der Erhebung wurde von allen Städten darauf hingewiesen, dass es durch die gestiegenen Energiekosten zu einer deutlichen Erhöhung des Betriebsabganges kommt und die Mehrkosten durch die Städte als Eigentümer zu tragen sind, wenn das Angebot aufrechterhalten werden soll. Die derzeit hohen Unsicherheiten betreffend die weitere Entwicklung der Energiepreise werden allgemein als großes Risiko hinsichtlich der Zuschussbedarfe der Städte gewertet.

Ohne gesetzlich verankerte Finanzierungssicherheit im System wird es für die Städte nicht möglich sein, den laufenden Betrieb im gewünschten Ausmaß aufrechtzuerhalten. Ausbau und Attraktivierung der Angebote (z.B. Taktverdichtungen) sowie die vorgesehene Dekarbonisierung der Busflotten wird unter diesen Bedingungen nicht möglich sein.

Die Spielräume für Investitionen sinken unter den gegebenen Rahmenbedingungen und insbesondere aufgrund der gestiegenen Energiepreise weiter merkbar. Investitionsprojekte müssen in Folge verschoben oder reduziert werden.

## 2.2 Einführung des Klimatickets

Im Herbst 2021 wurde das österreichweite Klimaticket eingeführt. Dies führte einerseits zu einem Entgang bei den Tarifeinnahmen für kommunale Betreiber und andererseits steigen die Fahrgastzahlen, wodurch zusätzliche Investitionen zur Erhöhung der Kapazitäten, Wartung und Instandhaltung etc. erforderlich werden. Dabei zu unterscheiden sind die Auswirkungen aus dem bundesweiten und dem für die Städte finanziell bedeutenderem regionalen Klimaticket (KTR).

Der Bund ersetzt den Ländern gemäß Ministerratsvortrag vom 26.05.2021<sup>26</sup> die Mindereinnahmen aus den Regionalen Klimatickets im Ausmaß von 100 Mio. Euro. Als Beitrag zur Bekämpfung der allgemeinen Teuerung bzw. zur Entlastung der Pendlerinnen und Pendler wurden die bundesseitig den Ländern für die preisliche Absenkung regionaler KlimaTickets sowie die begleitende regionale Angebotsverbesserungen zur Verfügung gestellten Mittel in Höhe von initial 100 Mio. Euro jährlich valorisiert beginnend mit 2022 um weitere 80 Mio. Euro jährlich valorisiert aufgestockt.

Die Länder müssen im Wege der Verkehrsverbünde sicherstellen, dass das jeweilige regionale Klimaticket zumindest bei jenen Verkehrsangeboten, die auch das Klimaticket Österreich

<sup>26</sup> <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/medien/ministerraete/ministerraete-2021/61-ministerrat-26-mai-2021.html>

anerkennen, anerkannt wird. Das bedeutet, dass es zwingend Vereinbarungen mit den Städten auf Ebene der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften zur Umsetzung des Klimatickets Regional bedarf.

Weiters findet sich im Ministerratsvortrag, dass die Abgeltung der Verkehrsunternehmen mit eigener Erlösverantwortung möglichst nutzungsabhängig zu erfolgen hat. Das bedeutet, dass das BMF sehr wohl eine Prüfung dahingehend einleiten sollte, ob die Länder die Auszahlung der Bundesmittel für die Einführung der regionalen Stufen des Klimatickets Österreichs auch tatsächlich nutzungsabhängig vorgenommen haben.

Die Länder bekommen die Bundesgelder für die Einführung des Klimatickets erst nachträglich vom Bund ausbezahlt. Vor Überweisung der Gelder durch den Bund muss das Land sachgerecht darstellen, in welche Bundeslinien bzw. Projekte die Gelder investiert werden. Ein Schreiben des Österreichischen Städtebundes, wonach anstelle der bereits avisierten 100 Mio. Euro ein Betrag von mindestens 250 Mio. Euro für die Umsetzung regionaler Jahresnetzkarten für Städte vorgesehen sein sollte, wurde seitens der Bundesstellen nicht weiterverfolgt.

Rückflüsse der vom Bund erstatteten Mindereinnahmen aus dem jeweiligen Regionalen Klimaticket an die Städte sind vor allem bei Städten mit Bruttobestellungen alles andere als abgeschlossen und funktioniert auch bei Städten mit eigenem Verkehrsunternehmen nicht nach einem klaren Prozedere. Kritisch anzumerken ist, dass nicht alle Bundesländer die für die Kompensation der Regionalen Klimatickets erhaltenen Bundesmittel tatsächlich an die erlösverantwortlichen (städtischen) Verkehrsunternehmen nutzungsabhängig weiterleiten. Vielmehr wird berichtet, die Bundesländer erachten diese Mittel nunmehr als Landesmittel, über welche diese frei verfügen können (z.B. um das Angebot des regionalen öffentlichen Bedarfsverkehrs zu erweitern).

Gemäß Rückmeldungen aus einzelnen Städten finden sich je nach Bundesland deutlich unterschiedliche Modelle hinsichtlich der Mittelweiterleitung der Regionalen Klimaticketmittel des Bundes an die Städte. Teils werden die Mittel direkt an die Stadt weitergegeben, teils gehen sie an stadteigene Gesellschaften oder finden nur indirekt Eingang über Tarifvereinbarungen, teils werden sie als Landesmittel behandelt und nicht bzw. noch nicht an die Städte weitergeleitet. In einem Bundesland werden (mit Bezug auf ein Rechtsgutachten das besagt, dass das Land den öffentlichen Verkehr einer Stadt nicht mitfinanzieren darf) bislang keine Mittel an die Landeshauptstadt oder weitere Städte weitergeleitet. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass es sich bei den Mitteln des Bundes für die Regionalen Klimatickets um originäre Bundesmittel handelt und eine differenzierte Betrachtung daher angebracht wäre.

Unterschiede und Transparenzdefizite gibt es betreffend der Zuteilungskriterien auf die einzelnen Städte. Keine einheitliche Vorgehensweise gibt es zudem bei der Berechnung der Verwanderung aus anderen Ticketkategorien in Richtung Klimaticket. Unklarheiten ergeben sich auch bei der Frage, wie weit Angebotserweiterungen aufgrund des durch das KTR induzierten Fahrgastanstiegs, oder Effekte wie Inflation oder gestiegene Energiekosten im Zuge der Weiterleitung der Bundesmittel an die Städte berücksichtigt werden. Kritisch wird die zeitliche Befristung der Regelung gesehen, wengleich eine Verlängerung in Aussicht gestellt wurde.

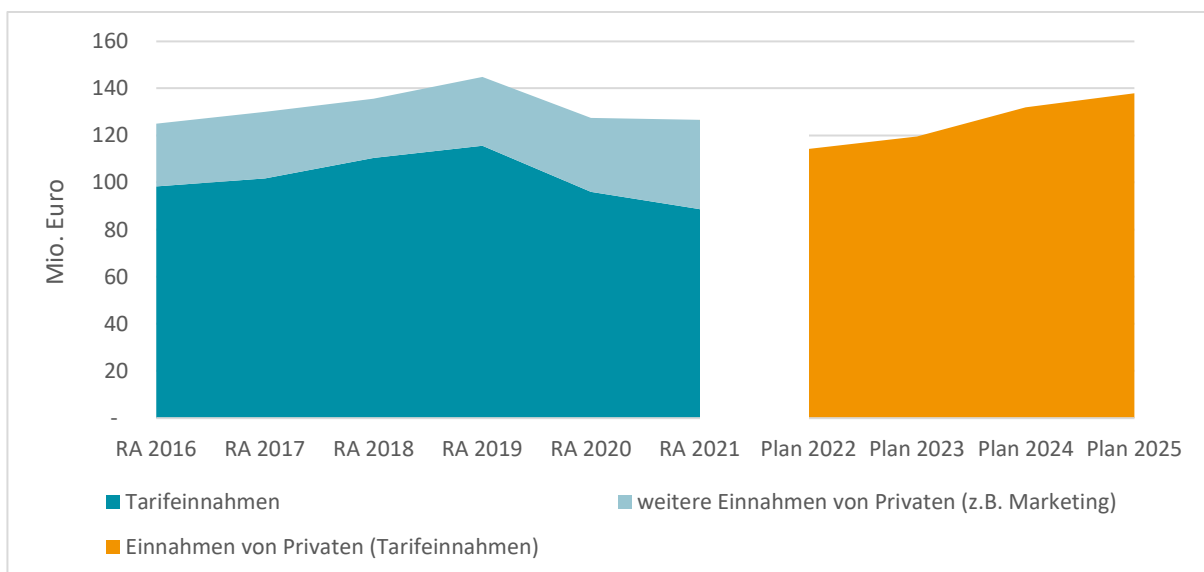
Im Rahmen der Erhebung war es lediglich in vier der befragten Städte möglich, den Ersatz für Mindereinnahmen aus dem Klimaticket (bundesweites und regionales Klimaticket zusammen) zu schätzen. Dabei zeigt sich, dass die Städte durchaus mit unterschiedlichen Betroffenheiten rechnen. So schätzen zwei größere Städte mit Mindereinnahmen mit 17 bzw. 20 Prozent der

bisherigen Tarifeinnahmen, in einer größeren Stadt liegt der geschätzte Anteil bei 27 Prozent, in einer mittleren Stadt hingegen nur bei 6 Prozent.

Die geringe Zahl an Nennungen hängt auch mit der jeweiligen Organisationsform zusammen. Städte, die über Bruttoverträge bei der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft öffentliche Verkehre bestellen und deren Einnahmen aus dem öffentlichen Verkehr (Ticketverkauf) direkt an die Verkehrsorganisationsgesellschaft gehen, hatten aufgrund der bundesweiten bzw. regionalen Klimatickets bislang noch keine Änderungen der bestehenden Verträge zu verzeichnen. Der pauschale Betrag, den die Stadt an die Verkehrsorganisationsgesellschaft entrichtet, änderte sich kurzfristig nicht. Voraussichtlich wird es über die Laufzeit eine Verteuerung der pauschalen Abgeltung geben. Wie die Abgeltung der Mindererlöse an die einzelnen Besteller erfolgt, hängt davon ab, wie Erlösverantwortung und das Innenverhältnis zwischen Stadt und Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft vertraglich geregelt sind. Hier steht eine Analyse, in wieweit auch tatsächlich eine Weiterleitung der Bundesmittel für das KTR an die Städte erfolgt, erst bevor.

Betrachtet man die Entwicklung der Tarifeinnahmen insgesamt, zeigt sich von 2016 bis 2019 ein kontinuierlicher Anstieg um 18 Prozent, 2020 und 2021 sanken diese pandemiebedingt bzw. aufgrund der Einführung des Klimatickets sogar unter das Niveau von 2016. Im Zeitraum 2022 bis 2025 ist wieder ein kontinuierlicher Anstieg um 21 Prozent geplant.

**Abbildung 18: Einnahmen von Privaten, 2016-2025**



Quelle: KDZ: eigene Berechnungen, 2023; auf Basis: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022.

## 2.3 Finanzausweisung des Bundes gemäß § 23 FAG 2017

Gemäß § 23 Abs. 1 und 2 FAG 2017 wird vom Bund eine Finanzausweisung zur Förderung von öffentlichen Personennahverkehrsunternehmen (Absatz 1) sowie für Investitionen im Bereich der Straßenbahn- und Obus-Linien (Absatz 2) an die Gemeinden ausgeschüttet. Im Jahr 2022 lag das Volumen bei 99,6 Mio. Euro (49,4 Mio. Euro gemäß Absatz 1, 50,2 Mio. Euro gemäß Absatz 2).

### Unterdurchschnittliche Dynamik

Da ein Teil der bereitgestellten Summe auf einem Fixbetrag beruht, liegt die Dynamik der Finanzausweisung 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 die erforderlichen eigenen Zuschüsse der Städte zum ÖV von Jahr zu Jahr steigen.

### Problematische Aspekte zur Transparenzdatenstelle

Mit dem FAG 2017 wurde die Weiterleitung der Mittel an die Länder übertragen und mit einer Weiterleitungsverpflichtung an die Städte gemäß der Meldungen an die Transparenzdatenstelle gemäß §30a ÖPNRV-G versehen. In der Praxis hat sich gezeigt, dass die Einmeldung in die Transparenzdatenstelle durch die Länder nicht überall korrekt im Sinne von § 30a ÖPNRV-G erfolgt. So weigert sich das Bundesland Kärnten nach wie vor, die vollen Ausgaben der Stadt Klagenfurt für das eigene städtische Verkehrsunternehmen in die Transparenzdatenstelle einzumelden. Das hat dazu geführt, dass die Stadt Klagenfurt mit der Regelung gemäß FAG 2017 um etwa 75 Prozent weniger Mittel erhält als nach der vorherigen Regelung gemäß FAG 2008.

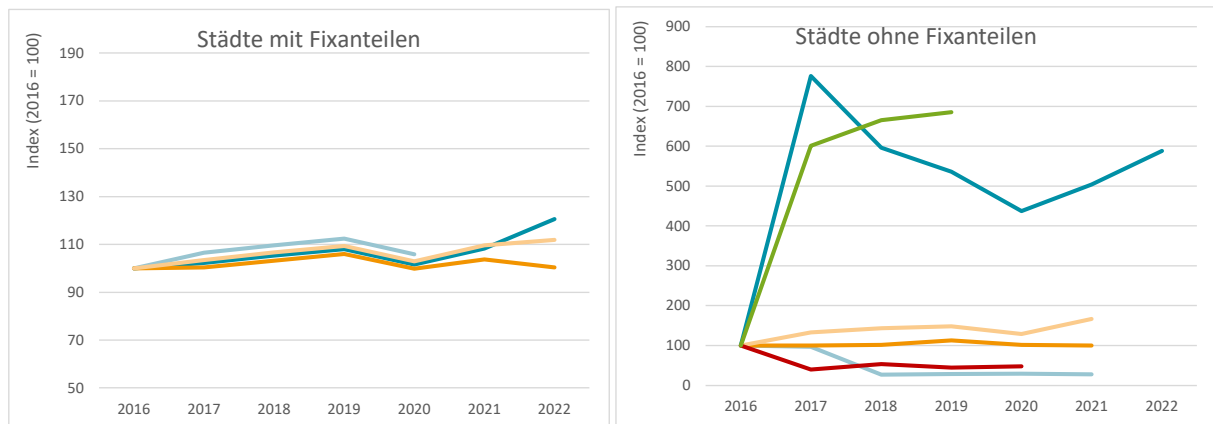
### Fehlende leistungsbezogene Mittelzuteilung

Die Städte Wien, Graz, Innsbruck, Linz und Salzburg erhalten aufgrund ihrer Sondersituation mit schienengebundenen Verkehren jeweils fixe Vorausanteile an den Ländertöpfen. Die danach verbleibenden Mittel werden entsprechend der finanziellen Belastung der Gemeinden auf Basis der Daten gemäß § 30a Abs. 1 ÖPNRV-G verteilt. Damit erfolgt die Mittelzuteilung primär auf Basis der Netto-Ausgaben der Gemeinden, ein Bezug zu den spezifischen Aufgaben im ÖV ist nicht gegeben.

### Starke Verwerfungen bei Städten durch die Umstellung mit dem FAG 2017

Interessant ist ein Blick auf die doch sehr unterschiedlichen Entwicklungen nach einzelnen Städten. Jene Städte mit fixen Anteilen an den Ländertöpfen (daher die Straßenbahn- bzw. O-Bus-Städte Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck) haben eine konstante Entwicklung. Bei den anderen Städten zeigen sich stark unterschiedliche Entwicklungen. So kam es mit der Umstellung der Verteilungssystematik ab dem FAG 2017 in zwei Städten zu einem deutlichen Anstieg der Finanzausweisung (über das sechsfache), während zwei Städte starke Rückgänge in Kauf nehmen mussten (durchschnittlich -54 bzw. -72 Prozent). Generell zeigen sich innerhalb des Betrachtungszeitraums in mehreren Städten deutliche Schwankungen.

**Abbildung 19: Indexentwicklung der § 23 FAG-Mittel in den einzelnen Städten ab 2016**



Quelle: KDZ: eigene Berechnungen 2023; auf Basis: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022, Bund: Transparenzdatenstelle ab 2017, BMF: Mittel gemäß § 20 FAG 2008.

Anmerkung: Befragungsergebnisse wurden hier ergänzt durch Informationen aus der Transparenzdatenstelle (Daten liegen hier nicht in allen Bundesländern für die gesamte Periode vor.)

### Vorschlag für eine Reform von § 23 FAG 2017

Aufgrund der genannten Problematik rund um § 23 FAG 2017 hat der Österreichische Städtebund einen Reformvorschlag in Auftrag gegeben, welcher von der TU Wien sowie von KCW ausgearbeitet wurde<sup>27</sup>. Ziel des Vorschlages ist es, einerseits eine bessere Einnahmenbasis für Städte durch eine Aufstockung der Mittel zu schaffen, andererseits eine Zuteilung der Mittel nach objektiven, transparenten sowie leistungsbezogenen Indikatoren zu ermöglichen.

Auf Basis der ÖV-Güteklassen wurden jene ÖV-Angebote herausgefiltert, welche von der jeweiligen Gemeinde in hohem Maße beeinflusst werden können. Dies sind in erster Linie Citybus, Ortsbus, O-Bus, Straßenbahn und U-Bahn. Darüber hinaus gibt es auch Überlegungen, wie man den kommunal finanzierten Regionalbusverkehr in das Modell aufnehmen könnte. Ergebnis ist eine Klassifizierung der Gemeinden nach insgesamt acht Güteklassen hinsichtlich des kommunalen ÖV-Angebotes.

Darauf basierend wurde ein Vorschlag für eine alternative Berechnung der Verteilung der Mittel gemäß § 23 FAG 2017 vorgenommen. Anstelle der Verwendung der Daten aus der Transparenzdatenstelle (Netto-Ausgaben) sollen künftig die drei struktur- und leistungsbezogenen Indikatoren Einwohner\*innen (50%), ÖV-Güte (40%) und Fläche (10%) verwendet werden. Im Sinne einer Gleichbehandlung der Aufgabenträger und der Wertsicherung wäre eine Verdoppelung der FAG-Mittel zweckmäßig.

<sup>27</sup> Näheres hierzu unter <https://www.staedtebund.gv.at/themen/mobilitaet/>

### 3 Investitionen

#### 3.1 Dekarbonisierung der Busflotten

Ein wesentlicher Faktor für die erforderlichen Investitionen der Städte in den nächsten Jahren ist die Dekarbonisierung des Busverkehrs. Mit dem Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz (SFBG) wird die jeweilige „zuständige Behörde“ verpflichtet, bei Neubeschaffungen und Bestellungen von Verkehrsleistungen sukzessive auf saubere und emissionsfreie Busse umzustellen. Andernfalls drohen hohe Bußzahlungen.

Dabei müssen von 02.08.2021 bis 31.12.2025 mindestens 45 Prozent der Beschaffungen in Österreich mit Nullemissions- oder sauberen Fahrzeugen erfolgen, wovon die Nullemissionsfahrzeuge mindestens 22,5 Prozent betragen müssen. In Phase 2 (ab 01.01.2026 bis mind. 31.12.2030 – danach werden die Quoten seitens der Europäischen Kommission vermutlich hinaufgeschraubt werden) müssen bereits 65 Prozent der Beschaffungen mit Nullemissions- oder sauberen Fahrzeugen erfolgen, wovon die Nullemissionsfahrzeuge mindestens 32,5 Prozent betragen müssen.

Zuständige Behörden können Erfassungsgemeinschaften bilden, um zusammen mit anderen zuständigen Behörden den Nachweis der Quotenerfüllung zu erbringen. Sollte die Erfüllung der Quote über die Erfassungsgemeinschaft allerdings nicht gelingen, muss jeder die Quote für sich selbst erfüllen. Die Städte unterliegen und Berichterstattungspflichten und haben Bußen von bis 225.000€ pro Fahrzeug das nicht gemäß der Richtlinie beschafft wurde zu erwarten.

Um den Städten einen Orientierungsrahmen zu geben, haben Städtebund und MPO dazu gemeinsam ein Rechtsgutachten in Auftrag gegeben.<sup>28</sup>

#### Mehrausgaben Dekarbonisierung in MPO-Städten

Gemäß einer Erhebung durch KCW (KCW, 2023) (Abbildung 20 und Tabelle 5) liegen die Investitionskosten für die Busbeschaffung der MPO-Städte<sup>29</sup> Wien, Graz, Linz, Salzburg, Klagenfurt und Innsbruck (primär Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur) im Zeitraum 2022-2025 bei 189 Mio. Euro, im Zeitraum 2026-2030 bei zumindest 220 Mio. Euro. Hinzu kommen Mehrkosten für Investitionen in Betriebshöfe, die erforderlich sind, um die Umstellung auf alternative Antriebe zu ermöglichen. Ohne Wien belaufen sich hier die Kosten im Zeitraum 2022 bis 2025 auf ca. 78 Mio. Euro bzw. im Zeitraum 2026-2030 auf ca. 407 Mio. Euro.

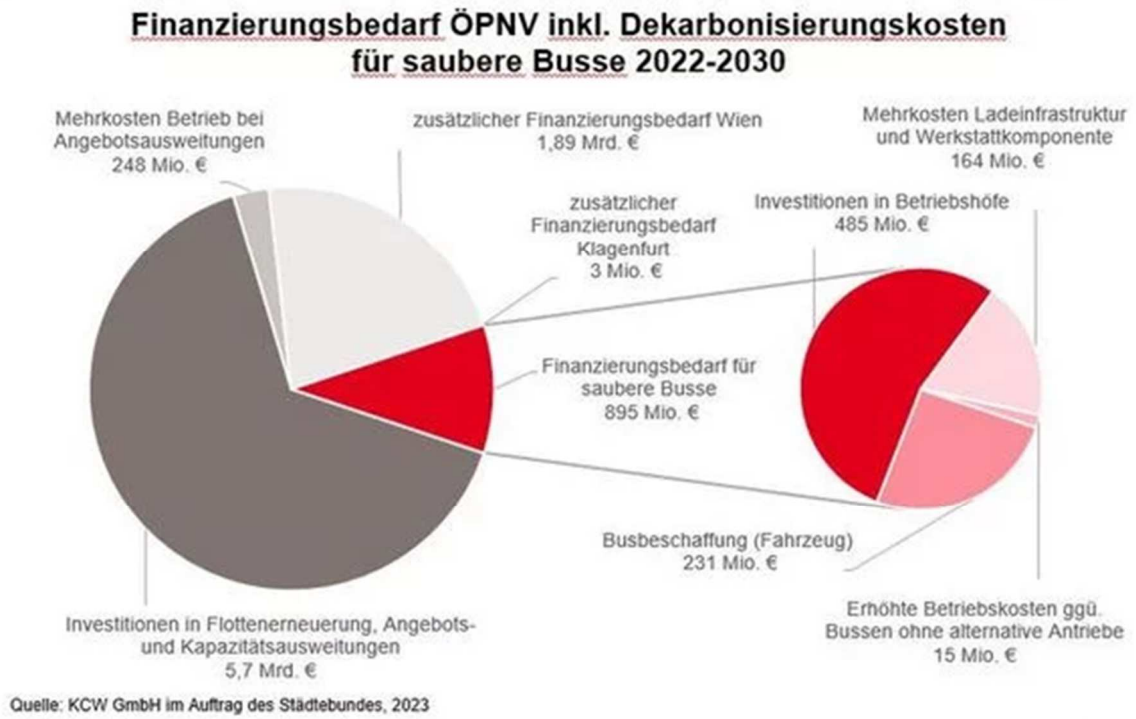
In den MPO-Städten sind aktuell 1.077 Fahrzeuge im Einsatz. Davon verfügen bereits etwa 17 Prozent (187 Fahrzeuge) über alternative Antriebe. Zu nennen sind etwa die O-Bus-Flotten der Salzburg AG und der Linz Linien, weiters auch einzelne Fahrzeuge bei den Wiener Linien. Um die gesetzten Dekarbonisierungsziele zu erreichen, werden bis 2030 weitere knapp 400 emissionsfreie Busse einzusetzen sein (KCW, 2023).

<sup>28</sup> Siehe [https://www.staedtebund.gv.at/themen/mobilitaet/publikationen/publikationen-details/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=122822&cHash=5642dcf4bdd418656b279012125b423e](https://www.staedtebund.gv.at/themen/mobilitaet/publikationen/publikationen-details/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=122822&cHash=5642dcf4bdd418656b279012125b423e)

<sup>29</sup> Die Städte Wien, Graz, Linz, Salzburg, Klagenfurt und Innsbruck arbeiten im Rahmen der Mobilitätsplattform Österreich (MPO) zusammen.



Abbildung 20: Finanzierungsbedarf Mobilitätswende im städtischen ÖPNV



Quelle: <https://www.staedtebund.gv.at/themen/mobilitaet/> [download 31.5.2023]

Tabelle 5: Mehrausgaben Dekarbonisierung Busverkehr in den MPO-Städten

|   | 2022-2025  | 2026-2030   |
|---|--|---|
| Busbeschaffung (Fahrzeug)                                     | 96 Mio. €*<br><i>(ohne Wien)</i>                       | 135 Mio. € **<br><i>bzw. 27 Mio. € p.a.</i>                     |
| Mehrkosten Ladeinfrastruktur und Werkstattkomponente *        | 78 Mio. €  | 86 Mio. €   |
| Erhöhte Betriebskosten ggü. Bussen ohne alternative Antriebe* | 15 Mio. €<br><i>(ohne Wien)</i>                        | k. A.   |
| <b>Summe Mehrkosten ohne neue Betriebshöfe</b>                | <b>189 Mio. €</b><br><i>(Betriebskosten ohne Wien)</i> | <b>mind. 221 Mio. €</b><br><i>(ohne erhöhte Betriebskosten)</i> |
| <b>Investitionen in Betriebshöfe*</b>                         | <b>ca. 78 Mio. €</b><br><i>(ohne Wien)</i>             | <b>ca. 407 Mio. €</b><br><i>(ohne Wien)</i>                     |
| <b>Summe Mehrkosten inkl. neue Betriebshöfe</b>               | <b>mind. 267 Mio. €</b><br><i>(teils ohne Wien)</i>    | <b>mind. 628 Mio. €</b><br><i>(teils ohne Wien)</i>             |

Quelle: KDZ: eigene Darstellung (2023); auf Basis: KCW (2023).

Anmerkungen: \* Angaben der MPO-Städte \*\* Qualifizierte Schätzung KCW

## EBIN-Förderprogramm

Zur finanziellen Unterstützung der Dekarbonisierung des Busverkehrs steht für den Zeitraum 2022 bis 2025 das Förderprogramm EBIN<sup>30</sup> in der Höhe von 275 Mio. Euro für diesen Zeitraum zur Verfügung. Das EBIN-Programm steht dabei nicht nur Städten und Ländern, sondern auch privaten Busbetreibern offen – und das, obwohl deren Busse (Reisebusse) gar nicht in die Umrüstungsverpflichtung des Straßenfahrzeugbeschaffungsgesetzes fallen.

Das Programm zielt primär auf die Fahrzeugbeschaffung ab, eine Infrastrukturförderung ist nur in sehr begrenztem Ausmaß vorgesehen. Um über die reine Versuchsphase hinauszukommen, bedarf es jedoch auch hoher Investitionen in die zugehörige Infrastruktur wie neue Ladestationen und Werkstätten. Zusätzlich hat sich in der Praxis gezeigt, dass auch die Errichtung neuer Betriebshöfe notwendig ist, um mittel- bis langfristig einen flächendeckenden Betrieb zu ermöglichen.

Dies bringt Städte in eine schwierige Situation. Da Fördertöpfe zu Infrastrukturinvestitionen für den städtischen ÖV weitgehend fehlen, bedarf es einer Prioritätensetzung. Auf der einen Seite sollen Städte als Beitrag zur Mobilitätswende Kapazitäten und Angebote ausbauen, um möglichst viele Menschen vom MIV zum ÖV zu bringen. Auf der anderen Seite besteht eine gesetzliche Verpflichtung zur Umstellung der Busse mit Strafandrohungen bei Zielverfehlung in Höhe von 225 Tsd. Euro pro Bus, der nicht oder mit falschem Antrieb beschafft wurde<sup>31</sup>. Dadurch kommt es zu einer Konkurrenzsituation zwischen Kapazitätsausbau und der Dekarbonisierung der Fahrzeuge.

Insgesamt ist ersichtlich, dass der Anteil an Förderungen an den gesamten Investitionen mit dem EBIN-Programm angestiegen ist. Dennoch zeigt sich aus heutiger Sicht in einigen Städten, dass sie trotz bereits zugesicherter Förderzusagen diese nicht antreten werden können, sofern sich nicht noch eine Möglichkeit zur Abdeckung der erforderlichen Infrastrukturinvestitionen für Busbetriebshöfe eröffnet. Auch inkl. EBIN befinden sich die Förderungen weiterhin auf einem niedrigen Niveau.<sup>32</sup>

## Aktueller Planungsstand

Die Planungen zur Dekarbonisierung der Busflotten sind in den einzelnen Städten dabei sehr unterschiedlich weit fortgeschritten. So gaben nur vier der befragten Städte ambitionierte Zielwerte für die Dekarbonisierung an. Es ist jedoch in allen Städten ein Ausbau in Planung, wobei in einigen Städten die Entscheidung zur gewählten Technologie noch offen ist. Klagenfurt und Graz möchten bis 2030 zu 100 Prozent umstellen (v.a. Batteriebusse). In Salzburg und Linz befinden sich bereits jetzt O-Bus-Linien.

Deutliche Differenzen zeigen sich auch hinsichtlich der Frage, um wieviel Prozent die Kosten für die Anschaffung der geplanten emissionsarmen bzw. -freien Fahrzeugen gegenüber konventionellen Fahrzeugen höher liegen. Vier Städte gaben an, dass die neu angeschafften Fahrzeuge zwei- bis dreimal so teuer sind wie konventionelle Fahrzeuge. Der niedrigste angegebene Wert bewegte sich bei 60 Prozent Mehrkosten.

<sup>30</sup> <https://www.ffg.at/EBIN>

<sup>31</sup> Der Städtebund hat im Sommer 2022 gemeinsam mit den städtischen Verkehrsunternehmen (MPO) ein Rechtsgutachten zu Anwendung- und Auslegungsfragen des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes (SFBG) erstellen lassen [https://www.staedtebund.gv.at/themen/mobilitaet/publikationen/publikationen-details/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=122822&cHash=5642dcf4bdd418656b279012125b423e](https://www.staedtebund.gv.at/themen/mobilitaet/publikationen/publikationen-details/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=122822&cHash=5642dcf4bdd418656b279012125b423e)

<sup>32</sup> Näheres hierzu im Kapitel IV 2 Geplante Entwicklung der Investitionen 2022 bis 2025.

## Zuständigkeiten

Die Verantwortung für die Umsetzung des Straßenfahrzeugbeschaffungsgesetzes (daher für die Bestellung emissionsfreier oder -armer Busse) ist noch nicht in allen Städten klar.

Ein Blick in das ÖPNRV-G 1999 als Grundlagengesetz hilft hierbei auch nur bedingt. Hier können sowohl Gemeinden als auch Länder Aufgabenträger sein. Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften können im Auftrag der Gebietskörperschaften Verkehrsbestellungen durchführen, agieren dabei aber als Dienstleister für Gemeinden bzw. Länder, sind aber nicht die „zuständige Behörde“.

In Bezug auf Städte sind dabei mehrere Modelle hinsichtlich Bestellung vorstellbar:

- Die Stadt bestellt selbst oder durch ein von ihr mit der Bestelleraufgabe betrautes Regieunternehmen (städtisches oder privates Unternehmen)
- Die Stadt beauftragt die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft (VVOG) mit der Abwicklung der Bestellung und trägt die Kosten des städtischen Verkehrs. Die VVOG handelt dann im Auftrag der Stadt, die weiterhin „zuständige Behörde“ gem. PSO-VO bleibt.
- Die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft bestellt im Auftrag des Landes den regionalen Verkehr, dieser wird in Bezug auf ein verbessertes (umfangreicheres) Angebot im Stadtgebiet von der Stadt mitfinanziert.
- Die Stadt bestellt teilweise selbst (bzw. bei städtischen oder privaten Unternehmen) und teilweise bei der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft.

Grundsätzlich ist die Stadt „zuständige Behörde“ gemäß PSO-VO und ist somit direkt von den Verpflichtungen des SFBG betroffen. Wird die Stadt allerdings vom Regionalverkehr mitbedient und finanziert nur einen Rest des Stadtverkehrs über Zusatzbestellungen bei der VVOG, so sollte die Rollenverteilung zwischen Stadt und VVOG geklärt werden. Dies ist von Bedeutung, da die zuständige Behörde für die Einhaltung des SFBG zuständig ist und daher für die vorgeschriebenen Mindestanteile an emissionsfreien oder -armen Fahrzeugen verantwortlich ist.

## 3.2 Investitionen in den Ausbau von Kapazitäten

Nachfolgend wird neben den Investitionen gemäß der vorliegenden Erhebung auch auf mehrere Studienergebnisse zu Investitionsbedarfen zurückgegriffen.

In den städtischen Räumen besteht ein hohes Potenzial für eine rasche Mobilitätswende. Städte weisen eine kompakte Siedlungsstruktur auf und gleichzeitig besteht ein hohes Verkehrsaufkommen. Das sind günstige Ausgangsbedingungen, um im Vergleich zum ländlichen Raum einfacher und effizienter die Wege vom Auto zum öffentlichen Verkehr oder zu weiteren umweltfreundlicheren Verkehrsarten zu verlagern.

### Investitionsbedarfe in den Städten über 30.000 EW ohne Wien

Gemäß den mittelfristigen Finanzplanungen der zehn Städte über 30.000 EW, welche an der vorliegenden Erhebung teilgenommen haben, liegt deren Investitionsvolumen im Zeitraum 2023 bis 2025 zwischen 123 und 137 Mio. Euro pro Jahr.

Es kann geschätzt werden, dass zu den Investitionen gemäß Erhebung für die fehlenden Städte über 30.000 EW<sup>33</sup> nochmals rund 10 Mio. Euro an Investitionen hinzukommen.<sup>34</sup> Am Beispiel 2023 läge der Investitionsbedarf der Städte über 30.000 EW daher bei rund 150 Mio. Euro für ein Jahr.

### **Investitionsbedarfe in den MPO-Städten**

Aktuelle Zahlen zu den Investitionsmehrkosten in Städten bietet eine Erhebung von KCW im Jahr 2023 (KCW, 2023). Befragt wurden die Städte Wien, Graz, Linz, Salzburg, Klagenfurt und Innsbruck. Im Zeitraum 2022 bis 2025 zeigen sich hier Investitionsmehrkosten für Angebotsausweitung und Kapazitätsausweitungen in der Höhe von 1,9 Mrd. Euro allein für diese sechs Städte. Im Zeitraum 2026 bis 2030 steigt der Investitionsbedarf auf 3,8 Mrd. Euro.

Siehe hierzu auch Abbildung 20.

### **Investitionsbedarfe in Stadtregionen**

Im Rahmen einer Erhebung 2018 (Mitterer et al., 2018) für die Unter-Arbeitsgruppe zum stadtregionalen ÖV<sup>35</sup> ergab sich für den Zeitraum 2018 bis 2030 ein Investitionsbedarf in Stadtregionen der Städte und Länder gemeinsam von rund 9,4 Mrd. Euro für Infrastrukturinvestitionen und weitere 0,7 Mrd. Euro für die städtischen Fuhrparke. Dies umfasst den Investitionsbedarf der Bundesländer (ausgenommen Burgenland, Niederösterreich und Kärnten), aller Landeshauptstädte und ausgewählter Städte über 30.000 EW (Villach, Wels, Steyr, Dornbirn, Feldkirch).

Umfasst waren dabei alle für den ÖPNRV relevanten Verkehrsmittel, daher sowohl innerstädtische Verkehrsangebote als auch Regionalverkehre inkl. der von den ÖBB angebotenen Leistungen des Nah- und Regionalverkehrs. Die erhobenen Investitionsbedarfe stellen dabei den aktuellen Planungsstand des Jahres 2018 dar, welcher jedoch primär den Zeitraum bis 2025 abdeckte.

Weiters ist zu betonen, dass sich die Planungen stark an den verfügbaren Finanzierungsrahmen orientieren und insbesondere die Dekarbonisierungserfordernisse noch nicht ausreichend berücksichtigt waren.

### **Förderprogramme für ÖPNRV-Investitionen**

Um Investitionen in den ÖPNRV voranzutreiben, erfolgt seit 2020 im Rahmen der Nahverkehrsmilliarde eine Förderung der Stadtregionalbahnen in der Höhe von 31 Mio. Euro pro Jahr.<sup>36</sup> Darüber hinaus fehlen Förderprogramme, die insbesondere die Städte bei der Umsetzung der doch beachtlichen Investitionserfordernisse unterstützen. So fehlen für innerstädtische Projekte transparente Förderprogramme mit entsprechender Planungssicherheit.

Dadurch entsteht ein nicht unwesentliches Risiko, dass die erforderlichen Investitionen von den Städten aus eigener Kraft nicht umgesetzt werden können. Gerade vor dem Hintergrund des Ziels der Dekarbonisierung des Verkehrssystems bis zum Jahr 2040 (BMK 2021, S. 12), wäre es jedoch nötig, ausreichend Mittel für den ÖPNRV zur Verfügung zu stellen und damit auch die Planungssicherheit für alle zu erhöhen.

<sup>33</sup> Wels, Dornbirn, Wr. Neustadt, Feldkirch

<sup>34</sup> Schätzung basierend auf den durchschnittlichen Pro-Kopf-Investitionen der Städte zwischen 30.000 und 70.000 EW mit eigenen ÖV-Betrieben.

<sup>35</sup> Mit Vertreterinnen und Vertretern von Bund, Ländern und Städtebund.

<sup>36</sup> <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen/regionalstadtbahnen.html>

### Ergänzende Problematik: Gestiegene Baukosten

Ein deutlicher Unsicherheitsfaktor für Städte stellt derzeit die Entwicklung der Baukosten dar. Ein wesentlicher Parameter dafür ist der Baupreis-Index, der im Jahresdurchschnitt 2022 um +15,6 Prozent höher lag als 2020.<sup>37</sup>

Von Seiten der Städte wurde dabei auf mehrere kritische Aspekte hingewiesen.

- Aufgrund der Verteuerung der Projekte können insgesamt weniger Projekte als geplant umgesetzt werden. Da der Zuschussbedarf durch die Stadt bei den Projekten steigt, ist eine Reduktion der Investitionsprojekte notwendig.
- Jedenfalls ist mit Verzögerungen der Bauvorhaben zu rechnen (auch wegen verlängerter Lieferzeiten).
- Die Anschaffung emissionsfreier oder -armer Fahrzeuge muss auf einen längeren Zeitraum als geplant aufgeteilt werden, wodurch der Umstieg verlangsamt wird.
- Wenn die Finanzierung der Infrastruktur-Projekte zur Umstellung der Busflotte nicht gesichert ist, kann eine Dekarbonisierung der Busse nicht umgesetzt werden.
- Es besteht die Gefahr, dass die Anforderungen an bauliche Maßnahmen sinken können.

<sup>37</sup> <https://www.statistik.at/Indexrechner/Controller>

## **VI Empfehlungen zur Weiterentwicklung**

Um die Klimaziele gemäß Mobilitätsmasterplan zu erreichen, müssen bis 2040 deutlich mehr Menschen den öffentlichen Verkehr nutzen als bisher. Demnach ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs – gemessen an den zurückgelegten Personenkilometern – von 70 Prozent (2018) auf 54 Prozent (2040) zu senken. Hingegen müsste der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 27 auf 40 Prozent steigen (BMK 2021, S. 12).

Diese Veränderung des Modal Split kann in Kombination mit einer Vielzahl anderer nachfrageseitiger Maßnahmen nur durch massive Investitionen in den öffentlichen Verkehr gelingen und bedeutet große Anstrengungen auf allen drei Gebietskörperschaftsebenen. Die Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV) stellt sich dabei als insgesamt komplex dar. Um die großen Herausforderungen in den nächsten Jahren meistern zu können, bedarf es daher einer Weiterentwicklung der bestehenden Strukturen und Prozesse in der öffentlichen Verkehrsplanung und Verkehrspolitik. Dies betrifft einerseits Governance-Fragen, andererseits ist die Finanzierbarkeit der Aufgaben zu gewährleisten, um die Zielerreichung zu ermöglichen.

Die aktuell laufenden Verhandlungen zum Finanzausgleichsgesetz 2024 bieten die Gelegenheit, Fragen der Finanzierbarkeit des öffentlichen Verkehrs insbesondere für die kommunale Ebene aufzuwerfen und bestehende Strukturen und Prozesse zu hinterfragen. Dies erscheint insbesondere angesichts der im Vorkapitel ausgeführten Herausforderungen von hoher Bedeutung. So benötigen Städte geeignete rechtlich abgesicherte, finanzielle Rahmenbedingungen, um ihren Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten zu können.

### **1 Multi-Level-Governance: Mehr Abstimmung und Aufgabenbezug bei der Finanzierung**

Der öffentliche Verkehr zeigt mehrfach wenig abgestimmte Zielsetzungen, Finanzierungsinstrumente und bedeutende Schnittstellenproblematiken, da es vielfältige Abstimmungsebenen nicht nur zwischen Bund, Ländern und Gemeinden, sondern auch mit weiteren Akteurinnen/Akteuren gibt. Verbesserungen in der Mehr-Ebenen-Governance wären hier ein wichtiger Beitrag für z.B. gemeinsame und aufeinander abgestimmte Zielsetzungen, koordinierte Prozesse und eine Finanzierungsstruktur, welche sich an den erbrachten Aufgaben orientiert.

#### **Zielsteuerung ÖV**

Wichtiges Element einer Multi-Level-Governance ist die Abstimmung der Zielsetzungen über die drei Gebietskörperschaftsebenen hinweg (z.B. Ausbauziele, Versorgungsziele). Dies wäre über eine Art. 15a-Vereinbarung zur Zielsteuerung Öffentlicher Verkehr (ähnlich der Zielsteuerung Gesundheit) möglich und könnte eine wichtige Basis für die Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs darstellen.

#### **ÖV-Finanzierungsgesetz**

Insbesondere durch eine Bündelung bestehender Finanzierungsinstrumente in einem gemeinsamen ÖV-Finanzierungsgesetz könnten die bisher zersplitterten Finanzierungsregelungen zusammengeführt und auf eine einheitliche, dauerhafte Basis gestellt werden. Ähnliche Ansätze für solche Regelungen zeigen sich etwa mit dem

Regionalisierungsgesetz in Deutschland oder den Nahverkehrsgesetzen in Baden-Württemberg oder Brandenburg.

Die Verteilung der derart zusammengeführten Mittel wäre dann nach objektiven Maßstäben (bundesweit einheitliche Kriterien) durchzuführen und sollte etwa bestehende Strukturen (wie z.B. Einwohnerzahl, Fläche) sowie die Qualität des ÖV (z.B. ÖV-Güteklassen) berücksichtigen. Dies sollte insgesamt zu mehr Effizienz führen und die Planungssicherheit für Städte erhöhen. Ein konkreter Vorschlag hierzu ist unter „2.3 Finanzausgleich des Bundes gemäß § 23 FAG 2017“ dargestellt.

## 2 Zusätzliche Mittel über den Finanzausgleich 2024

Die in der Erhebung sichtbar gewordene wachsende Finanzierungslücke im städtischen ÖV birgt nicht nur das Risiko, dass die Klimaziele aufgrund der fehlenden Mittel für den weiteren Ausbau verfehlt werden, sondern auch, dass es immer schwieriger wird, das bestehende Angebot aufrecht zu erhalten. Bereits in den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass die Investitionen zurückgefahren werden mussten.

Dass der Zuschussbedarf der Städte kontinuierlich steigt – und gemäß Erhebung bis 2025 sogar bei 50 Prozent liegen soll – stellt die Städte insbesondere vor dem Hintergrund der kritischen Ausblicke auf die mittelfristige finanzielle Entwicklung der Gemeindebudgets<sup>38</sup> vor ein Problem. So konkurriert der ÖV-Bereich mit ebenso dynamischen Ausgaben im Kinderbetreuungsbereich, mit Ganztagschulen oder den Erfordernissen in den Bereichen Gesundheit und Soziales.

Um die Klimaziele zu erreichen, wird es daher notwendig sein, zusätzliche Mittel für den Erhalt und Ausbau des städtischen öffentlichen Verkehrs über den Finanzausgleich bereitzustellen. Wichtig dabei ist, gemeinsam geeignete Rahmenbedingungen für die Städte zu entwickeln (z.B. Angebotsausbau für Mobilitätswende; Dekarbonisierung; Auswirkungen Klimaticket). Neben der Finanzierung des laufenden Betriebs muss gesichert sein, dass für die notwendigen Investitionen ausreichend Mittel zur Verfügung stehen.

### **Aufstockung der Finanzausweisung gemäß § 23 FAG 2017 zur Stützung des laufenden Betriebs**

Die Einnahmen aus Finanzausweisungen des Bundes gemäß § 23 Abs. 1 und 2 FAG 2017 decken etwa 8 bis 9 Prozent der gesamten Einnahmen der Städte und ihrer Betriebe ab. Gemäß Finanzausgleichsgesetz dienen sie zur Förderung von öffentlichen Personennahverkehrsunternehmen (Absatz 1) sowie für Investitionen für Straßenbahn- und O-Bus-Linien (Absatz 2) an die Gemeinden. Im Jahr 2022 lag das Volumen bei 99,6 Mio. Euro (49,4 Mio. Euro gemäß Absatz 1, 50,2 Mio. Euro gemäß Absatz 2).

Da ein Teil der bereitgestellten Summe auf einem Fixbetrag beruht, liegt die Dynamik der Finanzausweisung 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 die Zuschüsse der Städte zum ÖV von Jahr zu Jahr steigen.

Eine Verdoppelung der Finanzausweisung gemäß § 23 FAG 2017 sowie eine dynamische Anpassung zumindest im Ausmaß der Ertragsanteile wäre daher eine erste Entlastung der laufenden städtischen Budgets und würde zur Absicherung der städtischen ÖV-Angebote

<sup>38</sup> Siehe hierzu die mittelfristige Gemeindefinanzprognose des KDZ mit Stand Dezember 2022: <https://www.kdz.eu/de/aktuelles/blog/mittelfristige-prognose-der-gemeindefinanzen-bis-2026>

beitragen. Zusätzlich sollten die Mittel nicht lediglich anhand der im Vorjahr bestandenen Netto-Ausgaben, sondern aufgrund von Struktur- und Erfolgsparametern verteilt werden, um eine verstärkte Aufgabenorientierung zu erreichen.<sup>39</sup>

### Einrichtung eines stadtreionalen ÖV-Investitionsfonds

Zur Finanzierung der erforderlichen Investitionen benötigen die Städte und Gemeinden Unterstützung seitens des Bundes (und der Länder) in Form von verlässlichen Finanzierungslösungen. Um die gesetzlichen Vorgaben (SFBG) zu erfüllen, den stadtreionalen Verkehr auszubauen, den Verkehr im ländlichen Raum zu attraktivieren und die Klimaziele im Verkehr zu erreichen, wird eine ausreichende und verlässliche Finanzierung benötigt.

Möglich wäre dies durch die Schaffung eines bundesweiten Investitionsfonds für den ÖPNRV, mit den Schwerpunkten der Dekarbonisierung des kommunalen und stadtreionalen ÖPNRV (z.B. Stadtbusse, Straßenbahn, U-Bahn, Schaffung von Betriebshöfen, Grunderneuerungen, Ausbau). Dies soll einerseits die Umsetzung des SFBG absichern, indem etwa die für den Einsatz von emissionsfreien und -armen Bussen notwendigen Infrastrukturen und Betriebshöfe errichtet werden können. Andererseits wäre damit der Ausbau der Kapazitäten zu ermöglichen, um eine Verbesserung des Modal Split zu erreichen.

Bei der Ausgestaltung ist wichtig, dass sich die Förderhöhe nach objektiven und transparenten Kriterien bemisst, wie etwa an wirkungsorientierten Kriterien (z.B. Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen, Verbesserung des Modal Split). Weiters bedarf es bundesweit einheitlicher Vergabekriterien, um bundeslandweise unterschiedliche Regelungen – und damit eine Ungleichbehandlung der Städte – zu vermeiden. Es muss jedoch Vorsorge getroffen werden, dass den regionalen Unterschieden Rechnung getragen wird.

Orientierung für die Investitionsförderung geben hierbei der Agglomerationsfonds in der Schweiz oder der Modellvorschlag des Deutschen Städtetages zur Finanzierung des kommunalen Klimaschutzes. Der Fonds könnte im Rahmen eines Vorwegabzuges im Finanzausgleichsgesetz als ein selbstständiger Fonds dotiert werden.

Zur Dotierung können mehrere Zugänge gewählt werden:

- Zweckwidmung bestehender gemeinschaftlicher Bundesabgaben: Ähnlich wie in der Schweiz und in Deutschland können bestehende Abgaben für die Finanzierung des ÖV zweckgewidmet werden. Hierfür bieten sich die Mineralölsteuer (Aufkommen 2021: 3,97 Mrd. Euro) und die motorbezogene Versicherungssteuer (Aufkommen 2021: 2,68 Mrd. Euro) an.<sup>40</sup>
- Zweckwidmung CO<sub>2</sub>-Abgabe: Dies hätte positive Effekte auf das Erreichen der ÖV-Klimaziele und würde bisherige negative Klima-Effekte des Klimabonus beseitigen<sup>41</sup> (Prognose 2024: 1,4 Mrd. Euro<sup>42</sup>).
- Streichen von klimaschädlichen Subventionen: Das Volumen der klimakontraproduktiven Förderungen im Verkehrsbereich liegt bei 2,5 bis 4,0 Mrd. Euro p.a. Zu nennen sind insbesondere: Mineralölsteuervergünstigung für Diesel 540-1.100 Mio. Euro, Pendlerpauschale 510 Mio. Euro, pauschale Besteuerung von Dienstwagen und Abstellplätzen 500 Mio. Euro, Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen 162-937 Mio. Euro (Kletzan-Slamanig et al., 2022).

<sup>39</sup> Ein konkreter Vorschlag hierzu ist unter „2.3 Finanzzuweisung des Bundes gemäß § 23 FAG 2017“ dargestellt.

<sup>40</sup> Gemäß BMF: <https://www.bmf.gv.at/themen/budget/finanzbeziehungen-laender-gemeinden/unterlagen-finanzausgleich.html>

<sup>41</sup> Siehe hierzu auch den Tätigkeitsbericht des ÖSTB 2022: <https://www.staedtebund.gv.at/ePaper/taetigkeitsbericht-2022/index.html>, S. 32-33.

<sup>42</sup> Gemäß Wirkungsfolgenabschätzung.



## VII Anhang

### 1 Nicht konsolidierte und transferbereinigte Werte

#### Ausgaben und Einnahmen der Städte und Gesellschaften

Tabelle 6 gibt einen Überblick zur Einnahmen- und Ausgabenentwicklung getrennt für die Städte und die gemeindeeigenen Betriebe bzw. städtischen Gesellschaften. Dies verschafft 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, zeigen sich insgesamt stark variierende Nettoausgaben zwischen 34 und 51 Mio. Euro in den Jahren 2016 bis 2021. Sowohl die Einnahmen als auch die Ausgaben sind in diesem Zeitraum leicht angewachsen (+3 Prozent bei den Ausgaben, +8 Prozent bei den Einnahmen).

Werden nur die Budgets der städtischen ÖV-Betriebe in Summe betrachtet, zeigt sich, dass die Ausgaben mit 12 Prozent gestiegen sind, während die Einnahmen leicht rückläufig waren (-5 Prozent). Dadurch kam es zu einem kontinuierlichen Anwachsen der Nettoausgaben um 60 Prozent.

**Tabelle 6: Einnahmen und Ausgaben der Städte über 30.000 EW und ihrer Gesellschaften (nicht konsolidiert und nicht transferbereinigt), 2016-2021<sup>43</sup>**

| ÖPNV Einnahmen und Ausgaben<br>in Tsd. Euro | 2016   | 2017           | 2018           | 2019            | 2020            | 2021            | Veränderung<br>2016-2021 |
|---|--|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------------|
|   | Städte Bregenz, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Klosterneuburg, Linz, Salzburg, St. Pölten, Steyr, Villach. |                |                |                 |                 |                 |                          |
| Ausgaben der Städte                         | 80.420   | 71.954         | 89.931         | 74.767          | 88.876          | 83.113          | 3%                       |
| Einnahmen der Städte                        | 35.058   | 37.850         | 38.583         | 37.844          | 39.694          | 37.822          | 8%                       |
| <b>Nettoausgaben Städte</b>                 | <b>-45.362</b>   | <b>-34.103</b> | <b>-51.348</b> | <b>-36.923</b>  | <b>-49.182</b>  | <b>-45.291</b>  | <b>0%</b>                |
| Ausgaben Betriebe                           | 444.558  | 448.673        | 447.638        | 481.809         | 454.073         | 499.344         | 12%                      |
| Einnahmen Betriebe                          | 329.235  | 349.752        | 376.413        | 378.127         | 323.942         | 314.403         | -5%                      |
| <b>Nettoausgaben Betriebe</b>               | <b>-115.323</b>  | <b>-98.921</b> | <b>-71.225</b> | <b>-103.682</b> | <b>-130.131</b> | <b>-184.940</b> | <b>60%</b>               |

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

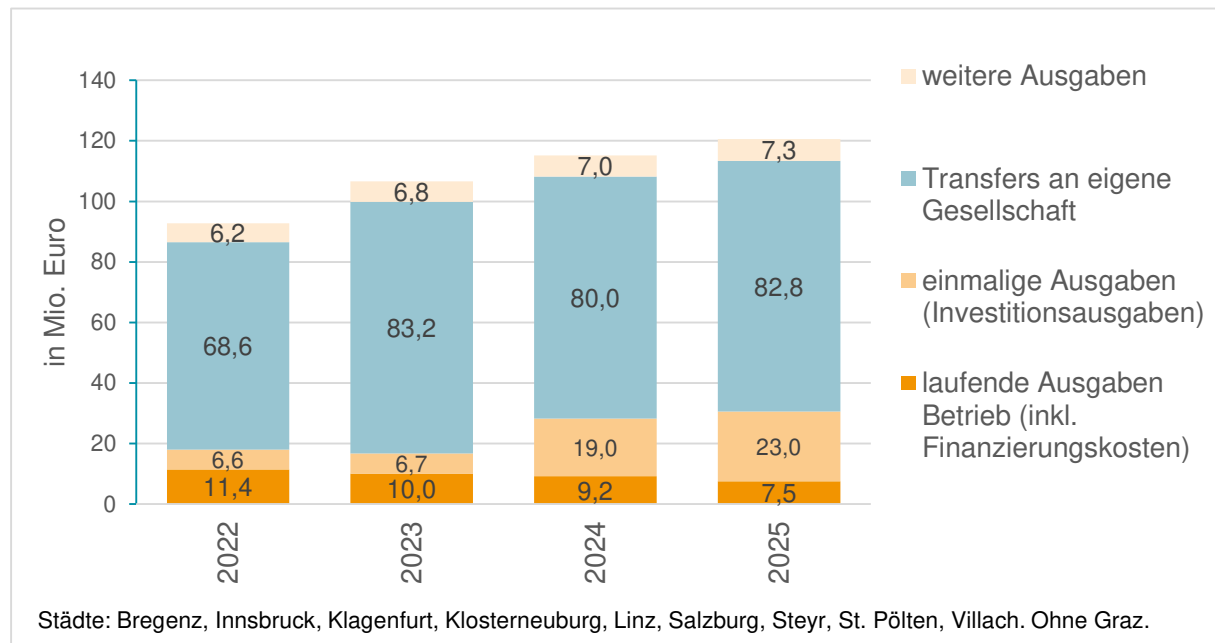
Für eine Gesamtbeurteilung ist jedoch die transferbereinigte und konsolidierte Entwicklung der Nettoausgaben aussagekräftiger, da die Transferbeziehungen zwischen Städten und städtischen Betrieben sehr unterschiedlich ausgestaltet sind.

<sup>43</sup> Alle tarifbedingten Zuzahlungen der Stadt Graz werden aus Transparenzgründen von den Holding Graz Linien übernommen. D.h. alle Aufwendungen der Stadt werden im Namen und auf Rechnung der Stadt Graz von der Holding durchgeführt und wurden daher im Gemeindedatenblatt nicht angeführt.

## Investitionen der Städte

Betrachtet man die geplanten Investitionsausgaben der Städte (daher ohne Gesellschaften) ohne Graz<sup>44</sup>, zeigen sich die höchsten Ausgaben im Jahr 2025 mit insgesamt rund 121 Mio. Euro von neun Städten<sup>45</sup>, insbesondere begründet in direkten Transfers an die eigene Gesellschaft. Betrachtet man den Zeitraum ab 2021, so kommt es zu einem Anstieg der Ausgaben der Städte selbst um 46 Prozent bis 2025.

**Abbildung 21: Geplante Ausgaben der betrachteten Städte (nur Gemeinden, ohne Graz), 2022-2025**



Quelle: KDZ: eigene Berechnungen, 2023; auf Basis: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2022.

<sup>44</sup> Alle tarifbedingten Zuzahlungen der Stadt Graz werden aus Transparenzgründen von den Holding Graz Linien übernommen. D.h. alle Aufwendungen der Stadt werden im Namen und auf Rechnung der Stadt Graz von der Holding durchgeführt und wurden daher im Gemeindedatenblatt nicht angeführt.

<sup>45</sup> Hier ist zu beachten, dass sämtliche Ausgaben der Stadt Graz bei der Gesellschaft verrechnet werden und daher in dieser Darstellung nicht enthalten sind.

## 2 Verzeichnisse

### 2.1 Abkürzungsverzeichnis

|         |   |
|---------|---|
| BMK     | Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie |
| CVD     | Clean Vehicle Directive   |
| EBIN    | Förderprogramm zur Umstellung von Busflotten auf emissionsfreie Antriebe                  |
| EU      | Europäische Union   |
| EVU     | Eisenbahnverkehrsunternehmen  |
| EW      | Einwohnerin und Einwohner   |
| FAG     | Finanzausgleichsgesetz  |
| GuF     | Grund- und Finanzierungsverträge  |
| GV      | Gemeindeverband   |
| KTR     | Regionales Klimaticket  |
| MPO     | Mobilitätsplattform Österreich  |
| ÖBB     | Österreichische Bundesbahnen  |
| ÖPNRV   | Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr   |
| ÖPNRV-G | Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999                                 |
| ÖPNV    | Öffentlicher Personennahverkehr   |
| ÖStB    | Österreichischer Städtebund   |
| ÖV      | Öffentlicher Verkehr  |
| Prog.   | Prognose  |
| PSO-VO  | EU-Verordnung über „Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße“           |
| SCHIG   | Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbh                                     |
| SFBG    | Straßenfahrzeugbeschaffungsgesetz   |
| SLF     | Schüler- und Lehrlingsfreifahrt   |
| S-LINK  | Salzburg.Regional.Stadt.Bahn  |
| Vbg     | Vorarlberg  |
| VOR     | Verkehrsverbund Ost-Region  |
| VU      | Verkehrsunternehmen   |
| VVOG    | Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft  |
| WIFO    | Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung Wien                                   |

## 2.2 Abbildungsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Abbildung 1: Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmen sowie Nettoausgaben, 2016 bis 2025  | 6  |
| Abbildung 2: Verhältnis konsolidierte und transferbereinigte Einnahmen zu Nettoausgaben (Zuschussbedarf), 2016 bis 2025                   | 6  |
| Abbildung 3: Konsolidierte und transferbereinigte Ausgaben und Einnahmen, 2016 bis 2025   | 7  |
| Abbildung 4: Ausgabenstruktur, 2016-2021  | 8  |
| Abbildung 5: Einnahmenstruktur (ohne Abgangsdeckung), 2016-2021   | 9  |
| Abbildung 6: Investitionen im Zeitraum 2016 bis 2025  | 10 |
| Abbildung 7: Akteure und Zuständigkeiten im stadtreionalen ÖPNRV  | 15 |
| Abbildung 8: Ausgabenstruktur, 2016-2021  | 20 |
| Abbildung 9: Einnahmenstruktur (ohne Abgangsdeckung), 2016-2021   | 22 |
| Abbildung 10: Nettoausgaben gesamt in Mio. Euro, 2016-2021  | 25 |
| Abbildung 11: Mittlere Nettoausgaben pro Kopf nach EW-Klassen, 2016-2021  | 25 |
| Abbildung 12: Ausgaben differenziert nach laufenden Ausgaben (inkl. Finanzierungskosten und Transfers) und Investitionsbereich, 2016-2021 | 26 |
| Abbildung 13: Geplante Ausgaben der betrachteten Städte und ihrer Betriebe (konsolidiert), 2022-2025                                      | 28 |
| Abbildung 14: Geplante Einnahmen der betrachteten Städte (konsolidiert), 2022-2025  | 29 |
| Abbildung 15: Mittelfristige Entwicklung der Nettoausgaben ausgewählter Städte, 2022-2025   | 30 |
| Abbildung 16: Geplante Entwicklung der Investitionen absolut, 2022-2025   | 31 |
| Abbildung 17: Herausforderungen für Städte in den nächsten fünf Jahren  | 33 |
| Abbildung 18: Einnahmen von Privaten, 2016-2025   | 37 |
| Abbildung 19: Indexentwicklung der § 23 FAG-Mittel in den einzelnen Städten ab 2016   | 39 |
| Abbildung 20: Finanzierungsbedarf Mobilitätswende im städtischen ÖPNV   | 41 |
| Abbildung 22: Geplante Ausgaben der betrachteten Städte (nur Gemeinden, ohne Graz), 2022-2025   | 50 |

## 2.3 Tabellenverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Tabelle 1: Ausgaben gesamt nach Ausgabenarten, 2016-2021   | 19 |
| Tabelle 2: Transferausgaben und weitere Ausgaben, 2016-2021  | 20 |
| Tabelle 3: Einnahmen gesamt nach Einnahmenarten (ohne Abgangsdeckung), 2016-2021   | 22 |
| Tabelle 4: Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmen und Ausgaben der Städte und ihrer Gesellschaften bzw. Betriebe, 2016-2021              | 24 |
| Tabelle 5: Mehrausgaben Dekarbonisierung Busverkehr in den MPO-Städten   | 41 |
| Tabelle 6: Einnahmen und Ausgaben der Städte über 30.000 EW und ihrer Gesellschaften (nicht konsolidiert und nicht transferbereinigt), 2016-2021 | 49 |

## 2.4 Literatur- und Quellenverzeichnis

Augustin, K., Claus, E. & Schaaffkamp, Ch. (2018). Abschätzung der Mehrkosten des stadtreregionalen ÖPNRV aufgrund der Erfordernisse der Dekarbonisierung. Abschätzung der investiven und konsumtiven Mehrkosten im städtischen Verkehr der Landeshauptstädte und ihren stadtreregionalen Busverkehren. Berlin: KCW.

BMK (2021). Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich. Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor. Nachhaltig – resilient – digital. Wien.

KCW (2023). Finanzierungsmehrbedarf ÖPNRV durch Dekarbonisierung und Mobilitätswende – Ergebnisse der Datenabfrage. Berlin: KCW. Stand April 2023.

Kletzan-Slamanig, D., Köppl, A., Sinabell, F., Kirchmayr, S., Müller, St., Rimböck, A., Voit, Th., Heher, M. & Schanda R. (2022). Analyse klimakontraproduktiver Subventionen in Österreich. Wien: WIFO, Universität Wien, Sattler & Schanda Rechtsanwälte.

Mitterer, K., Haindl, A., Hochholdinger, N., Schantl, A. & Valenta, A. (2017a). Stadtreregionaler öffentlicher Verkehr. Organisation, Steuerung und Finanzierung. Kurzfassung 15. Februar 2017. Wien: KDZ.

Mitterer, K., Haindl, A., Hochholdinger, N., Schantl, A. & Valenta, A. (2016). Stadtreregionaler öffentlicher Verkehr. Organisation, Steuerung und Finanzierung im stadtreregionalen öffentlichen Verkehr am Beispiel der Landeshauptstadt-Stadtregionen. Endbericht 18. November 2016. Wien: KDZ.

Mitterer, K. & Hochholdinger, N. (2020). Finanzierung des ÖPNV in österreichischen Städten. Zentrale Ergebnisse der ÖPNV-Erhebung 2020. Wien: KDZ.

Mitterer, K., Hochholdinger, N. & Seisenbacher, M. (2018). Bedarfserhebung ÖPNRV-Infrastruktur in Stadtregionen. Wien: KDZ.

Mitterer, K., Hochholdinger, N. & Valenta, A. (2017b). Finanzierungsströme im ÖPNRV. Ergänzungsbericht zur Studie „Stadtreregionaler öffentlicher Verkehr“ vom 18.11.2016. Endbericht vom 15. Februar 2017. Wien: KDZ.

WIFO (2023). Konjunkturprognose 1/2023. Prognose für 2023 und 2024. März 2023. Wien.

K  
D  
Z

**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