

**Finanzierungsmehrbedarf ÖPNRV durch
Dekarbonisierung und Mobilitätswende**
- Ergebnisse der Datenabfrage -
Stand: März 2023



1 Aufgabenstellung und Bearbeitungsstand

2 Ergebnisse der Datenabfrage



DATENABFRAGE FINANZIERUNGSMEHREBEDARF ÖPNRV

Anlass, Ziel und Aufgabenstellung

Anlass und Ziel

- Argumentation im Rahmen der **anstehenden FAG-Verhandlungen**: Höhe und Verteilung der FAG-Mittel
- Argumentation im Rahmen der Diskussion um die **Fortsetzung bestehender Finanzierungsinstrumente** (EBIN-Busförderung, Ausgleich für Mindereinnahmen durch den Bund,...)

Aufgabenstellung

- Überschlägige **Ermittlung der Finanzierungsmehrbedarfe für den ÖPNRV** in Österreich:
 - Erwartete Mehrkosten durch Anforderungen zur **Umsetzung der CVD bzw. des SFBG** sowie Notwendigkeit der Realisierung der **Mobilitätswende (Angebotsausbau, Kapazitätserweiterungen)**
 - Ergänzt um Aussagen zu Mindereinnahmen durch **Einführung des Klimatickets sowie Corona-Pandemie-bedingte Einnahmeausfälle**

Vorgehen

- Excel-Datenabfrage bei den **MPO-Städten/ihren städtischen Unternehmen**
- Plausibilisierung und Ergänzung der Informationen durch Treffen von Annahmen



DATENABFRAGE FINANZIERUNGSMEHRBEDARF ÖPNRV

Aktueller Bearbeitungsstand

Alle **MPO-Städten/ihren städtischen Unternehmen** haben Daten zur Verfügung gestellt:

- Linz Linien GmbH
- Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH
- Wiener Linien GmbH & Co KG
- Salzburg AG
- Holding Graz - GRAZ LINIEN
- LH Klagenfurt am Wörthersee - KMG Klagenfurt Mobil GmbH



1

Aufgabenstellung und Bearbeitungsstand

2

Ergebnisse der Datenabfrage



ERGEBNISSE – MEHRKOSTEN DEKARBONISIERUNG

Investitionsmehrkosten Busbeschaffung

- **2022 bis 2025 (Summe gesamt): 48 - 96 Mio.€**
(eigene Kalkulation sowie Angaben der Unternehmen der MPO-Städte zu den Fahrzeugmehrkosten)*
- **2026 bis 2030 (jährlich): ca. 27 Mio.€ p.a.**
(eigene Kalkulation)*

(Für den jährlichen Bedarf ab 2026 wird angenommen, dass die Hälfte der von den Unternehmen der MPO-Städte gemeldeten Busse ohne alternative Antriebe bis 2030 auf emissionsfreie Antriebe umgestellt werden.)

**Annahmen: Mehrkosten Solobus 300.000 Euro; Gelenkbus 400.000 Euro; Kleinbus 15.000 Euro*



ERGEBNISSE – MEHRKOSTEN DEKARBONISIERUNG

Mehraufwand für Infrastrukturinvestitionen (noch nicht finanziert) zur Dekarbonisierung des Busverkehrs – Angaben MPO

Mehraufwand für Infrastrukturinvestitionen zur Dekarbonisierung des Busverkehrs (noch nicht finanziert):

Summe 2022 bis Ende 2025: ~156 Mio Euro (ohne WL)

Summe 2026 bis Ende 2030: ~492 Mio Euro (ohne Angaben WL)

jeweils Angaben aus Befragung MPO

Erhebungsergebnisse	2022-2025	2026-2030	Summe 2022-2030
Energieversorgungsinfrastruktur (Ladeinfrastruktur, Stromanschluss, Tankstelle...)	78 Mio. €	86 Mio. €	164 Mio. €
Investitionen in Betriebshöfe	ca. 78 Mio. € (ohne Wien)	ca. 407 Mio. € (ohne Wien)	ca. 485 Mio. €
Summe	Mind. 156 Mio. €	Mind. 492 Mio.€	Mind. 649 Mio.€



ERGEBNISSE – MEHRKOSTEN DEKARBONISIERUNG

Mehraufwand für Infrastrukturinvestitionen (noch nicht finanziert) zur Dekarbonisierung des Busverkehrs – Angaben MPO

Mehraufwand für Infrastrukturinvestitionen zur Dekarbonisierung des Busverkehrs (noch nicht finanziert):

Summe 2022 bis Ende 2025: ~156 Mio Euro *(ohne WL)*

Summe 2026 bis Ende 2030: ~492 Mio Euro *(ohne Angaben WL)*

jeweils Angaben aus Befragung MPO

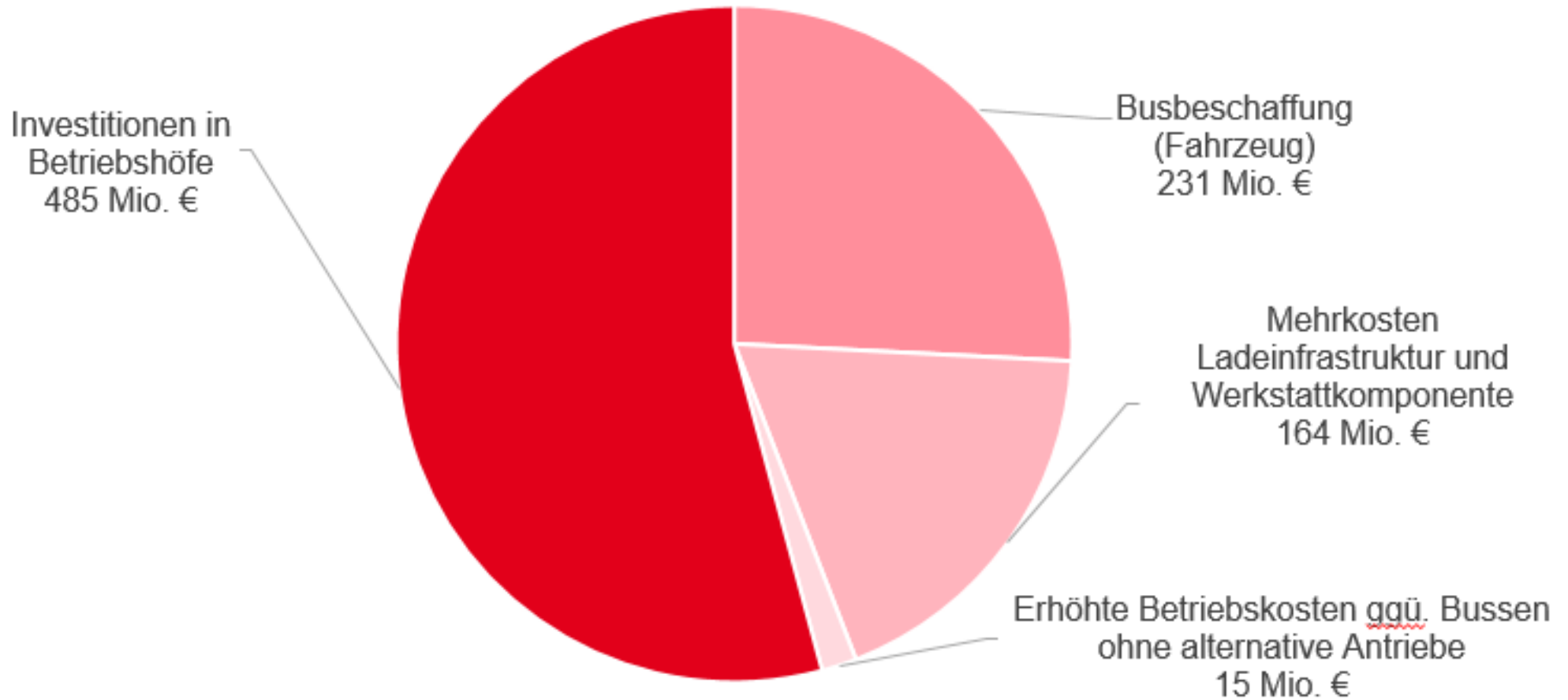
für

- Energieversorgungsinfrastruktur (Ladeinfrastruktur, Stromanschluss, Tankstelle...)
- Weitere für die Dekarbonisierung erforderliche Infrastrukturmaßnahmen (Betriebshofumbau/Werkstatt/Managementsysteme...)



ERGEBNISSE – MEHRKOSTEN DEKARBONISIERUNG

Übersicht Finanzierungsbedarf saubere Busse im Zeitraum 2022-2030





ERGEBNISSE – ZUSAMMENFASSUNG MEHRKOSTEN GESAMT

Übersicht Finanzierungsmehrbedarf ÖPNV 2022-2030 aufgrund der Dekarbonisierung und Mobilitätswende

