

# Endbericht

## **Weiterentwicklungsansätze der Organisation, Steuerung und Fi- nanzierung des stadtreionalen öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs**

**Endbericht**

KCW GmbH  
Bernburger Straße 27  
10963 Berlin

13.02.2017

**Autoren**

Stephanie Pasold; Christoph Schaaffkamp

## Inhaltsverzeichnis

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Zusammenfassung</b> .....   | <b>4</b>  |
| <b>2</b> | <b>Einleitung</b> .....  | <b>5</b>  |
| <b>3</b> | <b>Ausgangslage und Handlungsbedarf</b> .....  | <b>7</b>  |
| 3.1      | Status quo der Organisation und Finanzierung des<br>stadtregionalen ÖPNRVs .....   | 7         |
| 3.2      | Stärken der heutigen Strukturen im stadtregionalen Verkehr.....  | 9         |
| 3.3      | Weiterentwicklungsbedarf im stadtregionalen Verkehr .....  | 9         |
| <b>4</b> | <b>Zusammenfassung der Handlungsempfehlung - Zielszenario ...</b>  | <b>12</b> |
| <b>5</b> | <b>Organisation des stadtregionalen Verkehrs: Stadt und Land<br/>mit räumlich überschneidenden, klaren Zuständigkeiten</b> ..... | <b>15</b> |
| 5.1      | Zuständigkeiten, Zusammenarbeit und Abstimmung.....  | 15        |
| 5.2      | Optionen .....   | 19        |
| 5.2.1    | Option: Gemeindeverbände .....   | 19        |
| 5.2.2    | Option: Zusammenarbeit von Land und Gemeinden<br>in einer gemeinsamen landesweiten VVOG .....                                    | 22        |
| 5.3      | Wesentliche rechtliche Aspekte der Umsetzung.....  | 25        |
| 5.4      | Bewertung der Weiterentwicklung der Organisation des<br>stadtregionalen Verkehrs .....   | 26        |
| <b>6</b> | <b>Finanzierung</b> .....  | <b>29</b> |
| 6.1      | Finanzierung des ÖPNRV: Zusammenführung der<br>Kompetenzen bei den Aufgabenträgern.....  | 30        |
| 6.2      | Finanzierung großer Infrastrukturvorhaben in der Stadtregion<br>über einen Stadtregionsfonds.....                                | 35        |
| <b>7</b> | <b>Fazit</b> .....   | <b>40</b> |
| <b>8</b> | <b>Anhang</b> .....  | <b>41</b> |
| 8.1      | Weiterentwicklungsansätze und Fallbeispiele .....  | 41        |
| 8.2      | Definitionen .....   | 43        |
| 8.3      | Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....   | 44        |
| 8.4      | Quellenverzeichnis.....  | 45        |
| 8.5      | Abkürzungsverzeichnis.....   | 46        |

## 1 Zusammenfassung

Der stadtregionale öffentliche Personennah- und Regionalverkehr (ÖPNRV) leistet einen wichtigen Beitrag für Mobilität und Teilhabe in Österreich. Planung, Steuerung und Finanzierung des ÖPNRV werden allerdings in der heutigen Ausgestaltung als unzureichend wahrgenommen. Parallele und unklare Zuständigkeiten sowie mangelnde Abstimmung und Koordination einerseits, wenig transparente Finanzierungsstrukturen und Unsicherheiten über die Höhe und Verteilung des zukünftigen Budgets andererseits erzeugen Handlungsbedarf zur Anpassung der Organisation und Finanzierung des stadtregionalen ÖPNRV.

Ausgehend davon wurde ein Zielszenario entwickelt, welches die zentrale Handlungsempfehlung als Ergebnis eines intensiven Untersuchungsprozesses zu passfähigen Weiterentwicklungsansätzen für die identifizierten Probleme enthält. Dieses Zielszenario wird in diesem Bericht dargestellt und erläutert.

Das Zielszenario beinhaltet im Grundgedanken eine klare Rollenverteilung und Kompetenzzuweisung an die Gebietskörperschaften. Um dies zu erreichen, wird eine vollständige Regionalisierung der Zuständigkeit für den ÖPNRV empfohlen.

Die Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen des stadtregionalen ÖPNRV beinhaltet im Zielszenario eine klare Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen den Aufgabenträgern sowie definierte Abstimmungspflichten. Optional besteht die Möglichkeit der Bildung von Gemeindeverbänden oder von gemeinsam vom jeweiligen Land und den Kommunen getragenen landesweiten Verkehrsverbänden.

Hinsichtlich der Finanzierung des ÖPNRV wird eine Weiterentwicklung empfohlen, die über den stadtregionalen ÖPNRV hinausreicht. Aufgaben- und Ausgabenverantwortung bei den Aufgabenträgern sollen in einer Hand gebündelt sein. Die Finanzierung von konsumtiven Kosten und investiven Maßnahmen in der Zuständigkeit der Aufgabenträger soll zukünftig dadurch gewährleistet sein, dass diese zweckgebundene Schlüsselzuweisungen erhalten. Für die Finanzierung großer Infrastrukturvorhaben in den Stadtregionen wird die Einrichtung eines Infrastrukturfonds empfohlen.

Die erläuterten Weiterentwicklungen erfordern Änderungen im Bundes- und im Landesrecht.

## 2 Einleitung

Die österreichischen Städte übernehmen zentrale Funktionen bei der Versorgung eines großen Teils der Bevölkerung. In diesem Zusammenhang leistet der öffentliche Personennah- und Regionalverkehr (ÖPNRV) einen wichtigen Beitrag für Mobilität und Teilhabe. Dabei enden Verkehrswege i.d.R. nicht an den Grenzen der Gebietskörperschaften, sondern Ein- und Auspendler nutzen die Angebote übergreifend entsprechend ihrer Bedürfnisse für Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Freizeit. Die Verflechtungen zwischen den wachsenden Städten und ihrem Umland nehmen dabei weiter zu. Folglich bilden Stadtregionen, also Städte und ihre Umlandgemeinden mit verflochtenen Verkehrsbeziehungen, die in diesem Gutachten zugrunde gelegte Betrachtungsebene für eine erfolgreiche Weiterentwicklung von Angebot und Nachfrage im ÖPNRV.

An der Planung, Steuerung und Finanzierung des ÖPNRV sind aktuell zahlreiche Akteure beteiligt. Aufgabenträger sind laut ÖPNRV-G die Länder und Gemeinden. Die Verteilung ihrer Zuständigkeiten ist allerdings oft unklar definiert. Ihre Abgrenzung führt gerade bei stadtgrenzenüberschreitenden Verkehren immer wieder zu Parallelzuständigkeiten und Schnittstellenproblemen. Darüber hinaus gestaltet sich das derzeitige Finanzierungssystem aufgrund einer Vielzahl von Fördertöpfen und Finanzierungswegen von Bund, Ländern und Gemeinden als komplex sowie vielfach intransparent.

Vor dem Hintergrund dieser Gegebenheiten wurde die KCW GmbH, Strategie und Managementberatung, von der Unter-AG (UAG) "stadtregionaler ÖV" der bundesweiten AG "ÖV-Angebot Österreich" im Auftrag der LandesverkehrsreferentInnenkonferenz beauftragt, in einem gemeinsamen Arbeits- und Diskussionsprozess Ansätze zur Weiterentwicklung der Organisation, Steuerung und Finanzierung des stadtregionalen ÖPNRVs in Österreich zu entwickeln, zu bewerten und zu priorisieren.

Die hier im Folgenden dargestellte Handlungsempfehlung (vgl. Kapitel 4) umfasst die Schlussfolgerungen der GutachterInnen als Ergebnis dieses Prozesses. Es hat sich dabei herausgestellt, dass die Organisation und die Finanzierung des stadtregionalen ÖPNRV nicht unabhängig voneinander, sondern im Zusammenhang betrachtet werden müssen. Ausgangspunkt für die Entwicklung der Handlungsempfehlung bildeten eine durch das KDZ - Zentrum für Verwaltungsforschung durchgeführte Status quo-Analyse zur derzeitigen Organisation und Finanzierung und der daraus abgeleitete Handlungsbedarf. Unter Abwägung verschiedener Argumente (Zielabfrage bei den Beteiligten der UAG stadtregionaler Verkehr, rechtliche Erwägungen, Fragen zur Umsetzbarkeit, etc.) und auf Basis einer Analyse geeigneter europäischer Best Practice-Beispiele wurden verschiedene Weiterentwicklungsansätze entwickelt und

bewertet. Eine Auflistung aller vertieft analysierten Weiterentwicklungsansätze einschließlich der zugehörigen Fallbeispiele findet sich im Anhang (vgl. Kapitel 8.1).<sup>1</sup>

Eine Zusammenfassung der Handlungsempfehlungen findet sich in Kapitel 4, detaillierte Ausführungen zur Organisation des stadtreionalen Verkehrs sind in den Kapiteln 5 und zur Finanzierung in Kapitel 6 enthalten.

---

<sup>1</sup> Im Rahmen dieses Endberichtes wird aus Gründen der Übersichtlichkeit und zusammenfassenden Darstellung ausschließlich die Handlungsempfehlung als Ergebnis des Diskussionsprozesses dargestellt. Vorherige Abwägungen und nicht weiter verfolgte Diskussionsansätze zu Ausgestaltungsfragen im Detail werden an dieser Stelle nicht erneut erörtert.

### 3 Ausgangslage und Handlungsbedarf

Das vorliegende Kapitel befasst sich mit dem Status quo der Organisation und Finanzierung des stadtregionalen ÖPNRVs sowie dem daraus abgeleiteten Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung. Es bildet die Grundlage für die in Kapitel 4 überblicksartig, bzw. in den Kapiteln 5 und 6 detailliert dargestellte Handlungsempfehlung.

#### 3.1 Status quo der Organisation und Finanzierung des stadtregionalen ÖPNRVs

Aufgabenträger für den stadtregionalen Verkehr sind gemäß ÖPNRV-G die Länder und die Gemeinden. Die Abgrenzung ihrer Zuständigkeiten ist nicht klar definiert. Zur organisatorischen Umsetzung der wahrzunehmenden Aufgaben gibt es für jeden Verkehrsverbundraum eine i.d.R. im Landesbesitz befindliche Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft (VVOG)<sup>2</sup>. Diese sind zuständig für Tarife, Einnahmenaufteilungsverfahren (EAV), Bestellung von Verkehrsleistungen, Qualitätssteuerung, Marketing, Vertrieb, Kundeninformation und Mitwirkung an der Nah- und Regionalverkehrsplanung. Die großen Städte innerhalb der Verkehrsverbundräume organisieren und finanzieren ihr städtisches ÖV-Angebot weit überwiegend eigenständig.

Im Einzelnen haben sich in Österreich aufgrund der jeweiligen individuellen lokalen und regionalen Gegebenheiten jeweils spezifische Strukturen herausgebildet. So besteht, anders als bei den sonst üblicherweise landesweit agierenden VVOG, die Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH als bundesländerübergreifende VVOG für Wien, Niederösterreich und das Burgenland. Das verkehrliche Zentrum bildet die Stadt Wien, der VOR übernimmt die Koordinationsfunktion für die Stadtregion. In Vorarlberg haben sich die Gemeinden zur gemeinsamen Angebotskonzeption, Leistungsbestellung und Finanzierung des lokalen/regionalen Verkehrs in Gemeindeverbänden zusammengeschlossen.

Auch die Organisationsstrukturen innerhalb der Städte unterscheiden sich voneinander. Auf lokaler Ebene finden sich individuelle Lösungen für die Aufgabenwahrnehmung im ÖPNRV. Beispiele für spezifische organisatorische Strukturen finden sich insbesondere in Innsbruck und Salzburg. Die Stadt

---

<sup>2</sup> Zu Unterschieden, insbesondere bundesländerübergreifende VVOG, vgl. nachfolgenden Textabschnitt.

Innsbruck hat die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (IVB) vertraglich als „Verkehrskordinator“ betraut. Diese ist damit zuständig für die Umsetzung der lokalen Aufgabenträgerfunktionen und bestellt die Verkehrsleistungen im Gebiet der Stadt Innsbruck durch öffentliche Dienstleistungsaufträge. In Salzburg wurde die Aufgabenträgerschaft für den städtischen ÖV an die Salzburg AG im Rahmen der Satzung der Gesellschaft übertragen.

Die heutige Finanzierung des stadtrationalen Verkehrs ist vielschichtig und eingeschränkt transparent in Bezug auf Mittelherkunft und -verwendung. Es existiert eine Vielzahl verschiedener Fördertöpfe, aus denen von unterschiedlichen Akteuren an unterschiedliche Adressaten auf Grundlage von individuellen Regelungen Mittel ausgereicht werden. Der Bund gibt auf gesetzlicher Basis Finanzmittel u.a. im Rahmen von Bestellerförderung und Finanzausweisungen gemäß § 23 Finanzausgleichsgesetz (FAG 2017) an die Länder und Gemeinden sowie der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt an die Verkehrsunternehmen sowie Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften gemäß den §§ 30a ff. Familienlastenausgleichsgesetz (FLAG). Außerdem leistet er die Grundfinanzierung des (stadtrationalen) Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie die Mitfinanzierung von Investitionen. Die Länder sind über die Finanzierung der Verkehrsdienstverträge (VDV) und Zuschüsse an die VVOG sowie Infrastrukturfinanzierungen involviert. Auf kommunaler Ebene finanzieren viele Städte ihre eigenen Verkehre im Stadtgebiet überwiegend selbst, teilweise auch im Wege der Ergebnisübernahme im kommunalen Querverbund. Weitere Gemeinden finanzieren teilweise zusätzlich bestellte Verkehre mit. Die Höhe der Mitfinanzierung ist nicht einheitlich geregelt und regelmäßig Ergebnis individueller Verhandlungen. Außerdem werden Verbundbeiträge geleistet.<sup>3</sup>

Gleichzeitig fehlt es den Akteuren an finanzieller Planungssicherheit, sowohl in Bezug auf mittel- bis langfristige zu Verfügung stehende Budgethöhe als auch in Hinblick auf die künftige Budgetverteilung. Die Komplexität der Regelungen ist hoch.

---

<sup>3</sup> vgl. KDZ 2016: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV; S. 13ff.



### 3.2 Stärken der heutigen Strukturen im stadtreionalen Verkehr

- Der ÖPNRV insgesamt, und damit auch der stadtreionale ÖPNRV, ist vielerorts durch ein umfangreiches Angebot und eine gute Qualität gekennzeichnet.
- Der öffentliche Verkehr stellt ein wichtiges Feld der Verkehrspolitik dar und ist mit dem entsprechenden Budget ausgestattet.
- Es gibt nennenswerte gute Beispiele für stadtgrenzenüberschreitende Verkehre und Projekte. Beispielhaft erwähnenswert ist die Nahverkehr-Errichtungs-Gesellschaft m.b.H. (NAVEG), ein ehemaliges Unternehmen des Landes Oberösterreich und der Stadt Linz, das für die Entwicklung, Koordination und Finanzierung von Nahverkehrsprojekten im Großraum Linz zuständig war. Eine gemeinsame Zuständigkeit und Bindung der Beteiligten über Verträge, wie beim Beispiel der NAVeG, kann zu einer zweckorientierten und effizienten Bearbeitung von grenzüberschreitenden Projekten führen.

### 3.3 Weiterentwicklungsbedarf im stadtreionalen Verkehr

Neben den in Kapitel 3.2 dargestellten Stärken des stadtreionalen ÖPNRV lässt sich aus dem in Kapitel 3.1 zusammenfassend dargelegten Status quo relevanter Weiterentwicklungsbedarf ableiten.

Dieser ergibt sich aus den grundlegenden Bedürfnissen nach Erreichen insbesondere verkehrspolitischer Ziele (Verbesserung des Modal Splits zugunsten des ÖPNRVs oder Umweltverbundes, Erhöhung von Angebot und/oder Qualität im ÖPNRV, etc.) sowie budgetärer Ziele der Gebietskörperschaften. Um diese und weitere Ziele zu erreichen, wird eine Weiterentwicklung insbesondere hinsichtlich folgender Aspekte angestrebt:

- Klärung von Zuständigkeiten
- Etablierung von Prozessen zur verbesserten Abstimmung und Zusammenarbeit
- finanzielle Planungssicherheit

#### Zuständigkeiten

An der Organisation und Steuerung des stadtreionalen Verkehrs sind zahlreiche Akteure beteiligt; die Strukturen und Zuständigkeiten sind aber nicht hin-

**Weiterentwicklungsansätze der Organisation, Steuerung und Finanzierung des stadtreionalen öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs**

länglich entwickelt. Die rechtlichen Grundlagen, insbesondere die einschlägigen Regelungen im ÖPNRV-G 1999, sind in Hinblick auf Zuständigkeiten und Zusammenarbeit teilweise zu unspezifisch. Die Folge daraus sind insbesondere an den Schnittstellen ungenügend geklärte oder sich überlagernde Zuständigkeiten.

Diese Unschärfe des Rechtsrahmens führt dazu, dass die Zusammenarbeit der Akteure im ÖPNRV keinen klaren Strukturen unterliegt. Sie hängt vielmehr (zu) stark von der Zusammenarbeit der vor Ort involvierten individuellen Personen ab. Damit ist das System stark davon abhängig, inwiefern diese Personen kompetent, sachlich und mit hohem Engagement agieren sowie auf persönlicher Ebene harmonisieren.

- III **Handlungsbedarf:** Die Zuständigkeiten für den stadtreionalen ÖPNRV sind eindeutig und dabei sachgerecht festzulegen, sodass dieser reibungsärmer und mit geringerer Abhängigkeit von individuellen Ambitionen organisiert ist. Hierzu bedarf es klarer Regelungen im ÖPNRV-G bzw. in Landesgesetzen.

### **Strategie, Zusammenarbeit und Abstimmung**

Es fehlt vielerorts an einem gemeinsamen Engagement für den stadtreionalen Verkehr und daraus resultierend an einem gemeinsam abgestimmten Handeln. Aufgrund der unklaren Zuständigkeiten können Möglichkeiten zur Schaffung von gemeinsam abgestimmten stadtgrenzenüberschreitenden Strategien nicht immer einfach wahrgenommen werden. Systematische Anreize dafür, eine gemeinsame Stadtreionssicht einzunehmen, fehlen.

Die bisherige Zusammenarbeit zwischen den Akteuren ist entsprechend nur in wenigen Fällen institutionalisiert, i.d.R. fehlen Abstimmungsgebote. Stattdessen dominieren informelle Formen der Abstimmungen und Zusammenarbeit, die aber gerade für dauerhafte und regelmäßig wiederkehrende Abstimmungsbedürfnisse oft nicht ausreichend sind. Die Kommunikation und Information zwischen den Akteuren wird vielfach als unzureichend wahrgenommen.

- III **Handlungsbedarf:** Es gilt, verbindliche Planungs- und Abstimmungspflichten und -prozesse zu etablieren.

## **Finanzierung und Budget**

Die festgestellte Divergenz von Ausgaben- und Aufgabenverantwortung, Parallelzuständigkeiten und die Intransparenz und Zersplitterung der Finanzierungsströme schafft Fehlanreize und birgt daher das Risiko eines ineffizienten und nicht zielgerichteten Mitteleinsatzes. Derzeit fehlt es daran, dass die zuständigen Behörden die Gesamthöhe der Mittel für den ÖPN(R)V in ihrem Gebiet kennen und planen können. Dies umfasst eine Unklarheit über die mittel- bis langfristig zur Verfügung stehende Budgethöhe genauso wie das Fehlen einer strategischen Perspektive für die Budgetverteilung.

- III **Handlungsbedarf: Die Finanzierungsstrukturen sind zu klären und zu vereinfachen. Im Ergebnis sind transparente, effiziente und effektive Finanzierungsstrukturen zu schaffen. Dies erfordert: Zusammenfassung von Ausgaben- und Aufgabenverantwortung, Passfähigkeit zu einer klaren Kompetenzzuweisung, damit einhergehend eindeutige Zuständigkeiten für die Finanzierung sowie Vermeidung von Parallelstrukturen und widersprüchlichen Anreizen.**
  
- III **Handlungsbedarf: Es bedarf einer Klärung der Finanzierungszuständigkeiten und -quellen sowie einer langfristigen Budgetierung mit klaren Finanzierungsmaßstäben. Damit einher geht die Verlässlichkeit der Finanzierung und Planbarkeit sowie Sicherstellung der Finanzierung der Investitionen und der Folgekosten bei Investitionen.**

## 4 Zusammenfassung der Handlungsempfehlung - Zielszenario

Aufbauend aus dem vorangegangenen Kapitel 3 zur Herleitung des Handlungsbedarfs wurde das nachfolgende Zielszenario entwickelt. Es stellt die Handlungsempfehlung der GutachterInnen als Ergebnis des Arbeits- und Diskussionsprozesses zur Entwicklung von Ansätzen zur Weiterentwicklung der Organisation, Steuerung und Finanzierung des stadtreionalen ÖPNRV dar. Über optionale Bestandteile zur Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen wird den spezifischen Unterschieden in den Bundesländern Rechnung getragen. Das Zielszenario ist wie folgt gekennzeichnet.

Den Grundgedanken der Weiterentwicklung der Steuerung, Organisation und Finanzierung des stadtreionalen Verkehrs bildet eine klare Rollenverteilung und Kompetenzzuweisung an die Gebietskörperschaften. Um dieses Ziel zu erreichen, wird eine vollständige Regionalisierung der Zuständigkeit für den ÖPNRV umgesetzt. Dabei werden die Zuständigkeiten wie folgt zugeordnet:

- Bund: Schaffung des gesetzlichen Rahmens; Bereitstellung Finanzmittel
- Länder: Festlegung der Aufgabenträger und Klärung ihrer Zuständigkeiten in Landesgesetzen; Zuweisung der Bundes- bzw. Landesmittel an die Aufgabenträger
- Aufgabenträger (Länder und kommunale Aufgabenträger): Nahverkehrsplanung; Bestellung der Verkehrsleistungen; Qualitätssteuerung; Marketing, Vertrieb, Kundeninformation, etc.; Einsatz der zur Verfügung stehenden Finanzmittel

Davon ausgehend beinhaltet das empfohlene Zielszenario zwei wesentliche Grundpfeiler der Weiterentwicklung:

### a) Weiterentwicklung der Organisation des stadtreionalen Verkehrs

Aufgabenträger innerhalb der Stadtregion sind Stadt und Land mit jeweils klar definierten Zuständigkeiten:

- Die Stadt bestellt und finanziert alle Verkehre, die allein innerhalb der Stadtgrenzen bestehen (Stadtbus, Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn).
- Das Land ist für alle Verkehre zuständig, die außerhalb der Stadtgrenzen erbracht werden (lokaler Bus in den Gemeinden, Regionalbus).

Die übrigen Gemeinden der Stadtregion können auf Verlangen die Aufgabenträgerschaft für ihre lokalen Verkehre übernehmen.

**Weiterentwicklungsansätze der Organisation, Steuerung und Finanzierung des stadtreionalen öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs**

Für stadtgrenzenüberschreitende Verkehre sind Abstimmungen zwischen den Aufgabenträgern zwingend vorzugeben, die zwischen den Gemeinden oder im Rahmen der Aufgaben der Verbundgesellschaft umgesetzt werden können.

Optional haben die Länder die Möglichkeit, weiterführende Regelungen in ihren Landesgesetzen zu treffen:

- Bildung eines Gemeindeverbandes in der Stadtregion:

Die Aufgabenträgerschaft für den stadtrationalen Verkehr wird auf kommunaler Ebene an einen freiwilligen Gemeindeverband übertragen. Der Gemeindeverband erhält damit die strategische und organisatorische Zuständigkeit sowohl für den regionalen Verkehr innerhalb der Stadtregion als auch für den lokalen Verkehr der Stadtregionsgemeinden, sofern diese nicht (Teil-)Zuständigkeiten weiterhin allein wahrnehmen (z.B. große Kernstädte/Straßenbahnstädte). Das Land hat die Aufgabenträgerschaft für den weiteren Verkehr (insbesondere Eisenbahn- und S-Bahn-Leistungen) inne.

- Bildung einer gemeinsamen landesweiten Regieorganisation (gemeinsam getragener Verkehrsverbund):

Die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft sowohl für den regionalen Verkehr im Bundesland als auch für den lokalen Verkehr der Gemeinden wird an eine gemeinsam vom Land und den Kommunen getragene Regieorganisation übertragen, d.h. ein bisher alleine vom Land getragener wird zu einem gemeinsam von Land und Gemeinden getragenen Verkehrsverbund. Dieser Verkehrsverbund agiert landesweit und erhält damit die organisatorische Zuständigkeit auch für die Zusammenarbeit in der Stadtregion. Gemeinden können (Teil-) Zuständigkeiten für ihre Binnenverkehre auch weiterhin allein wahrnehmen (z.B. große Kernstädte/Straßenbahnstädte).

Darüber hinaus können bzw. sollten die landesgesetzlichen Regelungen die gemeinsame Aufgabenwahrnehmung durch mehrere Länder (Beispiel: VOR) zulassen.

Eine detaillierte Darstellung der Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen findet sich in Kapitel 5.

## b) Finanzreform

Die Weiterentwicklung der Finanzierung basiert auf zwei Strängen:

- Finanzierung von konsumtiven und investiven Maßnahmen über zweckgebundene Schlüsselzuweisungen und Bündelung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung bei den Aufgabenträgern:

Die Länder erhalten zweckgebundene Zuweisungen vom Bund in gesetzlich festgelegter Höhe und reichen diese zzgl. eigener Mittel über Schlüsselkomponenten an die kommunalen Aufgabenträger aus (bzw. setzen sie im eigenen Zuständigkeitsbereich über die VVOG ein). Die Zuweisungen sind zweckgebunden für den Einsatz im ÖPNRV.

Bei den Aufgabenträgern werden Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den stadtreionalen Verkehr zusammengeführt. Sie bündeln die Zuweisungen des Landes mit eigenen Finanzmitteln und setzen sie für investive und für konsumtive Zwecke wie Verkehrsdiensteverträge im ÖPNRV ein.

Im Zuge der Umstellung gewährleisten die Länder, dass die Gemeinden unmittelbar durch die Weiterentwicklung der Finanzierung nicht schlechter gestellt werden.

- Finanzierung großer Infrastrukturvorhaben über einen Stadtregionsfonds:

Die Finanzmittel des Bundes für große Infrastrukturvorhaben werden gebündelt und auf Grundlage von vorab definierten Kriterien zur Mitfinanzierung qualifizierter investiver Maßnahmen ausgereicht. Der Fonds ersetzt die bisher einzelfallbezogene und individuelle Förderung durch den Bund. Er ermöglicht wesentliche Investitionen, die die beteiligten Gemeinden für sich überfordern würden.

Voraussetzung der Mitfinanzierung kommunaler Vorhaben über den Stadtregionsfonds ist eine gemeinsam zwischen den Gebietskörperschaften der Stadtregion abgestimmte Stadtregionsstrategie für den ÖPNRV, in deren Rahmen die Förderung aus dem Stadtregionsfonds beantragt wird. Hierdurch entsteht ein systematischer Anreiz, bei Investitionen entsprechend der Bedürfnisse der Stadtregion zu planen und zu priorisieren.

Eine detaillierte Darstellung der Weiterentwicklung der Finanzierungsstrukturen findet sich in Kapitel 6.

## **5 Organisation des stadtreionalen Verkehrs: Stadt und Land mit räumlich überschneiden- den, klaren Zuständigkeiten**

Während im vorangegangenen Kapitel 4 das Zielszenario überblicksartig dargestellt wurde, soll an dieser Stelle eine detailliertere Ausführung zur Weiterentwicklung der Organisation des stadtreionalen Verkehrs geliefert werden.

Mit der Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen sollen folgende grundlegende Ziele erreicht werden:

- Klärung der Zuständigkeiten, Vermeidung von Parallelzuständigkeiten
- Klärung der Prozesse der Abstimmung und Zusammenarbeit, Abbau von Schnittstellenproblemen
- Stärkung der stadtreionalen Perspektive

### **5.1 Zuständigkeiten, Zusammenarbeit und Abstimmung**

Zur Erreichung der oben genannten Ziele wird eine Organisationsstruktur empfohlen, die auf einer klaren Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen den Aufgabenträgern mit definierten Abstimmungspflichten basiert.<sup>4</sup> Die Zuständigkeiten werden gesetzlich geregelt.

#### **Aufgabenträgerschaft und Aufgabenverteilung**

Aufgabenträger innerhalb der Stadtregion sind die jeweilige Stadt und das Land mit jeweils klar definierten Zuständigkeiten:

- Die Stadt bestellt und finanziert alle Verkehre, die allein innerhalb der Stadtgrenzen bestehen (Stadtbus, Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn).
- Das Land ist für alle Verkehre zuständig, die außerhalb der Stadtgrenzen erbracht werden (lokaler Bus in den Gemeinden, Regionalbus).

---

<sup>4</sup> Vgl. zu diesem Kapitel das Best Practice-Beispiel 1: Regieorganisation auf regionaler und lokaler Ebene - Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sowie lokale Nahverkehrsorganisationen (D).

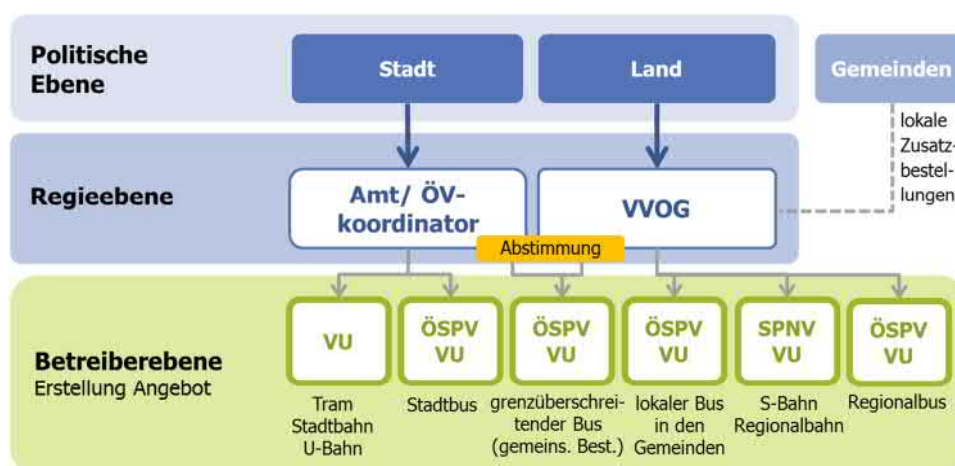
Die übrigen Gemeinden des Bundeslandes können auf Verlangen die Aufgabenträgerschaft für ihre lokalen Verkehre übernehmen.

Für stadtgrenzenüberschreitende Verkehre werden die Zuständigkeiten wie folgt abgegrenzt:

- Für stadtgrenzenüberschreitende Busverkehre sind Stadt und Land gemeinsam Aufgabenträger (territoriale Abgrenzung). Für die Bestellung und Finanzierung ist eine Abstimmung zwingend erforderlich.
- Die Bestellung des SPNV liegt weiterhin in der Verantwortung der VVOG (funktionale Abgrenzung).
- Sofern Straßenbahnleistungen über die Stadtgrenzen hinaus reichen, liegt die Zuständigkeit für die Gesamtleistung grundsätzlich bei der Stadt, wenn der Schwerpunkt der Verkehrsleistungen im Stadtgebiet liegt (funktionale Abgrenzung aufgrund der Einheitlichkeit des Tramsystems). Für die Bestellung und Finanzierung ist eine einvernehmliche Abstimmung der Aufgabenträger oder eine gemeinsame Bestellung zwingend erforderlich.

Zur Durchführung der Aufgaben bedienen sich die Länder ihrer VVOG. Die Städte können entweder über eigene Ressourcen mit entsprechenden Kompetenzen die Umsetzung ihrer Aufgaben selbst wahrnehmen oder zu diesem Zwecke ein von der jeweiligen Stadt kontrolliertes Unternehmen als „**ÖV-Koordinator**“ betrauen. Der ÖV-Koordinator übernimmt somit für die Stadt Aufgabenträgerfunktionen. In jedem Fall sind die Aufgaben der Planung, Bestellung und Finanzierung von der betrieblichen Leistungserstellung zu trennen.

**Abbildung 1: Stadt und Land mit räumlich überschneidenden, klaren Zuständigkeiten**



Quelle: eigene Darstellung

### Weiterentwicklungsansätze der Organisation, Steuerung und Finanzierung des stadtreionalen öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs



Die Aufgabenverteilung zwischen den Akteuren innerhalb der Stadtregion ist in Tabelle 1 dargestellt. Die Länder und Städte als zuständige Aufgabenträger (und ggf. weitere Gemeinden, die auf Verlangen die Aufgabenträgerschaft übernommen haben) sind für die gemeinsame Entwicklung einer stadtregionalen ÖPNRV-Strategie zuständig. Auch die übrigen Gemeinden der Stadtregion sind bei der Entwicklung einer gemeinsamen ÖPNRV-Strategie einzubeziehen. Eine zwischen den Akteuren abgestimmte ÖPNRV-Strategie ist nicht zuletzt für die Inanspruchnahme der Mittel aus dem Infrastrukturfonds (vgl. Kapitel 6.2) zwingende Voraussetzung. Den VVOGs und Städten bzw. ÖV-Koordinatoren obliegt u.a. die Bestellung von Verkehrsleistungen, das Vertragscontrolling, Marketing, Vertrieb, Tarife und ggf. Einnahmenaufteilung.

**Tabelle 1: Aufgabenverteilung auf politischer Ebene und Regieebene**

|                     | Land   | Stadt  |
|---------------------|--|--|
| Strategie           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Politische Zielsetzung, strategische Planung des Landes</li> <li>Stadtregionale Strategie gemeinsam mit Stadt</li> </ul>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Politische Zielsetzung, strategische Planung der Stadt</li> <li>Stadtregionale Strategie gemeinsam mit Land</li> </ul>  |
| Finanzierung        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bereitstellung Landesmittel zur Finanzierung des ÖPNRV</li> <li>Schlüsselzuweisungen an kommunale AT</li> </ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Finanzierung der städtischen Verkehre</li> </ul>  |
|                     | VVOG   | Stadt/ÖV-Koordinator   |
| Leistungsbestellung | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bestellung lokaler Bus (außerhalb Stadt), Regionalbus, SPNV</li> <li>Bestellung grenzüberschreitender Bus gemeinsam mit ÖV-Koordinator</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bestellung Stadtbus, Stadtbahn, Straßenbahn</li> <li>Bestellung grenzüberschreitender Bus gemeinsam mit VVOG</li> </ul> |
| Vertragscontrolling | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen von VDV; Qualitätssteuerung</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen von VDV; Qualitätssteuerung</li> </ul>  |
| Tarif               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Festsetzung, (Weiter-) Entwicklung, Umsetzung des Verbundtarifs</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ggf. Festsetzung, (Weiter-) Entwicklung, Umsetzung eines städtischen Tarifs</li> </ul>                                  |
| Marketing, Vertrieb | <ul style="list-style-type: none"> <li>Verbundweites Marketing und Vertrieb</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Städtisches Marketing und Vertrieb</li> </ul>   |
| Kundeninformation   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Verbundspezifische Kundeninformation</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Städtische Kundeninformation</li> </ul>   |
| EAV                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Verbundweite EA</li> </ul>  |  |

## Zusammenarbeit und Abstimmung

Zusammenarbeit und Abstimmungen zwischen den Aufgabenträgern sind für die Schaffung einer gemeinsamen ÖPNRV-Strategie notwendig. Außerdem besteht ein Abstimmungsgebot für die gemeinsame Bestellung und Finanzierung der stadtgrenzenüberschreitenden Verkehre. Darüber hinaus ist aber auch eine Abstimmung für die Koordination von Angebots- und Erschließungsstandards, Tarifen, technischen Standards, etc. für alle stadtreionalen Verkehre insgesamt erforderlich. Die Zusammenarbeit der Aufgabenträger innerhalb der Stadtregion wird vertraglich vereinbart. Dies wird umgesetzt durch regelmäßige Abstimmungen (vertragliche Regelungen zu Gremien, Turnus von Sitzungen, Kreis der Beteiligten, etc.) genauso wie ad hoc-Abstimmungen (Initiativrechte, etc.) und gegenseitige Informationspflichten.

Entscheidungen zwischen den Aufgabenträgern werden grundsätzlich einvernehmlich getroffen. Die Frage, welche Standards und Regelungen Vorrang haben, sollte keine einvernehmliche Entscheidung erzielt werden können, ist differenziert zu betrachten. So ist davon auszugehen, dass Angebots- und Erschließungsstandards in einer Stadtregion in Abhängigkeit von den Standards der Kernstadt zu definieren sind, wenn diese eine dominierende Rolle für die gesamte Stadtregion einnimmt. Andersherum gibt in der Regel der Verkehrsverbund den Rahmen für Tarife vor. Da aber der Kostendeckungsgrad durch Fahrgelderlöse und die relative Bedeutung der Fahrgelderlöse in der Kernstadt am höchsten sind, müssen tarifliche Maßnahmen im Einvernehmen mit der Stadt umgesetzt werden bzw. eine finanzielle Kompensation beinhalten.

Die Zusammenarbeit der Aufgabenträger mit den Gemeinden, die nicht Aufgabenträger sind, ist einzelfallbezogen vertraglich zu regeln. Sofern Gemeinden ohne Aufgabenträgerfunktion zusätzliche lokale Bestellungen oder lokale Tarife wünschen und mitfinanzieren, können Zusatzvereinbarungen mit dem Land geschlossen werden. Sie erhalten dann Mitsprachemöglichkeiten für diese Verkehre. Bei regionalen Verkehren werden die Gemeinden zu deren Belangen angehört.

### **Beispiel 1: Regieorganisationen auf regionaler und lokaler Ebene - Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sowie lokale Nahverkehrsorganisationen (D)**

Der gesetzliche Rahmen für den Nahverkehr in Hessen sieht die Trennung von politischen Vorgaben, Planungen und Leistungsbestellungen einerseits und der Durchführung der Verkehrsleistungen andererseits vor.

Auf der politischen Ebene sind Aufgabenträger laut Gesetz die Städte und Gemeinden. Das

### **Weiterentwicklungsansätze der Organisation, Steuerung und Finanzierung des stadtreionalen öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs**

Hessische Nahverkehrsgesetz gibt vor, dass Verkehrsverbände im Rahmen der Vorgaben der Aufgabenträger die Belange des Schienenpersonennahverkehrs, des Verbundbusverkehrs und des regionalen Busnahverkehrs wahrnehmen.

Im Rhein-Main-Verkehrsverbund, dem größten Verkehrsverbund in Hessen, sind 15 Landkreise und 11 Städte, darunter Frankfurt (Main) sowie das Land Hessen zusammengeschlossen. Er wurde zur Wahrnehmung der regionalen Aufgaben seiner Mitglieder gegründet, u.a. Koordination der Verkehrsangebote, Finanzierung und Leistungsbestellung, übergeordnetes Marketing, Controlling der Leistungserbringung und Qualität. Der RMV fungiert als Leistungsbesteller und Moderator zwischen der politischen Ebene und den Leistungserbringern.<sup>5</sup>

Alle wichtigen politischen und strategischen Entscheidungen werden durch den Aufsichtsrat der RMV GmbH getroffen. Er entscheidet zum Beispiel über das Leistungsangebot oder das Tarifsysteem. Die Mitglieder des Aufsichtsrates werden von den Gesellschaftern des RMV entsandt. Jeder Gesellschafter hat eine Stimme.

Für die lokalen Verkehre in den Landkreisen, kreisfreien Städten und Sonderstatusstädten (das sind Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern) planen lokale Nahverkehrsorganisationen (LNO) die Linienwege und finanzieren und bestellen Bus-, Straßenbahn- und U-Bahnverkehre. Zum Beispiel führt traffiQ als LNO die Bestellung aller städtischen Verkehrsangebote in Frankfurt (Main) durch. Stadtgrenzenüberschreitende Verkehre mit überwiegend innerstädtischem Leistungsanteil (z.B. Stadtbahnlinien mit Endhaltestellen in angrenzenden Kreisen) werden nicht als regionale Verkehre behandelt, sondern die Stadt Frankfurt und die jeweils betroffenen Kreise bzw. Nachbargemeinden schließen auf einvernehmlicher Basis bilaterale Vereinbarungen über die Finanzierung dieser Verkehre.

## 5.2 Optionen

Die Länder können optional landesgesetzliche Regelungen treffen, die die nachfolgend erläuterte Bildung von Gemeindeverbänden sowie die Bildung von gemeinsamen landesweiten Verkehrsverbänden ermöglichen.

### 5.2.1 Option: Gemeindeverbände

#### Zuständigkeiten, Zusammenarbeit und Abstimmung

Die Länder können in ihren Landesgesetzen die Bildung von Gemeindeverbänden ermöglichen, denen Aufgaben übertragen werden, die andernfalls durch die VVOG wahrgenommen werden (insbesondere Regionalverkehr).

---

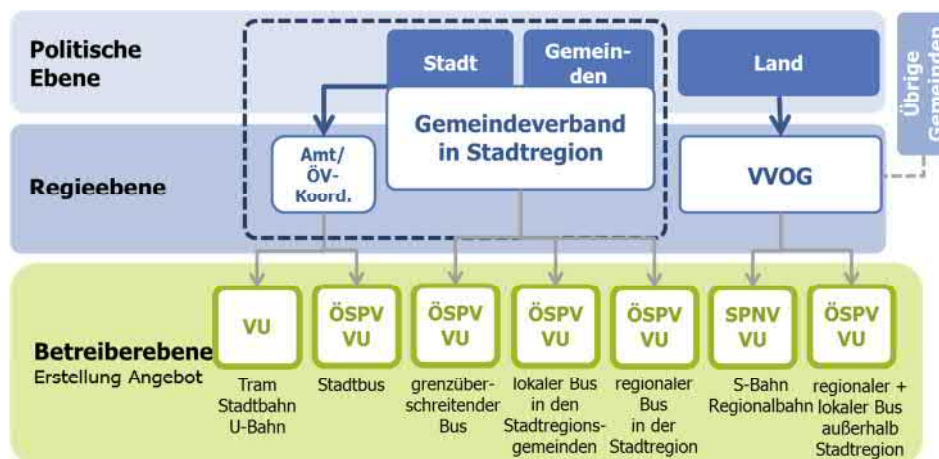
<sup>5</sup> vgl. hierzu Informationen auf der Homepage RMV:  
[http://www.rmv.de/de/Verschiedenes/Informationen\\_zum\\_RMV/Der\\_RMV/Struktur\\_des\\_RMV/](http://www.rmv.de/de/Verschiedenes/Informationen_zum_RMV/Der_RMV/Struktur_des_RMV/)

Die Aufgabenträgerschaft für den stadtreionalen Verkehr wird auf kommunaler Ebene jeweils an einen freiwilligen Gemeindeverband übertragen.<sup>6</sup> Der Gemeindeverband erhält damit die strategische und organisatorische Zuständigkeit sowohl für den regionalen Verkehr innerhalb der Stadtregion als auch für den lokalen Verkehr der Stadtregionsgemeinden. Bzgl. des lokalen Verkehrs kann aber auch eine differenzierte Rollenverteilung denkbar sein:

- Große Kernstädte/Straßenbahnstädte: Der lokale Verkehr der großen Kernstädte/Straßenbahnstädte verbleibt in der alleinigen Zuständigkeit dieser Städte. Sie können zur Durchführung ihrer Aufgaben einen ÖV-Koordinator einsetzen.
- Die weiteren Gemeinden können Teilzuständigkeiten für die Bestellung ihrer Binnenverkehre übertragen bekommen.
- Sofern die Gemeinden keine Zuständigkeiten für die Bestellung ihrer Binnenverkehre innehaben, wird die Verantwortung für ihre lokalen Verkehre durch den Gemeindeverband wahrgenommen.

Die Länder behalten klar definierte Zuständigkeiten für den übrigen Verkehr. Der übrige Verkehr wird funktional abgegrenzt, in der Praxis betrifft dies insbesondere Eisenbahn- und S-Bahn-Leistungen. Die Länder bedienen sich zur Umsetzung ihrer Aufgaben ihrer VVOG als Regieeinheit.

**Abbildung 2: Land und freiwilliger Gemeindeverband in der Stadtregion mit klaren Zuständigkeiten**



Quelle: eigene Darstellung

<sup>6</sup> Vgl. zu diesem Kapitel das Best Practice-Beispiel 2: Bündelung der Zuständigkeiten für den stadtreionalen Verkehr in einem Gemeindeverband - Vorarlberg (AT).

Die Zusammenarbeit zwischen dem jeweiligen Gemeindeverband und dem entsprechenden Land wird gesetzlich geregelt. Die Zusammenarbeit der Akteure innerhalb des Gemeindeverbandes erfolgt auf vertraglicher Basis. Es sind verschiedene Stimmverteilungen und Mehrheitsregeln denkbar. An dieser Stelle wird eine Verteilung anhand von Einwohnerzahlen in den Gemeinden angenommen. Grundsätzliche Anforderung wäre aber in jedem Fall einerseits eine ausreichende Mitsprache aller Partner (Minderheitenrechte), andererseits muss die Entscheidungsfähigkeit gewährleistet sein. Für größere Stadt-Umland-Regionen kann die Einrichtung einer ÖPNRV-Koordinierungsstelle (z.B. angesiedelt bei der Kernstadt) zweckmäßig sein, um die erforderliche Fachlichkeit und Organisationsfähigkeit sicherzustellen.

Die Zusammenarbeit der Aufgabenträger mit den Gemeinden, die sich entscheiden, nicht Teil des Gemeindeverbandes zu sein, und damit nicht in die Aufgabenträgerschaft involviert sind, wird einzelfallbezogen vertraglich geregelt.

## **Freiwilligkeit**

Die hier dargestellte Option beinhaltet die Bildung eines Gemeindeverbandes auf freiwilliger Basis.<sup>7</sup>

- a) Der Gemeindeverband wird freiwillig durch Vereinbarung der Gemeinden gebildet. Über die Teilnahme am Gemeindeverband kann durch jede Gemeinde individuell entschieden werden. Sofern die Gemeinde Teil des Gemeindeverbandes ist, ist sie über diesen an der Aufgabenträgerschaft im ÖPNRV beteiligt und wird über eine Umlage in die Finanzierungsverantwortung genommen.
- b) Als Alternative zur im Punkt a) angelegten umfassenden Freiwilligkeit, die mit gewissen Risiken behaftet ist, kann die Bildung von Gemeindeverbänden auch einer stärkeren Bindung unterliegen:
  - Die Gemeinden sollen durch eine Vereinbarung einen Gemeindeverband in der Stadtregion bilden. Die Entscheidung, einen Gemeindeverband einzurichten, wird durch die Gemeinden getroffen. Sofern sich

---

<sup>7</sup> Durch die GutachterInnen wird ein freiwilliger Gemeindeverband empfohlen, um zu gewährleisten, dass dessen Ziele von allen Beteiligten bestmöglich mitgetragen werden. Gleichwohl muss gewährleistet sein, dass trotz Freiwilligkeit sinnvolle und handlungsfähige Strukturen entstehen. In der UAG stadtre-gionaler Verkehr wurde die Frage nach dem angemessenen Maß an Freiwilligkeit oder Verpflichtungen unterschiedlich bewertet.

eine Mehrheit für den Gemeindeverband entscheidet, ist die Teilnahme aller Gemeinden in der Stadtregion verpflichtend. Für den Gemeindeverband ist eine Satzung zu erlassen.

- Denkbar ist darüber hinaus eine landesgesetzliche Vorgabe, nach der, sofern der Gemeindeverband nach b) nicht freiwillig durch Vereinbarung der Gemeinden zustande kommt, der Gemeindeverband durch Verordnung des Bundeslandes gebildet werden kann. In diesem Fall erlässt die Landesregierung für den Gemeindeverband eine Satzung.

### **Beispiel 2: Bündelung der Zuständigkeiten für den stadtregionalen Verkehr in einem Gemeindeverband - Vorarlberg (AT)**

In Vorarlberg schließen sich Gemeinden zur Angebotskonzeption, Leistungsbestellung und Finanzierung des lokalen/regionalen Verkehrs zu Gemeindeverbänden zusammen. Die Zuständigkeit für die Bestellung liegt vollständig bei den Gemeindeverbänden, der Verkehrsverbund Vorarlberg (VVV) als VVOG übernimmt lediglich eine koordinierende Rolle und definiert die Standards in den Städten und für die Landbusse.<sup>8</sup>

Die Stadt-Umland-Gemeinden sind an der Finanzierung des stadtregionalen Verkehrs beteiligt und leisten in diesem Zuge auch einen Beitrag zur Finanzierung des städtischen ÖPNV, da sie von dessen Angebot mit profitieren. Der Beitrag der Gemeinden zur Verbandsumlage zur Finanzierung allfälliger Abgänge aus dem laufenden Betrieb richtet sich nach der Anzahl der Haltestellenstopps im Gemeindegebiet.<sup>9</sup>

## **5.2.2 Option: Zusammenarbeit von Land und Gemeinden in einer gemeinsamen landesweiten VVOG**

### **Zuständigkeiten, Zusammenarbeit und Abstimmung**

Die Länder können die Kernstädte der Stadtregionen und ggf. weitere Gemeinden zur Mitwirkung im Rahmen der Gesellschafterstellung an der VVOG verpflichten:

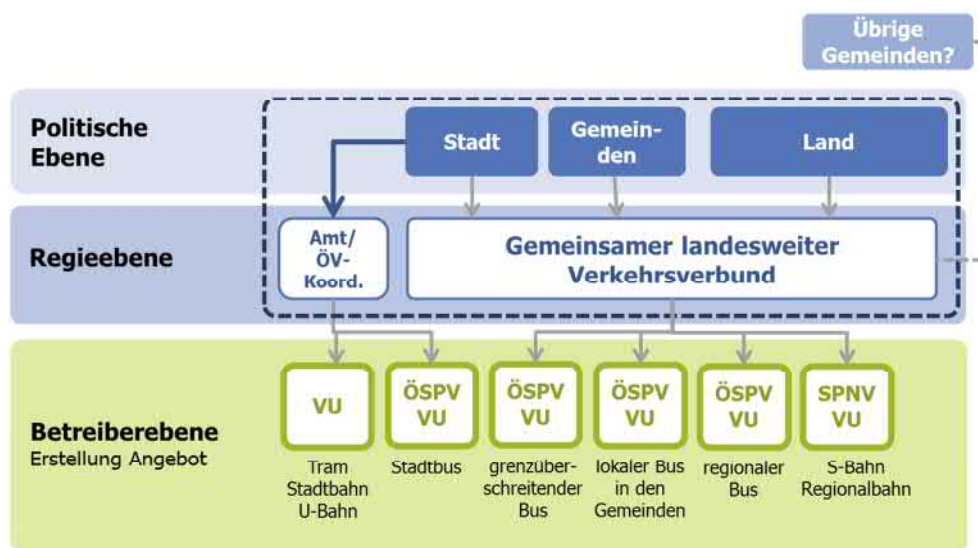
Die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft der Verkehre innerhalb einer Stadtregion wird an eine gemeinsam vom jeweiligen Land und den Kommunen getragene Regieorganisation übertragen, d.h. ein bisher alleine vom Land getragener wird zu einem gemeinsam von Land und Gemeinden getragener

<sup>8</sup> vgl. VVV: Geschäftsbericht 2015, S.6.

<sup>9</sup> vgl. KDZ 2013: ÖPNV-Finanzierung in Österreichs Städten, S. 54f.

Verkehrsverbund.<sup>10</sup> Der Verkehrsverbund agiert landesweit und erhält damit die organisatorische Zuständigkeit sowohl für den regionalen Verkehr im Bundesland als auch für den lokalen Verkehr der Gemeinden. Der Verkehrsverbund übernimmt auch die Koordinierungsrolle für die Zusammenarbeit in der Stadtregion. Bzgl. des lokalen Verkehrs der Städte kann der Einsatz eines ÖV-Koordinators zur Durchführung der Aufgaben zumindest in den großen Kernstädten/Straßenbahnstädten vorgesehen werden. Ebenso können weitere Gemeinden Teilzuständigkeiten für die Bestellung ihrer Binnenverkehre übertragen bekommen.

**Abbildung 3: Gemeinsame landesweite Regieorganisation (Verkehrsverbund)**



Quelle: eigene Darstellung

Die Zusammenarbeit und Abstimmung der Akteure innerhalb des gemeinsamen landesweiten Verkehrsverbundes ist im Verbundvertragswerk zu regeln. Dort sind verschiedenen Stimmverteilungen und Mehrheitsregeln denkbar. Grundsätzliche Anforderung wäre einerseits eine ausreichende Mitsprache aller Verbundpartner, andererseits muss die Entscheidungsfähigkeit gewährleistet sein. Das Land erhält mindestens eine Sperrminorität, um die Landesinteressen (Verlinkung zu anderen Politikbereichen wie Wirtschaft, Soziales, etc.) angemessen zu berücksichtigen. Die Verteilung der weiteren Anteile erfolgt beispielsweise anhand der Einwohnerzahlen. Darüber wird gewährleis-

<sup>10</sup> Vgl. zu diesem Kapitel das Best Practice-Beispiel 3: Übergreifend organisiertes Verkehrsangebot am Beispiel des Zürcher Verkehrsverbundes - ZVV (CH).



tet, dass die Stadtregion eine den Einwohnern der Stadtregionsgemeinden/Stadt angemessene Bedeutung im Gesamtverbund erhält.

### **Freiwilligkeit vs. verpflichtende Beteiligung**

Diese hier dargestellte Option beinhaltet die Bildung eines gemeinsamen landesweiten Verkehrsverbundes mit pflichtiger Teilnahme aller Gemeinden.<sup>11</sup> Eine verpflichtende Teilnahme beinhaltet den Vorteil, dass alle Akteure im Bundesland an der Strategieentwicklung, Steuerung und Finanzierung des ÖPNRV beteiligt sind. Gerade für die Städte und Stadtregionsgemeinden erscheint eine Beteiligung unerlässlich, da andernfalls im schlechtesten Fall die Funktionsfähigkeit des Verkehrsverbundes als Ganzes in Frage gestellt wäre.

Nichtsdestotrotz sind Alternativen denkbar. Zum einen ist vorstellbar, dass kleinere Gemeinden oder Gemeinden außerhalb der Stadtregion(en) lediglich auf Verlangen Gesellschafter der VVOG werden. Zum anderen kann ohne Gesetzesänderung eine Beteiligung von Gemeinden an der VVOG durch das jeweilige Land auch auf freiwilliger Grundlage ermöglicht werden.

#### **Beispiel 3: Beispiel: Übergreifend organisiertes Verkehrsangebot am Beispiel des Zürcher Verkehrsverbundes - ZVV (CH)**

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ist der Verkehrsverbund für das Gebiet des Kantons Zürich mit den Städten Zürich und Winterthur und 166 weiteren Gemeinden. Er ist für die strategische Planung, Koordination, Vermarktung und Finanzierung des gesamten öffentlichen Verkehrs der Region – also inklusive der Städte – zuständig.

Der ZVV wird von einem neunköpfigen Verkehrsrat geführt, der sich aus Vertretern des Kantons, der Städte Zürich und Winterthur, der Gemeinden, der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und des Bundes zusammensetzt. Das Verbundgebiet gliedert sich in acht Marktregionen mit acht marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen (MVU), die für die Erbringung der Fahrleistung sowie für Angebotsplanung, operatives Marketing oder Qualitätsmanagement zuständig sind. Ihnen unterstellt sind etwa 40 weitere kleinere und mittlere Verkehrsunternehmen.

Mehr als 60 Prozent des jährlichen Aufwands im ZVV wird durch Ticketeinnahmen und Nebeneträge gedeckt. Die restlichen Kosten übernehmen je zur Hälfte der Kanton Zürich und die 168 Gemeinden im Kanton.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> In der UAG stadtreionaler Verkehr wurde die Frage nach dem angemessenen Maß an Freiwilligkeit oder Verpflichtungen unterschiedlich bewertet.

<sup>12</sup> vgl. hierzu Informationen auf der Homepage ZVV: <http://www.zvv.ch/zvv/de/ueber-uns/zuercher-verkehrsverbund/kennzahlen-und-statistiken/finanzkennzahlen.html>



Durch die klare Zuständigkeit des übergreifenden Verkehrsverbundes ist das Verkehrsangebot flächendeckend vertaktet und hoch integriert. Im Ergebnis weist Zürich kontinuierlich steigende Fahrgastzahlen, eine hohe Kundenzufriedenheit sowie einen steigenden Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split zu Lasten des Autoverkehrs auf.

### 5.3 Wesentliche rechtliche Aspekte der Umsetzung

Die rechtliche Umsetzung des vorgeschlagenen Zielszenarios erfordert Anpassungen sowohl im ÖPNRV-G als auch im Landesrecht:

#### ÖPNRV-G:

- Novellierung des ÖPNRV-G mit eindeutiger örtlicher Aufgabenabgrenzung zwischen den Städten und Gemeinden, die Aufgabenträger sind, und den Ländern als Aufgabenträger des Regionalverkehrs außerhalb dieser Gemeinden.
- Regelung im ÖPNRV-G, die an den Landesgesetzgeber delegiert festzulegen, welche Städte und Gemeinden bzw. deren Gemeindeverbände Aufgabenträger sein sollen und welche darüber hinaus auf Verlangen die Aufgabenträgerschaft übertragen bekommen können. Die Aufgabenträger können ferner die Wahrnehmung ihrer Aufgaben auf die VVOG oder einen lokalen ÖV-Koordinator übertragen.
- Regelung im ÖPNRV-G, die an den Landesgesetzgeber delegiert festzulegen, dass und wie sich die Aufgabenträger in den Stadtregionen abstimmen.
- Reform der Finanzierung (vgl. Kapitel 6)

#### Landesgesetze:

- Landesgesetzliche Regelung, die festlegt, welche Städte und Gemeinden Aufgabenträger sein sollen und welche darüber hinaus auf Verlangen die Aufgabenträgerschaft übertragen bekommen können.
- Optional:
  - Option Gemeindeverband: landesgesetzliche Regelung, die eine weitergehende Übertragung von Aufgaben auf die Gemeinden (Gemeindeverbände) vorsieht.
  - Sofern die Option Gemeindeverband im Landesgesetz angelegt wird: landesgesetzliche Regelung, nach der ein Gemeindeverband für den ÖPNRV in Stadtregionen durch Verordnung des Bundeslan-

des gebildet werden kann oder wird, sofern dieser nicht freiwillig durch Vereinbarung der Gemeinden zustande kommt.

- Option gemeinsamer Verkehrsverbund: landesgesetzliche Regelung, die eine gemeinsame Aufgabenwahrnehmung von Land und Gemeinden (gemeinsamer Verkehrsverbund) vorsieht.
  - Sofern die Option gemeinsamer Verkehrsverbund im Landesgesetz angelegt wird: Ggf. landesgesetzliche Regelung, die die Kernstädte der Stadtregionen und ggf. weitere Gemeinden zur Mitwirkung im Rahmen einer Gesellschafterstellung an der VVOG verpflichtet. Landesgesetz regelt, dass die Gemeinden einen Anteil von insgesamt mindestens 50% der Anteile an der VVOG und das Land mindestens eine Sperrminorität hält; ferner das Verhältnis der Anteile der Gemeinden (beispielsweise nach EinwohnerInnen-Zahl).
  - Eine bundesländerübergreifende Aufgabenwahrnehmung (Beispiel: VOR) ist unverändert zulässig.
- Einführung einer Abstimmungspflicht zwischen den Aufgabenträgern in den Stadtregionen.
- Reform der Finanzierung (vgl. Kapitel 6)

## 5.4 Bewertung der Weiterentwicklung der Organisation des stadtreionalen Verkehrs

### Stärkung der stadtreionalen Perspektive

Im dargestellten Zielszenario findet die Stadtregion als wesentliche Betrachtungsebene für Angebot und Nachfrage im ÖPNRV auch in der organisatorischen Struktur deutlich stärker Berücksichtigung als im Status quo. Dazu tragen die verpflichtenden Abstimmungen zwischen den Akteuren sowie das Erfordernis einer abgestimmten stadtreionalen Strategie bei.

Im Zielszenario (ohne Berücksichtigung der unter Kapitel 5.2 dargestellten Optionen) ist allerdings die Institutionalisierung der Stadtregion gering, die Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften basiert alleine auf den gesetzlich geregelten Abstimmungsgeboten.

Über die Option Gemeindeverbände haben die Länder die Möglichkeit, eine deutlich stärkere Institutionalisierung der Stadtregion zu etablieren.

Bei der Option gemeinsame landesweite VVOG agieren die Gebietskörperschaften ebenfalls in einer institutionalisierten Organisationsform, allerdings stellt die Stadtregion (anders als beim stadtreionsbezogenen Gemeindever-

band) nur einen Teil des räumlichen Zuständigkeitsbereiches der landesweiten VVOG dar.

Besonders effektiv wird die stadtregionale Perspektive dann gestärkt, wenn die Aufgabenträger auch über die finanziellen Mittel verfügen, und insbesondere, wenn durch die Struktur der Zuweisung der Finanzierung ein struktureller Anreiz dafür besteht, die Stadtregionssicht einzunehmen (siehe unten Abschnitt 6).

### **Klärung der Zuständigkeiten, Zwang zur Abstimmung und Klärung der Prozesse der Zusammenarbeit**

Über das Zielszenario mit oder ohne Umsetzung einer der beschriebenen Optionen kann dem Ziel der eindeutigen und sachgerechten Festlegung der Zuständigkeiten für den stadtregionalen ÖPNRV und damit der Vermeidung von Parallelzuständigkeiten Rechnung getragen werden. Der Zwang zur Abstimmung zu stadtgrenzenüberschreitenden Verkehren sowie klare Prozesse zur Zusammenarbeit tragen zum Abbau von Schnittstellenproblemen bei. Gleichwohl bedeutet dies im Zielszenario ohne Optionen, dass detaillierte Regelungen zur Zusammenarbeit etabliert werden müssen.

Bei Umsetzung der Option Gemeindeverband ist die Abstimmung bzgl. der stadtregionalen Verkehre institutionalisiert. Es verbleibt die Abgrenzung zu den nicht vom Gemeindeverband, sondern von der VVOG verantworteten Verkehren (z.B. SPNV). Es ist davon auszugehen, dass die rein funktionale Abgrenzung Zuständigkeitskonflikte reduziert. Bestehen mehrere Gemeindeverbände in einem Bundesland, erscheint es sinnvoll - wie in Vorarlberg - wenn die VVOG eine koordinierende Rolle übernimmt (Tarif/Vertrieb, Marketing, Standards, etc.), während die Gemeindeverbände für die Bestellung der jeweiligen Verkehre verantwortlich sind.

Bei der Option gemeinsame landesweite VVOG sind alle Gebietskörperschaften an der Verantwortung beteiligt, alle notwendigen Abstimmungen werden im Rahmen der VVOG geregelt.

### **Umsetzung**

Eine Veränderung der Organisationsstrukturen entsprechend des hier dargestellten Zielszenarios und der Optionen erfordert rechtliche und organisatorische Anpassungen auf mehreren föderalen Ebenen.

Bei Betrachtung des Zielszenarios ohne Optionen sind vergleichsweise geringe Verschiebungen der Rollenverteilungen zwischen den Akteuren ggü. dem Sta-

tus quo zu erwarten, wodurch von einer leichteren Umsetzbarkeit auszugehen ist. Bei Umsetzung der Optionen werden Zuständigkeiten teilweise neu zugeordnet, was zu Widerständen bei einzelnen Akteuren führen kann.

### **Optionen Gemeindeverband und gemeinsame landesweite VVOG: Freiwilligkeit vs. verpflichtende Teilnahme**

Sofern einzelne Bundesländer von der Möglichkeit Gebrauch machen, eine der beschriebenen Optionen Gemeindeverband oder gemeinsame landesweite VVOG durchzusetzen, stellt sich die Frage, ob die Teilnahme der räumlich betroffenen Gemeinden freiwillig oder verpflichtend umgesetzt werden soll.

Für eine verpflichtende Teilnahme spricht, dass eine Freiwilligkeit ggf. nicht ausreichend ist, um Gemeinden zur Mitentscheidung und Mitfinanzierung der stadtreionalen Verkehre zu bewegen. Gleichzeitig kann eine institutionalisierte Organisationsform für eine Stadtregion aber nur effektiv sein, wenn fast alle und mindestens alle wesentlichen Gemeinden der Stadtregion auch tatsächlich in ihr zusammengeschlossen sind. Auf der anderen Seite kann die Möglichkeit der freiwilligen Teilnahme die Akzeptanz bei den Gemeinden erhöhen.

## 6 Finanzierung

Dieses Kapitel befasst sich mit der detaillierten Darstellung der im Kapitel 4 überblicksartig ausgeführten Weiterentwicklung der Finanzierung.

Aufbauend auf den Grundpfeilern der bestehenden Finanzierung sollen mit einer Weiterentwicklung folgende Ziele erreicht werden:

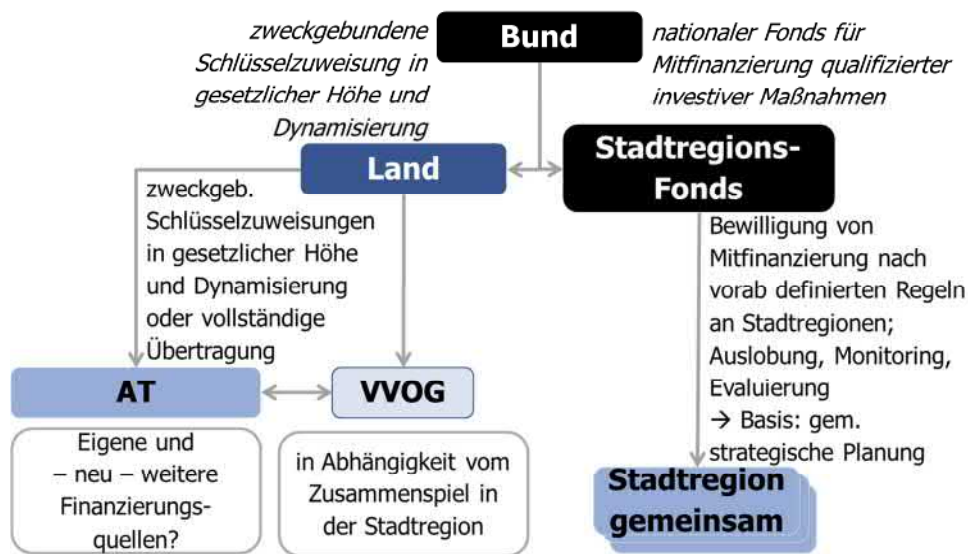
- Schaffung von effizienten und effektiven Finanzierungsstrukturen: eindeutige Zuständigkeiten für die Finanzierung; Zusammenfassung von Ausgaben- und Aufgabenverantwortung bei den Aufgabenträgern;
- Verlässlichkeit der Finanzierung und damit Planbarkeit

Der hier empfohlene Ansatz zur Weiterentwicklung der Finanzierung basiert auf zwei Säulen: die Finanzierung von konsumtiven Kosten und investiven Maßnahmen über zweckgebundene Schlüsselzuweisungen und Bündelung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung bei den Aufgabenträgern einerseits und die Finanzierung großer Infrastrukturvorhaben über einen Infrastrukturfonds für die Stadtregionen andererseits (vgl. Abbildung 4).<sup>13</sup> Eine vertiefte Darstellung findet sich in den nachfolgenden Unterkapiteln.

---

<sup>13</sup> An dieser Stelle nicht vertieft werden zusätzliche oder alternative Finanzierungsmöglichkeiten, die eine Ergänzung zur heutigen ÖPNRV-Finanzierung darstellen und somit der Problematik einer etwaigen Unterfinanzierung begegnen können. Zu solchen Finanzierungen gehören u.a. Drittnutzerfinanzierungen in Form von Abgabemodellen (Erschließungsbeiträge, Bürgerticket, etc.).

Abbildung 4: Finanzierung des stadtrationalen ÖPNRVs



Quelle: eigene Darstellung

## 6.1 Finanzierung des ÖPNRV: Zusammenführung der Kompetenzen bei den Aufgabenträgern

Der hier dargestellte Ansatz zur Weiterentwicklung der Finanzierungsstrukturen läuft auf eine Finanzreform hinaus, die den gesamten ÖPNRV und nicht allein den stadtrationalen Verkehr umfasst; hinsichtlich der Finanzierung erweist sich eine isolierte Betrachtung nicht als sachgerecht. Der Ansatz sieht die Finanzierung von konsumtiven und investiven Maßnahmen über zweckgebundene Schlüsselzuweisungen an die Aufgabenträger sowie die Zusammenführung der Kompetenzen bei diesen vor.<sup>14</sup> Diese Strukturen sorgen dafür, dass (auch) für den stadtrationalen ÖPNRV ausreichende bzw. verlässliche Mittel zur Verfügung stehen. Umgekehrt ist die Finanzierung des stadtrationalen Verkehrs ohne eine entsprechende finanzielle Grundlage (und klare Aufgabenzuweisung) nicht hinreichend sicher gewährleistet.

<sup>14</sup> Vgl. zu diesem Kapitel das Best Practice-Beispiel 4: Bündelung der Finanzierung in Brandenburg (D).

## Allgemeine Funktionsweise und Prinzipien

Der Bund stellt Mittel in gesetzlich geregelter Höhe, einschließlich einer Dynamisierung, für den ÖPNRV zur Verfügung. Dabei gibt er Maßstäbe vor, z.B. die Weitergabe an die lokalen Aufgabenträger in der Form, dass diese mindestens ihre bisher wahrgenommenen Aufgaben weiter wahrnehmen können, sowie eine Zweckbindung für den ÖPNRV.

Die beschriebenen Anforderungen an eine effiziente und effektive Finanzierung des stadtreionalen ÖPNRV sind derzeit bereits teilweise erfüllt. Empfohlen wird, dass Mittel zukünftig anhand eines vorab definierten Zuteilungsschlüssels an die Länder pauschal ausgereicht werden. Damit treten an die Stelle der bisherigen diversen Zuweisungen vom Bund an unterschiedliche Empfänger (Länder, VVOG, Verkehrsunternehmen) auf verschiedenen Finanzierungswegen (insbesondere Mittel nach §23 FAG 2017, Mittel nach §§30a ff. FLAG für SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrten, Bestellerförderung, Grund- und Finanzierungsverträge) eine Bündelung der Bundesmittel und Ausreichung allein an die Länder.<sup>15</sup> Damit wird erreicht, dass die für den ÖPNRV zuständigen föderalen Ebenen jeweils vollständige Transparenz und Planungssicherheit über die für die Verkehre in ihrer Zuständigkeit verfügbaren Mittel haben. Empfohlen wird, dass der Bund die Zuweisungen pauschal gestaltet und mit grundsätzlichen Zweckbindungen versieht (insbesondere Verwendung für den ÖPNRV; Umsetzung der Freifahrt für SchülerInnen und Lehrlinge); die Höhe der konkreten Zuweisungen an die lokalen Aufgabenträger und die Kontrolle der Einhaltung der Zweckbindungen im ÖPNRV wird dann von den Ländern gewährleistet.

Im Zuge der Umstellung gewährleisten die Länder, dass die Gemeinden unmittelbar durch die Weiterentwicklung der Finanzierung nicht schlechter gestellt werden.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Schienenbahnen (Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) und Privatbahnen) über Verkehrsdiensteverträge mit der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG) wird an dieser Stelle nicht betrachtet.

<sup>16</sup> Dies kann dadurch erreicht werden, dass die Mindesthöhe der den lokalen Aufgabenträgern zuzuweisenden Mittel mit Wirksamkeit dieser finanziellen Reform der Höhe der bisher auf die Verkehre in ihrem Gebiet entfallenen Mittel des Bundes und des jeweiligen Landes entspricht. Die Fortschreibung der Mittel richtet sich dann nach den entsprechend zu erlassenden Regelungen und Schlüsselkomponenten.

Somit werden die Finanzierungsstrukturen an die im ÖPNRV-G angelegten Zuständigkeitsregelungen angepasst. Die Regelungen über Organisation, Steuerung und Finanzierung des ÖPNRV wird für die Länder in den jeweiligen zu erlassenden Landesgesetzen verankert.

Die Länder können die Zuweisungen vom Bund zur Finanzierung des ÖPNRV durch eigene Finanzmittel ergänzen. Die Frage, ob und in welchem Umfang die Länder Eigenmittel einsetzen, liegt in der Entscheidung der Länder. Die Höhe der Budgets für den ÖPNRV wird einschließlich Dynamisierung in den Landesgesetzen fixiert.

Die Länder verwenden einen Teil der Finanzmittel für den ÖPNRV im eigenen Zuständigkeitsbereich (über die VVOG) und weisen den anderen Teil den kommunalen Aufgabenträgern zu. Die Fortschreibung der Zuweisungen erfolgt anhand von vorab definierten Schlüsselkomponenten. Grundsätzlich bietet es sich an, einen Mix aus Strukturkomponenten (z.B. Fläche, Einwohnerzahl, Schüler und Lehrlinge), Aufwandskomponenten (z.B. Fahrplanangebot, Höhe der aufgewendeten Eigenmittel) und Erfolgskomponenten (z.B. Fahrgelderlöse, Fahrgastzahlen) als Schlüsselkomponenten zu wählen, sodass verschiedene lokale Gegebenheiten berücksichtigt werden und angemessene Anreize wirken. Gleichzeitig wird durch die Strukturkomponenten eine stabile und verlässliche Finanzierung gewährleistet.

Die Zuweisungen über Schlüsselkomponenten sind unabhängig von der Schaffung eines bestimmten Angebotes oder konkreten Umsetzungsvorstellungen des Landes. Vielmehr wird mit der Finanzierung ein möglichst effizienter Mitteleinsatz nach den Prioritäten des jeweiligen Aufgabenträgers gewünscht.

Bei den kommunalen Aufgabenträgern werden Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den ÖPNRV zusammengeführt. Sie bündeln die Zuweisungen vom Bund und Land ggf. mit eigenen Finanzmitteln und setzen sie im Rahmen der Zweckbindungen für den ÖPNRV frei für investive und konsumtive Zwecke über Verkehrsdiensteverträge ein.<sup>17</sup> Den Aufgabenträgern verbleiben dabei die konkrete Umsetzung und die Wahl des effizientesten Weges zur Erreichung der eigenen verkehrlichen Ziele.

Prinzipiell finanziert jeder Aufgabenträger diejenigen Verkehre, die in seinen Zuständigkeitsbereich fallen. Bzgl. der grenzüberschreitenden Verkehre sind die Finanzierungsanteile der Aufgabenträger klar zu definieren: Eine Abgren-

---

<sup>17</sup> einschließlich der Umsetzung der Freifahrt für SchülerInnen und Lehrlinge



zung erfolgt hier grundsätzlich anhand der im eigenen Zuständigkeitsbereich anfallenden ungedeckten Kosten.<sup>18</sup>

### **Wesentliche rechtliche Aspekte der Umsetzung**

Die rechtliche Umsetzung des vorgeschlagenen Ansatzes zur Finanzierung des ÖPNRV über die Bündelung der Kompetenzen bei den Aufgabenträgern erfordert Anpassungen sowohl auf bundesgesetzlicher Ebene als auch im Landesrecht:

- Änderung (Zusammenfassung) der Finanzierungsregelungen im Bundesrecht für den ÖPNRV: Zusammenfassung zu einer zweckgebundenen Zuweisung an die Bundesländer.
- Gesetzliche Festlegung der Gesamthöhe der Mittel und des Verteilungsschlüssels auf die Länder, der Zweckbindungen (insb. Verwendung für den ÖPNRV, Aufrechterhaltung der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrten) sowie Verpflichtung zum Erlass von Landesgesetzen zur ÖPNRV-Finanzierung.
- Verpflichtung der Länder, im Zuge der Umstellung zu gewährleisten, dass die Gemeinden unmittelbar durch die Weiterentwicklung der Finanzierung nicht schlechter gestellt werden.
- In jeweils zu erlassenden Landesgesetzen insbesondere Regelung der Höhe der Zuweisungen an die Gemeinden, die Aufgabenträger des Stadt- und Vororteverkehrs sind; Zweckbindung; Festlegung der Schlüsselkriterien für die Fortschreibung der Zuweisungen an die kommunalen Aufgabenträger.

#### **Beispiel 4: Bündelung der Finanzierung in Brandenburg (D)**

In der Vergangenheit waren die Finanzierungsstrukturen im Land Brandenburg wie in den anderen Bundesländern Deutschlands auch hoch komplex und wenig transparent. Verschiedene Zuständigkeiten, diversen Finanzierungswege (häufig direkt vom Bund oder Land an die

---

<sup>18</sup> In Bezug auf die Finanzierung grenzüberschreitender Straßenbahnleistungen erscheint es aus Fahrgastsicht und im Hinblick auf ein einheitliches betriebliches Systemmanagement durchaus sachgerecht, diese Verkehre einheitlich in der Planung, Steuerung und Koordination der Städte bzw. deren ÖV-Koordinatoren zu belassen. Nichtsdestotrotz ist zu klären, wie sich das Land/VVOG und ggf. weitere Gemeinden an der Finanzierung der grenzüberschreitenden Straßenbahnleistungen über eine Finanzierungsvereinbarung beteiligen.

Verkehrsunternehmen, ohne Einbeziehung der Gemeinden als Aufgabenträger) sowie einzel-fallbezogene Regelungen prägten das Bild.

2005 und 2008 wurde das Finanzierungssystem für den straßengebundenen ÖPNV im Land Brandenburg in zwei Stufen grundlegend reformiert. Die einzelnen Finanzierungstöpfe wurden zusammengefasst und den lokalen Aufgabenträgern pauschal zur Verfügung gestellt. Die Aufgabenträger können die Mittel im Rahmen der Zweckbindung für den ÖSPV frei verwenden. Das Finanzierungsvolumen, welches das Land den kommunalen Aufgabenträgern jährlich zur Verfügung stellt, ist in der ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg fixiert und beträgt derzeit 85 Mio. € zur Finanzierung von Verkehrsleistungen einschließlich ermäßigter Schülertarife, und der Behindertenfreifahrt sowie zur Förderung von Investitionen in (im Wesentlichen Tram-) Infrastruktur. Die Verteilung der Mittel auf die kommunalen Aufgabenträger richtet sich dabei nach Strukturkomponenten (Fläche, Anzahl SchülerInnen und Studierende), Aufwandskomponenten (Fahrplanangebot, Höhe der aufgewendeten Eigenmittel der Aufgabenträger für den ÖSPV) sowie einer Erfolgskomponente (Fahrgastzahlen). Zusätzlich erhalten die Aufgabenträger von Straßenbahnen und Obussen jährlich 5 Mio. €, die nach Gleislänge der Linien, Fahrgastzahlen und fahrplanmäßigem Angebot verteilt werden.

Durch die Finanzierungsreform ist in Brandenburg die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung bei den kommunalen Aufgabenträgern zusammengeführt worden. Diese können seitdem ihre Zuständigkeit für den ÖPNV selbstverantwortlich und mit eigener Prioritätensetzung wahrnehmen. Gleichzeitig erfolgt die Mittelzuweisung der oben genannten Komponenten an die Aufgabenträger so, dass für sie ein Anreiz besteht, das ÖPNV-Niveau zu halten und weiterzuentwickeln. Durch die gesetzliche Fixierung des Budgets besteht Planungssicherheit.<sup>19</sup>

Die Einführung der Finanzreform wurde damit verbunden, dass zunächst alle Aufgabenträger weiter das bisherige Budget zur Verfügung gestellt erhielten. Über einen Zeitraum von mehreren Jahren wurde die Höhe sukzessive auf die neue Struktur unter Anwendung der Schlüsselkomponenten umgestellt und somit an die strukturelle Entwicklung der vorherigen Jahre angepasst. Die Schlüsselkomponenten wurden bewusst so gestaltet, dass grobe Friktionen vermieden wurden.

## **Bewertung der Finanzierung des ÖPNRVs über Zusammenführung der Kompetenzen bei den Aufgabenträgern**

Die Finanzierung des ÖPNRV, und damit auch des stadtreionalen Verkehrs über die Bündelung der Kompetenzen bei den Aufgabenträgern weist verschiedene Verbesserungen ggü. dem Status quo auf:

- Planungssicherheit Budget: Die Budgethöhe wird gesetzlich verankert und steht verbindlich zur Verfügung.
- Zusammenführung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung bei den Aufgabenträgern, effizienter Mitteleinsatz: Die Kompetenzen zur Finanzie-

<sup>19</sup> KCW GmbH; Nahverkehrsberatung Südwest (2012): Evaluierung des übrigen Öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg

zung des ÖPNRVs werden bei den Aufgabenträgern gebündelt. Darüber wird ein möglichst effizienter Einsatz der Finanzmittel ermöglicht. Dies umfasst auch die Abwägung und Optimierung zwischen konsumtivem und investivem Mitteleinsatz.

- Gewährleistung eines adäquaten ÖPNRV-Angebotes: Aufgabenträger entscheiden eigenständig wie die Mittel vor Ort eingesetzt werden, sodass ein für den lokalen und regionalen Kontext individuell passfähiges adäquates ÖPNRV-Angebot geschaffen wird.
- Schaffung von Nachfrageanreizen: Über die erfolgsbasierte Schlüsselkomponente werden Anreize zur Generierung konstanter oder steigender Nachfrage geschaffen.
- Transparenz über Mittelherkunft, -verteilung und -einsatz: Die Finanzierungsstrukturen werden ggü. dem Status quo deutlich klarer gefasst. Die Finanzierungsverantwortung wird definiert. Die Verteilung von Finanzmitteln erfolgt anhand transparenter Maßstäbe.

Bei Analyse der Schwächen und Risiken des Ansatzes der Finanzierung des stadtreionalen Verkehrs über die Bündelung der Kompetenzen bei den Aufgabenträgern ist insbesondere der folgende Aspekt zu berücksichtigen:

- Eine Veränderung der Finanzierungsstrukturen anhand der hier beschriebenen Prinzipien erfordert eine weitreichende Reform des heutigen Systems, die auf allen politischen Ebenen ansetzen muss. Diese Veränderungen lassen sich nicht unkompliziert aus dem Status quo heraus entwickeln, sondern benötigen eine grundlegende Neuausrichtung des Finanzierungssystems, die von den beteiligten Akteuren mitgetragen werden müssen.

## **6.2 Finanzierung großer Infrastrukturvorhaben in der Stadtregion über einen Stadtregionsfonds**

Die Grundüberlegung eines Infrastrukturfonds besteht darin, die Finanzmittel des Bundes für große Infrastrukturvorhaben in Stadtregionen zu bündeln und einzelfallbezogen auf Grundlage von vorab definierten Kriterien (transparente Maßstäbe zur Bewertung von verkehrlichem Bedarf, volkswirtschaftlichem

Nutzen) zur Mitfinanzierung qualifizierter, investiver Maßnahmen auszureichen.<sup>20</sup>

Dabei steht im Vordergrund eine Lösung für die Herausforderung zu finden, dass relevante Infrastrukturinvestitionen für den öffentlichen Verkehr in Stadtregionen einzelne oder alle beteiligten Gemeinden überfordern können (z.B. Trambahnerweiterung oder -ersatzinvestitionen; perspektivisch Umstellung auf Elektromobilität).

Ganz allgemein können die nachfolgenden Ziele mit einer fondsbasierter Finanzierung ermöglicht werden:

- **Verlässlichkeit der Mittelverfügbarkeit** (Unabhängigkeit von jährlichen Haushaltszuweisungen; Verlässlichkeit auch über politische Zyklen hinaus),
- **Sicherstellung einer sachgerechten Mittelverwendung und Priorisierung**,
- **Bereitstellung von Finanzierungsmöglichkeiten für Infrastrukturvorhaben**, die als Bestandteil stadtreionaler Verkehrskonzepte im Interesse von Stadtregionen liegen, die die Zuständigkeit einzelner Gemeinden überschreiten und deren Leistungsfähigkeit überfordern würden.

Die Bündelung der Finanzmittel erfolgt auf Bundesebene in Form eines nationalen „Stadtregionsfonds“. Dieser Fonds dient der Mitfinanzierung von Projekten, die Relevanz für den ÖV in der Stadtregion haben. Finanziert werden Erneuerungsinvestitionen sowie Neu- und Ausbaumaßnahmen. Wichtig ist dabei, dass nicht nur die Kosten von Infrastrukturen relevant sind, die einmalig am Anfang anfallen, sondern auch die Kosten für die Instandhaltung in den Folgejahren berücksichtigt werden. Qualifizierte Maßnahmen werden direkt aus dem nationalen Fonds finanziert. Die Bewilligung der Mitfinanzierung erfolgt nach vorab definierten Regeln an die Stadtregionen. Basis bildet eine gemeinsame, qualifizierte strategische Planung der beteiligten Akteure.

- **Gemeinsam abgestimmte Stadtregionsstrategie:** Die Grundlage für die Finanzierung von Infrastrukturprojekten liefert eine gemeinsam von den beteiligten Akteuren der Stadtregion erarbeitete stadtreionale Strategie für den ÖPNRV, in denen die Gebietskörperschaften ihre gemeinsamen Ziele und Maßnahmen für die zukünftige Entwicklung des ÖPNRV

---

<sup>20</sup> Vgl. zu diesem Kapitel das Best Practice-Beispiel 5: Infrastrukturfinanzierung über Agglomerationsprogramme - Schweiz (CH).

darlegen und aufeinander abstimmen.<sup>21</sup> Aus der Strategie wird der Bedarf an Verkehrsinfrastrukturen abgeleitet.

- **Auslobung:** Die Stadtregionen „bewerben“ sich mit ihrem Konzept um die Mitfinanzierung ihrer großen Infrastrukturvorhaben im Rahmen des Infrastrukturfonds. Der Bund bewertet die verschiedenen Anträge auf Grundlage von gesetzlich definierten Kriterien. Die Bewertung umfasst das Konzept der Stadtregion als Ganzes genauso wie die mitzufinanzierende einzelne Infrastrukturmaßnahme.

Im Falle einer Mitfinanzierung wird zwischen dem Bund und der Stadtregion eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung geschlossen.

- **Monitoring und Evaluierung:** Die Umsetzung der stadtregionalen Konzepte und einzelner Infrastrukturmaßnahmen ist laufend zu überwachen (regelmäßiger Umsetzungsbericht, Bereitstellung stadtregionaler Daten für den Bund). Der Bund leistet die Wirkungskontrolle des Infrastrukturfonds als Ganzes und ermöglicht Transparenz über die in Anspruch genommenen und noch verfügbaren Mittel.

### Wesentliche rechtliche Aspekte der Umsetzung

Die rechtliche Umsetzung des vorgeschlagenen Ansatzes zur Finanzierung großer Infrastrukturvorhaben über einen Stadtregionsfonds beinhaltet eine neue gesetzliche Grundlage auf Bundesebene:

- Erlass eines neuen Gesetzes zur Finanzierung großer Infrastrukturvorhaben in Stadtregionen auf Bundesebene.
- Dieses Gesetz regelt die Errichtung eines Fonds, die Festlegung der Höhe der Mittel und definiert die Quellen der Finanzierung des Fonds.
- Das Gesetz regelt die Grundsätze der Mittelverwendung: Zweckbindung für Investitionen im stadtregionalen ÖPNRV; Voraussetzungen der Finanzierung aus dem Fonds (u.a. Bestandteil eines stadtregionalen Programms zur Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, Art der Infrastrukturvorhaben, finanzierungsfähige Kosten), Entscheidung über Prioritäten, Monitoring und Evaluation der Umsetzung und des Erfolgs der Maßnahmen.

---

<sup>21</sup> In einer zweiten, zu einem späteren Zeitpunkt umzusetzenden Stufe wäre zu erwägen, die Strategien nicht allein auf den ÖPNRV zu beziehen, sondern eine gesamthafte Betrachtung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung vorzunehmen. Die Strategien für den Verkehr in der Stadtregion umfassen dabei den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr und den Langsamverkehr.

### Beispiel 5: **Infrastrukturfinanzierung über Agglomerationsprogramme - Schweiz (CH)**

In der Vergangenheit wurden in der Schweiz immer wieder die Bedeutung von Agglomerationen als Zentrum und Motor der Wirtschaft im Land thematisiert. Die zunehmende Urbanisierung und wachsenden Verflechtungen erfordern den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen und ziehen einen dementsprechenden Finanzmittelbedarf nach sich. Seit 2008 gibt es daher den "Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstraßennetz sowie Hauptstraßen in Berggebieten und Randregionen". Der Infrastrukturfonds hat ein Volumen von 20,8 Mrd. Franken (ca. 19 Mrd. Euro) über 20 Jahre, von denen 6 Mrd. Franken (ca. 5,5 Mrd. Euro) für den öffentlichen und privaten Agglomerationsverkehr vorgesehen sind.

Die Grundlage für die Finanzierung von Infrastrukturprojekten liefern Agglomerationsprogramme, in denen die Gebietskörperschaften (gemeinde-, zum Teil auch kantons- und landesübergreifend) ihr Zukunftsbild festlegen und entsprechende Strategien und Maßnahmen mit zeitlicher Priorisierung erarbeiten. Mit bestimmten Maßnahmen in diesen Agglomerationsprogrammen beantragen die Gebietskörperschaften die Bundesfinanzmittel im Rahmen des Infrastrukturfonds. Der Bund bewertet die Agglomerationsprogramme aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses der einzelnen Maßnahmen und bewilligt dann Investitionszuschüsse in Höhe von 30-50% der Kosten.<sup>22</sup> Voraussetzung der Förderung ist auch, dass die Folgekosten der Investitionen im Budget der Agglomerationen gedeckt sind.

Die Agglomerationsprogramme ermöglichen die Entwicklung gerade der gemeindeübergreifenden Infrastruktur, die die Gemeinden sonst nicht leisten könnten, und stärkt die Zusammenarbeit der Beteiligten.

Bislang gab es zwei Runden, in denen Agglomerationsprogramme beim Bund eingereicht werden konnten und von diesem bewertet wurden. Aktuell wird die dritte Generation konkretisiert, die Agglomerationen bewerben sich gegenwärtig um Mittel aus diesem Fonds.

### **Bewertung der Finanzierung großer Infrastrukturvorhaben in der Stadtregion über einen Stadtregionsfonds**

Die Finanzierung großer Infrastrukturvorhaben über einen Stadtregionsfonds weist verschiedene Stärken und Chancen auf:

- **Stadtregionsperspektive:** Die Mitfinanzierung im Rahmen des Infrastrukturfonds setzt eine gemeinsame abgestimmte Planung der beteiligten Akteure voraus. Dieses stärkt die stadtregionale Perspektive besonders ef-

---

<sup>22</sup> Eine ausführliche Darstellung der Bewertungskriterien sind u.a. hier dargestellt: Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2015): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation.

fektiv, da über die Struktur der Bewilligung der Finanzierung ein struktureller Anreiz dafür besteht, die Stadtregionssicht einzunehmen.

- Langfristige Planungssicherheit Budget: Die Budgethöhe wird gesetzlich verankert und steht verbindlich zur Verfügung.<sup>23</sup>
- Sicherstellung einer sachgerechten Mittelverwendung: Die umfassende Bewertung der Konzepte der Stadtregionen und der darin enthaltenen Infrastrukturmaßnahmen, einschl. Wirkungsanalyse sowie das Monitoring und die Evaluierung der Umsetzung gewährleisten einen effizienten Einsatz der Finanzmittel. Der Mitteleinsatz wird priorisiert.

Daneben sind folgende Schwächen und Risiken in die Erwägung einzubeziehen:

- Voraussetzung für die Wirksamkeit des Infrastrukturfonds ist eine ausreichende Mittelverfügbarkeit über eine Mehrjahresperiode hinweg, die auch die Folgekosten berücksichtigt. Zur Ausstattung des Infrastrukturfonds ist eine Bedarfsermittlung sinnvoll.
- Über die Bewertung der Konzepte der Stadtregionen ist sicherzustellen, dass neue Infrastrukturen nur dann mitfinanziert werden, wenn sie tatsächlich einen verkehrlichen Mehrwert bedeuten.
- Die Umsetzung des Infrastrukturfonds ist rechtstechnisch komplex.

---

<sup>23</sup> Die GutachterInnen empfehlen eine Analyse des tatsächlichen Bedarfs für die Festsetzung der Höhe der aus dem Fonds verfügbaren Mittel.

## 7 Fazit

Die Weiterentwicklung der Planung, Steuerung und Finanzierung des stadtreionalen ÖPNRV stellt für die Branche eine wichtige Herausforderung dar. Aktuell ist vielerorts ein umfangreiches Angebot und eine gute Qualität des öffentlichen Verkehrs vorzufinden. Der Handlungsbedarf bei den stadtreionalen Verkehren ist allerdings offensichtlich. Die strukturellen Voraussetzungen der Zusammenarbeit hinsichtlich des ÖPNRV sind nicht hinreichend entwickelt.

Es ist unerlässlich darüber nachzudenken, im Rahmen welcher Strukturen auch zukünftig die aktuellen Standards gewährleistet und verbessert werden können. Dabei ist ein intensiverer Fokus auf den stadtreionalen Verkehr geboten, d.h. der Blick auf den ÖPNRV einer Stadtregion als Ganzes, unabhängig von Gebietskörperschaftsgrenzen, als zentraler Beitrag für die Mobilität eines großen Teils der Bevölkerung in Österreich.

Die im hier vorliegenden Gutachten vorgestellte Handlungsempfehlung zur Weiterentwicklung der Organisation und Finanzierung des stadtreionalen ÖPNRV ist geeignet, um die angestrebten Ziele der Klärung von Zuständigkeiten, Etablierung von Prozessen zur verbesserten Abstimmung sowie finanzieller Planungssicherheit zu erreichen. Es handelt sich um einen umfassenden Ansatz, der die miteinander verwobenen Themenkomplexe Organisation und Finanzierung aufgreift und in eine aufeinander abgestimmte Gesamtbetrachtung bringt.

Kern der Vorschläge ist die Zusammenführung der Ausgaben- und Aufgabenverantwortung für den ÖPNRV. Diese Zuständigkeiten werden eindeutig geklärt. Den Anforderungen der Abstimmung in den Stadtregionen muss dabei ebenso Rechnung getragen werden, wie dem besonderen Bedarf nach Finanzierung von gemeindeübergreifenden Infrastrukturen des ÖPNRV in den Stadtregionen.

Grundsätzlich ist es für eine gangbare Weiterentwicklungsstrategie erforderlich, dass regionale Unterschiede und Besonderheiten adäquat Berücksichtigung finden. Über die optionalen Bestandteile des Zielszenarios, die von den Ländern in eigener Verantwortung geregelt werden können, wird dieser Anforderung Rechnung getragen.

Insgesamt setzt die erfolgreiche Weiterentwicklung des heutigen Systems voraus, dass die Maßnahmen auf allen föderalen Ebenen umgesetzt werden.



## 8 Anhang

### 8.1 Weiterentwicklungsansätze und Fallbeispiele

Im Rahmen des Arbeits- und Diskussionsprozesses zur Entwicklung von Ansätzen zur Verbesserung der Organisation, Steuerung und Finanzierung des stadtreionalen ÖPNRVs in Österreich ist zunächst der Handlungsspielraum in seiner gesamten Breite skizziert worden. Daraus wurden fünf verschiedene Szenarien zur Weiterentwicklung der organisatorischen Zuständigkeiten für den stadtreionalen Verkehr abgeleitet und intensiv analysiert. Die jeweilige Grundidee basiert auf internationaler Best Practice, wurde jeweils in Anlehnung an ein geeignetes Fallbeispiel veranschaulicht und auf die konkreten österreichischen Gegebenheiten angepasst:

#### **Szenario A: Stadt und Land mit räumlich überschneidenden, klaren Zuständigkeiten**

Fallbeispiel: Regieorganisationen auf regionaler und lokaler Ebene - Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sowie lokale Nahverkehrsorganisationen (D)

*Szenario A bildet die Grundlage für das Zielszenario (vgl. Kapitel 5.1)*

#### **Szenario B: Freiwilliger Gemeindeverband in der Stadtregion mit klaren Zuständigkeiten, Land für übrigen Verkehr**

Fallbeispiel: Bündelung der Zuständigkeiten für den stadtreionalen Verkehr in einem Gemeindeverband - Vorarlberg (AT)

*Szenario B bildet die Grundlage für die Option Gemeindeverband (vgl. Kapitel 5.2.1)*

#### **Szenario C: Eigenständige stadtreionale Gebietskörperschaft mit klaren Zuständigkeiten, Land für übrigen Verkehr**

Fallbeispiel: Bildung einer eigenständigen stadtreionalen Gebietskörperschaft am Beispiel der Region Hannover (D)

*Szenario C wurde als Ergebnis des Diskussionsprozesses nicht weiter berücksichtigt.*

#### **Szenario D: Gemeinsame landesweite Regieorganisation (Verkehrsverbund)**

Fallbeispiel: Übergreifend organisiertes Verkehrsangebot am Beispiel des Zürcher Verkehrsverbundes - ZVV (CH)

*Szenario D bildet die Grundlage für die Option gemeinsame landesweite VVOG (vgl. Kapitel 5.2.2)*

#### **Szenario E: Kommunale landesweite Regieorganisation (Verkehrsverbund)**

Fallbeispiel: Kommunalisierung in Nordrhein-Westfalen (D)

*Szenario E wurde als Ergebnis des Diskussionsprozesses nicht weiter berücksichtigt.*

In Bezug auf eine zukunftsfähige Umgestaltung der Finanzierung sind die beiden folgenden Ansätze analysiert worden:

**Finanzierung des ÖPNRVs über Zusammenführung der Kompetenzen bei den Aufgabenträgern**

Fallbeispiel: Bündelung der Finanzierung in Brandenburg (D)

*Der Ansatz bildet die Grundlage für die Ausführungen in Kapitel 6.1.*

**Finanzierung großer Infrastrukturvorhaben über einen Infrastrukturfonds**

Fallbeispiel: Beispiel Infrastrukturfinanzierung über Agglomerationsprogramme - Schweiz (CH)

*Der Ansatz bildet die Grundlage für die Ausführungen in Kapitel 6.2.*

## 8.2 Definitionen

### ■ Stadt

Als Stadt wird im Rahmen dieses Gutachtens die Kernstadt einer Stadtregion definiert. Für die Umsetzung der hier vorgestellten Weiterentwicklungsszenarien in Gesetze wäre eine weiterführende Definition notwendig. Denkbar wäre, dass der Landesgesetzgeber die von der Aufgabenträgerschaft erfassten Gemeinden in einer Auflistung benennt. Alternativ könnte er sich für die Statutarstädte oder für alle Gemeinden mit Stadtrang entscheiden.

### ■ Stadtregion

Als Stadtregion wird für die Zwecke dieses Gutachtens eine Stadt und ihre Umlandgemeinden, deren Verkehrsbeziehungen sich im Wesentlichen auf die Stadt und die umliegenden Gemeinden beziehen, definiert.

### ■ stadtregionaler Verkehr

Stadtregionaler Verkehr ist der Verkehr innerhalb der Stadtregion (also städtischer Verkehr, lokaler Verkehr der Umlandgemeinden und stadtgrenzenüberschreitender Verkehr).

## 8.3 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

### Abbildungsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Abbildung 1: Stadt und Land mit räumlich überschneidenden, klaren Zuständigkeiten.....                 | 16 |
| Abbildung 2: Land und freiwilliger Gemeindeverband in der Stadtregion mit klaren Zuständigkeiten ..... | 20 |
| Abbildung 3: Gemeinsame landesweite Regieorganisation (Verkehrsverbund) .....                          | 23 |
| Abbildung 4: Finanzierung des stadtreionalen ÖPNRVs.....   | 30 |

### Tabellenverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Tabelle 1: Aufgabenverteilung auf politischer Ebene und Regieebene..... | 17 |
|---|----|

## **8.4 Quellenverzeichnis**

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2015): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation.

KCW GmbH; Nahverkehrsberatung Südwest (2012): Evaluierung des übrigen Öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg

KDZ (2016): Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV

KDZ (2013): ÖPNV-Finanzierung in Österreichs Städten

VVV: Geschäftsbericht 2015, S.6.

## 8.5 Abkürzungsverzeichnis

|         |  |
|---------|--|
| bzgl.   | bezüglich  |
| bzw.    | beziehungsweise  |
| d.h.    | das heißt  |
| EAV     | Einnahmenaufteilungsverfahren  |
| etc.    | et cetera  |
| FAG     | Bundesgesetz, mit dem der Finanzausgleich für die Jahre 2017 bis 2021 geregelt wird und sonstige finanzausgleichsrechtliche Bestimmungen getroffen werden - Finanzausgleichsgesetz |
| FLAG    | Familienlastenausgleichsgesetz 1967  |
| ggf.    | gegebenenfalls   |
| ggü.    | gegenüber  |
| i.d.R.  | in der Regel   |
| insb.   | insbesondere   |
| IVB     | Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH  |
| LNO     | lokale Nahverkehrsorganisation   |
| Mio.    | Millionen  |
| Mrd.    | Milliarden   |
| MVU     | marktverantwortliches Verkehrsunternehmen  |
| NAVEG   | Nahverkehr-Errichtungs-Gesellschaft m.b.H.   |
| ÖBB     | Österreichische Bundesbahnen   |
| ÖPNRV   | öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr  |
| ÖPNRV-G | Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999  |
| ÖSPV    | Öffentlicher Straßenpersonenverkehr  |
| ÖV      | öffentlicher Verkehr   |
| RMV     | Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH  |
| SBB     | Schweizerische Bundesbahnen  |
| SCHIG   | Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH  |
| SPNV    | Schienenpersonennahverkehr   |
| u.a.    | unter anderem  |
| UAG     | Unterarbeitsgruppe   |
| VDV     | Verkehrsdienstvertrag  |
| vgl.    | vergleiche   |
| VOR     | Verkehrsverbund Ost-Region GmbH  |
| vs.     | versus   |
| VVOG    | Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft   |
| VV      | Verkehrsverbund Vorarlberg   |
| z.B.    | zum Beispiel   |
| ZVV     | Zürcher Verkehrsverbund  |