

Städtischer Öffentlicher Verkehr als Gamechanger im Klimaschutz

Positionen des Österreichischen Städtebundes zum FAG 2024 im Bereich Öffentlicher Verkehr

Ausgangslage

Der öffentliche Verkehr (ÖV) in den Städten und Stadtregionen steht vor gravierenden Herausforderungen. Bevölkerung, Mobilität und Pendlerverflechtungen wachsen insbesondere in den Ballungsräumen weiter. Im Zusammenhang mit dem Klimaschutz bestehen große Erwartungen an den ÖV als Gamechanger.

Bei Verfehlen der Klimaziele drohen der Republik laut Bundesrechnungshof Kompensationszahlungen in Höhe von über 9 Mrd. Euro sowie gravierende volkswirtschaftliche Schäden.¹ Sorgenkind ist die Mobilität. Um die Klimaziele hier zu erreichen, muss der Kfz-Verkehr 2040 vollständig elektrifiziert sein, nur noch 42 (aktuell 60) Prozent aller Wege in Österreich dürfen mit dem Auto zurückgelegt werden. In gleichem Maße muss die Verkehrsleistung mit dem Auto sinken.² Mit einer Verdopplung der Verkehrsleistung im ÖV kann die Hälfte des Minderungsziels im Personenverkehr erreicht werden. Der ÖV hat somit eine kaum zu unterschätzende Rolle, er muss massiv ausgebaut werden. Diese Verkehrsverlagerung ist bei mutigem und koordinierten Handeln aller Akteure, insbesondere der Städte, realisierbar.

Um den nach dem Mobilitätsmasterplan 2030 des BMK gebotenen deutlich höheren Marktanteil des ÖV erreichen zu können, sind Weiterentwicklung und Ausbau der stadtreionalen ÖV-Infrastruktur sowie der Kapazitäten notwendige Voraussetzung für die Ausweitung der Angebote.³ Insbesondere vom hohen Projektvolumen schienengebundener Verkehre sind die Städte alleine überfordert. Die Ausbauiinvestitionen müssen aber aufgrund des langen Vorlaufs der Realisierung zeitlich oberste Priorität bekommen.

Chronische Unterfinanzierung und komplexe Finanzierungsstrukturen im ÖPN(R)V stehen der Erfüllung der Klimaziele entgegen.

Den Städten fehlt derzeit die notwendige finanzielle Ausstattung, um in Infrastruktur und Angebotsausbau entsprechend den beschriebenen Anforderungen investieren zu können.

Die Finanzierung der städtischen ÖV erfolgt beinahe ausschließlich durch die Städte. Der Bund beteiligt sich in kleinerem Ausmaß (z.B. Finanzausgleichsgesetz [FAG], SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt). Gemäß § 23 Abs. 1 und 2 FAG 2017 wird vom Bund eine Finanzausweisung zur Förderung von öffentlichen Personennahverkehrsunternehmen (Absatz 1) sowie für Investitionen für Straßenbahn- und Obus-Linien (Absatz 2) an die Gemeinden ausgeschüttet. Mit dem FAG 2017 wurde die Weiterleitung der Mittel an die Länder übertragen. 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). Die Städte Graz, Innsbruck, Linz und Salzburg erhalten jeweils fixe Vorausanteile an den Ländertöpfen. Die Höhe der danach verbleibenden Mittel basiert auf Einmeldungen der Städte

¹ Rechnungshof Österreich: Klimaschutz in Österreich – Maßnahmen und Zielerreichung 2020

² BMK: Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich

³ Der Backcasting-Ansatz im Mobilitätsmasterplan zeigt, dass die Sektorziele der Mobilität selbst bei vollständiger Elektrifizierung des Autoverkehrs bis 2040 eine Verlagerung von Wegen vom MIV zum ÖV erfordern.

zur finanziellen Belastung der Gemeinden.⁴ Diese Mittelzuteilung primär auf Basis der Netto-Ausgaben der Gemeinden fördert Ineffizienzen und bewirkt eine insgesamt wenig transparente und sehr ungleiche Verteilung der Zuweisungen. Sie weist keinen Bezug zur Struktur der Gemeinden oder zum tatsächlichen ÖV-Angebot auf. Die ÖV-Finanzierung muss daher mit Verteilungskriterien, die transparent, objektiv, effizient und wirkungsorientiert sind, weiterentwickelt werden. Bisher beruht ein Teil der bereitgestellten Summe auf einem Fixbetrag, daher liegt die Dynamik der Finanzzuweisung deutlich 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 der städtische Zuschussbedarf zum ÖV von Jahr zu Jahr steigt. Erforderlich ist stattdessen eine Valorisierung entsprechend der tatsächlichen Kostenentwicklung.

Gleichzeitig hat der Bund zuletzt kostspielige neue Pflichten für die Städte etabliert (z.B. Dekarbonisierung der Busflotten/SFBG; Einführung Klimaticket), ohne für einen lückenlosen, eindeutigen, verlässlichen und v. a. dauerhaften Ausgleich der dadurch verursachten Mehraufwendungen der Städte zu sorgen.

Das mit Herbst 2021 eingeführte Klimaticket bewirkt einen Entgang bei den Tarifeinnahmen, der sich auf die Städte bzw. kommunalen Betreiber wegen der vielen StammkundInnen besonders stark auswirkt. Gleichzeitig steigen die Fahrgastzahlen, was wiederum insbesondere in den Städten zum Teil erhebliche Investitionen in die Angebotserweiterung notwendig macht. Um die Mindereinnahmen für die Länder und Städte abzufedern, gewährt der Bund derzeit befristet Ausgleichsleistungen. Da der Bund die Mittel für die Städte nur über die Länder verteilt, bewirkt die aktuelle Situation finanzielle Unsicherheit für die Städte. Für die Weitergabe fehlen hinreichend konkret quantifizierte Maßstäbe; der Bund gestaltet die Förderkriterien so, dass es den Städten schwer fällt, die Gelder verbindlich beanspruchen zu können.⁵

Sowohl der Betrieb des ÖV als auch die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen sind daher chronisch unterfinanziert. Die Situation droht die Städte zu überfordern und bremst die gewünschte Entwicklung des ÖV aus.

- ❑ Der Anteil der aus den städtischen Haushalten gedeckten Kosten stieg stetig, von 31 (2014) auf 40 Prozent (2019).⁶ Durch die Pandemie öffnete sich die Schere weiter. Die Zuschüsse von Bund und Ländern halten mit der Entwicklung der Aufgaben und Aufwände (steigende Fahrgastzahlen, Ausbaubedarf, Pflicht zur Dekarbonisierung bei Bussen sowie sinkende Einnahmen durch das Klimaticket) nicht mit. Parallel fehlt eine Valorisierung der Transfers des Bundes entsprechend den Kostenentwicklungen. Somit steigt der Zuschussbedarf der Städte von Jahr zu Jahr, anteilig wie absolut.
- ❑ Die aktuelle Inflation sowie die Folgen des Ukraine-Krieges haben die Problematik nochmals deutlich verschärft: Der Preisanstieg – bei Energie, Personal, Fahrzeugen und Baukosten weit oberhalb der allgemeinen Inflation – verteuert den Betrieb des ÖV massiv.
- ❑ Für die nötigen Investitionen fehlt eine geeignete systematische Förderung gänzlich. Die 2020 mit der Nahverkehrsmilliarde eingeführte Förderung von Stadtregionalbahnen konzentriert sich auf Stadtgrenzen überschreitende Projekte. Bislang wurden für innerstädtische Straßenbahn- bzw. Stadtbuss-Projekte noch keine Bundesmittel gewährt.

⁴ auf Basis der von den Ländern eingemeldeten Daten gemäß § 30a Abs. 1 ÖPNRV-G

⁵ Ministerratsvortrag zur „Entlastung PendlerInnen“.

⁶ Mitterer/Hochholdinger: Finanzierung des ÖPNV in österreichischen Städten, 2020. In: <https://www.kdz.eu/de/wissen/studien/finanzierung-des-oe-pnv-oesterreichischen-staedten>. Eine Aktualisierung der Daten erfolgt aktuell.

Nur wenigen Städten gelingt es, für ihre Projekte Förderungen von den Ländern zu erhalten.

- ❑ Eine Verstetigung der Mittel für das Klimaticket mit geeigneten konkreten Maßstäben – dauerhaft im Rahmen eines ÖV-Finanzierungsgesetzes – steht aus.

Parallelzuständigkeiten, Intransparenz und Zersplitterung in der aktuellen Finanzierungsstruktur des ÖV („Spaghetti-Finanzierung“) verschärfen die Planungsunsicherheit weiter.

Der Investitionsbedarf für den Kapazitätsausbau ist durch bestehende Fördertöpfe bei Weitem nicht gedeckt.

Eine Erhebung für die Unter-Arbeitsgruppe Stadtregionaler ÖV im Auftrag der LandesverkehrsreferentInnen-Konferenz 2018⁷ zu Investitionsbedarfen in den Stadtregionen ergab für den Zeitraum 2018 bis 2030 einen Bedarf von rund 9,4 Mrd. Euro für Infrastrukturinvestitionen und weitere 0,7 Mrd. Euro für die städtischen Fuhrparke.⁸

Seither haben sich die Anforderungen an den Ausbau des ÖV weiter verstärkt. Aktuellere Erhebungen in der Breite fehlen noch. Aber alleine in den Städten Wien, Graz, Linz, Salzburg, Klagenfurt und Innsbruck bestehen aktuell zusätzliche Investitionsbedarfe für Angebots- und Kapazitätsausweitungen in der Höhe von 1,9 Mrd. Euro im Zeitraum 2023 bis 2025 bzw. von 3,8 Mrd. Euro im Zeitraum 2026 bis 2030.⁹

Dieser Bedarf ist derzeit finanziell nicht bedeckt.

Die Dekarbonisierung des Busverkehrs wird scheitern, wenn nicht auch die notwendigen Infrastrukturen gefördert werden.

Das 2021 erlassene Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz (SFBG) setzt EU-Recht um und verpflichtet im Interesse der Klimaneutralität Verkehrsbetriebe und Städte, bei Buskauf bzw. Bestellung von Verkehrsleistungen auf saubere und emissionsfreie Busse umzustellen. Hierfür gibt das SFBG Quoten für Beschaffung und Einsatz vor.¹⁰ Diese Busse sind im Kauf und über ihren Lebenszyklus deutlich teurer als heutige Dieselmotoren. Zudem werden für die Umstellung frühzeitig große Investitionen in Lade- und betriebliche Infrastruktur (insbesondere E-Bus-Betriebshöfe) erforderlich. Dies betrifft die Städte in besonderer Weise, da – im Gegensatz zu den meisten Regional- oder Reisebussen – alle Stadtbusse dieser Verpflichtung unterliegen. Erreichen die Städte die gesetzlichen Quoten nicht, drohen ihnen hohe Bußzahlungen je Bus unterhalb der Ziele.

Der Bund fördert die Neuanschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur über ein Förderprogramm (EBIN), das aus EU-Mitteln gespeist wird.¹¹ Anders als die dauerhaften Mehrkosten ist die Förderung nur befristet angelegt. EBIN wird im wettbewerblichen Verfahren vergeben, ist mit 275 Mio. Euro für den Zeitraum 2022 bis 2025 dotiert und steht grundsätzlich allen Busverkehren (auch Busunternehmen oder Auftraggebern, die gar nicht unter das SFBG fallen)

⁷ Mitterer et al.: Bedarfserhebung ÖPNRV-Infrastruktur, 2018. <https://www.staedtebund.gv.at/themen/mobilitaet/stadregionaler-oev/>

⁸ Umfasst sind dabei alle relevanten Verkehrsmittel, daher sowohl innerstädtische Verkehrsangebote sowie Regionalverkehre inkl. der von der ÖBB angebotenen Leistungen. In diesem Betrag fehlen noch die Bedarfe der Bundesländer Burgenland und Niederösterreich sowie der Landesanteil in Kärnten.

⁹ KCW: Finanzierungsmehrbedarf ÖPNRV durch Dekarbonisierung und Mobilitätswende. Stand nach Aktualisierung März 2023.

¹⁰ Die zuständigen Behörden müssen bei der Bestellung von Verkehrsdiensten den Einsatz eines Mindestanteils an Fahrzeugen mit sauberen und emissionsfreien Antrieben vorgeben. Im Zeitraum 2021 bis 2025 betragen diese Anteile 45% sauber/davon mind. die Hälfte emissionsfrei; 2026 bis 2030 65% bzw. davon die Hälfte häufig. Städtische Verkehrsbetriebe müssen diese Quoten über ihre Beschaffung in diesen Zeiträumen erreichen.

¹¹ <https://www.ffg.at/EBIN>

offen. Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht jedoch nicht. Diese Struktur, die Deckelung und die engen zeitlichen Grenzen erschweren die Umsetzung der Maßnahmen. Dies trifft insbesondere die in den Städten komplexeren Projekte mit längeren Planungsvorlaufzeiten. Zudem zeigen sich aktuell Lieferverzögerungen.

Genau die frühzeitig notwendigen und hohen Investitionen in neue Betriebshöfe sind faktisch derzeit nicht förderfähig. Diese Lücke droht in vielen Städten dazu zu führen, dass die Dekarbonisierung über den probeweisen Einsatz einzelner Fahrzeuge nicht hinauskommt.

Die erwarteten Mehrkosten alleine in den Städten Graz, Linz, Salzburg, Klagenfurt, Innsbruck und teilweise Wien¹² für Fahrzeugbeschaffungen belaufen sich auf 48-96 Mio. Euro 2022-2025 sowie mind. 137 Mio. Euro 2026-2030. Hinzu kommen erhöhte Betriebskosten gegenüber Dieselnbussen (alleine Graz, Linz, Salzburg, Klagenfurt, Innsbruck: mind. 15 Mio. Euro 2022-2025). Es ist parallel unvermeidbar, frühzeitig in entsprechende Infrastruktur zu investieren, um die Fahrzeuge laden, warten und garagieren zu können. Hier muss aktuell von mind. 156 Mio. Euro 2022-2025 (alleine Graz, Linz, Salzburg, Klagenfurt, Innsbruck) sowie mind. 492 Mio. Euro 2026-2030 (alleine Graz, Salzburg, Klagenfurt, Innsbruck) ausgegagen werden.

Teilweise sind aktuell selbst die Eigenanteile zur EBIN-Förderung und die Deckung der höheren Betriebskosten sauberer Busse wegen angespannter Gemeindefinanzen nicht gesichert. Mehrere Städte werden zugesagte EBIN-Förderungen daher voraussichtlich nicht in Anspruch nehmen. Die Dekarbonisierung steht hier in direkter Konkurrenz zur Aufrechterhaltung des Angebotes. Mit der Umstellung der Antriebsysteme werden weder Kapazitäten erweitert noch Fahrten zum ÖV verlagert. Die so gebundenen Investitionen drohen in den nächsten Jahren für den ebenso wichtigen Kapazitätsausbau im städtischen Verkehr zu fehlen.

Der Bund muss die Städte finanziell in die Lage versetzen, die sie betreffenden neuen gesetzlichen Pflichten aus dem SFBG zu erfüllen. Planungs- und Finanzierungssicherheit müssen höchste Priorität erhalten. Geboten sind die ausreichende Dotierung sowie eine Verstetigung der Förderung. Diese muss zeitnah – idealerweise im Rahmen eines Fonds für große Infrastrukturvorhaben im stadtrationalen ÖV – um eine Förderung für die für die Dekarbonisierung notwendigen großen Infrastrukturmaßnahmen erweitert werden.

Städte brauchen Planungssicherheit und ausreichend finanzielle Mittel, um als Gamechanger ihre Potenziale beim Klimaschutz heben zu können.

Die entscheidenden Punkte für die Aufrechterhaltung des ÖV Betriebs und besseren öffentlichen Verkehr sind aber Planungssicherheit und insbesondere ausreichende finanzielle Mittel. Planungssicherheit in Bezug auf Ziele, Anforderungen und finanzielle Ausstattung sind jetzt zwingend erforderlich, damit die Städte die erforderlichen Planungen und Baumaßnahmen beginnen können, damit der ÖV als Gamechanger beim Klimaschutz wirken kann. . Im Finanzausgleich sind kurzfristig mehr Mittel für den städtischen ÖV bereitzustellen. Mittel- und langfristig müssen die Finanzierungsstrukturen so verändert werden, dass neben der ausreichenden Dotierung Planungs- und Finanzierungssicherheit für die Städte entsteht. Die gegenwärtige „Spaghetti-Finanzierung“ ist nicht zukunftsfähig.

¹² KCW: Finanzierungsmehrbedarf ÖPNRV durch Dekarbonisierung und Mobilitätswende. Stand Januar 2023.

Positionen

Der Bund muss kurzfristig sowie dauerhaft für ausreichende Finanzierung des ÖV und Planungssicherheit sorgen, um den Städten die Umsetzung der im Interesse des Klimaschutzes erforderlichen Maßnahmen zu ermöglichen.

Kurzfristige Maßnahmen:

1.) Erhöhen und Neuausrichten der ÖV-Finanzzuweisungen des Bundes gemäß § 23 FAG 2017

Die Bundesmittel müssen entsprechend den tatsächlichen Entwicklungen der Bedarfe angepasst werden. Ihre Struktur muss transparent, nachvollziehbar und wirkungsorientiert sein.

Der Österreichische Städtebund fordert eine Neuausrichtung der Finanzzuweisung gemäß § 23 FAG:

- Deutliche Aufstockung der Mittel um 95 Mio. EUR, um einen Beitrag für eine stabile und ausreichende Finanzierungsgrundlage für den laufenden Betrieb im städtischen ÖV zu leisten
- Für die Zukunft Valorisierung entsprechend der tatsächlichen Kostenentwicklung im ÖPNV.
- Berücksichtigung einer stärkeren Dynamisierungskomponente bei Ausweitung des Angebotes
- Gleichbehandlung der Städte auf Basis objektiver Kriterien mit Bezug zu Struktur (Bevölkerungszahl, Fläche) und Qualität des ÖV (ÖV-Güte)

2.) Qualifizierte Finanzierung der gesetzlichen Pflicht zur Dekarbonisierung des Busverkehrs

Der Bund muss die Förderung der Dekarbonisierung so weiterentwickeln, dass die Städte ihre gesetzlichen Verpflichtungen erfüllen können.

Der Österreichische Städtebund fordert gezielte finanzielle Unterstützung zur Schaffung der Infrastruktur zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben des SFBG:

- Die EBIN-Förderung muss weiterentwickelt und verstetigt werden, um den tatsächlichen Bedürfnissen besser Rechnung zu tragen.
- Neben dem EBIN-Programm, das primär die Fahrzeuganschaffung fördert, braucht es ein Investitionsprogramm für die notwendige Anpassung der Infrastrukturen (insbesondere Betriebshöfe), um die Dekarbonisierung des Busverkehrs vorantreiben zu können.
- Es muss sichergestellt werden, dass alle Städte, die den Vorgaben des SFBG unterliegen, Zugang zu einer Förderung haben.

Klimaticket

Die Fortsetzung der Erfolgsgeschichte des Klimatickets setzt voraus, dass der Bund die Städte finanziell in die Lage versetzt, das niedrigere Erlösniveau und die erforderlichen Kapazitätsausweitungen dauerhaft zu bewältigen.

Der Österreichische Städtebund fordert eine vollständige Abgeltung der Mindereinnahmen der Städte:

- Verstetigter und vollständiger Ersatz der Mindereinnahmen in den Städten durch die Klimatickets
- Transparente, nachvollziehbare und bundesweit einheitliche Regelungen für die Länder, dass und auf welche Weise die Mittel an die Städte weiterzuleiten sind
- Aufstockung und Dynamisierung des Zuschusses des Bundes zum laufenden Betrieb des städtischen ÖVs, damit die Städte die erforderlichen Angebotsausweitungen aufgrund des Erfolgs des Klimatickets bewältigen können

Mittel- bis langfristige Maßnahmen

1.) Schaffung einer transparenten, verursachergerechten, effizienten und wirkungsorientierten Finanzierungsstruktur: ÖV-Finanzierungsgesetz

Die Städte brauchen eine langfristig angelegte, zweckgewidmete, stabile und ausreichend dotierte Finanzierungsgrundlage für die laufenden Kosten des ÖV. Dies ist über das FAG kaum zu erreichen. Daher sollte diese ÖV-Finanzierung in einem Spezialgesetz geregelt werden. Der Erfolg internationaler Vorbilder wie den Abgeltungsregelungen in der Schweiz, dem Regionalisierungsgesetz in Deutschland oder den Nahverkehrsgesetzen in Baden-Württemberg oder Brandenburg belegt den Nutzen spezifischer ÖV-Finanzierungsgesetze. Diese Gesetze regeln jeweils die Höhe der Mittel und die Maßstäbe für die Zuweisungen an die örtlich zuständigen Behörden. Denkbar wäre z.B. die Umsetzung im ÖPNRV-G.

Dieses ÖV-Finanzierungsgesetz sollte die bestehenden, bisher zersplitterten („Spaghetti-“) Finanzierungsströme des Bundes vollständig bündeln und die Mittel jeweils direkt den Städten und Ländern als zuständigen Behörden zuweisen. Die Schlüsselung auf die Aufgabenträger beruht auf objektiven Maßstäben. Wir schlagen eine Kombination aus Parametern der Struktur (Einwohnerzahl, Fläche) sowie der Qualität des von den zuständigen Behörden bewirkten ÖV (ÖV-Güte) vor. Aufgrund der strukturellen Unterschiede könnte eine Aufteilung der Bundesmittel auf zwei „Töpfe“ (Städte/ländlicher Raum) mit jeweils eigenem Aufteilungsschlüssel erwogen werden (siehe Badenwürttemberg). Dies sichert eine zuverlässige Finanzierung und etabliert Impulse für die Verbesserung im Stadt-, Vororte- und im Regionalverkehr.

Die Gesamthöhe der Finanzierung muss die aktuellen Anforderungen abbilden (z.B. Angebotsausbau; Dekarbonisierung; Klimaticket; Mikro-ÖV). Sie ersetzt insoweit die derzeit nur befristet angelegten Förderungen auf Dauer (insbesondere Klimaticket, Dekarbonisierung). Mit der Regelung des Volumens, der Zuweisungsschlüssel, der Valorisierung und der Dynamisierung entsprechend dem Ausbau des Angebots im Gesetz schafft der Bund so die gebotene Planungssicherheit. Ergänzend sinnvoll wäre die regelmäßige Revision des Finanzierungsbedarfs (wie im Regionalisierungsgesetz [DE]), um der Bedarfsentwicklung Rechnung zu tragen und Fehlentwicklungen zu vermeiden.

Neben dieser Finanzierung des laufenden Betriebs müssen die Städte für die notwendigen großen Investitionen auf planbarer Grundlage und nach objektiven Maßstäben Fördermittel erhalten (siehe nächster Abschnitt).

Zusammen führt dies zu mehr Effizienz und schafft Planungssicherheit für die Städte.

Der Österreichische Städtebund fordert die Schaffung eines Spezialgesetzes zur laufenden Finanzierung des ÖPNRV:

- Bündelung bestehender Finanzierungsströme, Regelung der Höhe im Gesetz
- Abbau von Parallelstrukturen und widersprüchlichen Anreizen
- Eindeutige Zuständigkeiten für die Finanzierung
- Zusammenführung von Ausgaben- und Aufgabenverantwortung
- Aufstockung der Bundesmittel zur Absicherung des laufenden Betriebs
- Zuweisung der Mittel an Länder und Städte nach transparenten und objektiven Kriterien

2.) Einrichten eines Investitionsfonds für ÖV-Infrastruktur

Die großen Investitionsbedarfe im städtischen und stadtreionalen ÖV sind zwingend auf Mitfinanzierung von Bund und Ländern angewiesen. Um die gesetzlichen Vorgaben (SFBG) erfüllen, Infrastruktur und Kapazität des ÖV ausbauen und so die Klimaziele erreichen zu können, benötigen die Städte verlässlich verfügbare und planbare Finanzierungsgrundlagen für die dafür erforderlichen Investitionen (Förderung). Der Städtebund fordert daher die Einrichtung eines Fonds für große Infrastrukturvorhaben im stadtreionalen ÖV.

Förderschwerpunkte sollten entsprechend sein:

- Kapazitätsausbau im städtischen und stadtreionalen ÖPNV (Grunderneuerung, Ausbau, Modernisierung) und Ausweitung der Beförderungskapazität (Fahrzeuge) zum Zweck der Verbesserung des Modal Split;
- Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen im Zuge der Dekarbonisierung des städtischen und stadtreionalen Busverkehrs (insbesondere Um-/Neubau von Betriebshöfen und Werkstätten)

Orientierung für die Investitionsförderung könnte hierbei das erfolgreiche Beispiel der Agglomerationsprogramme in der Schweiz bieten.

Für den Städtebund wesentlich ist, dass sich die Förderhöhe nach objektiven und transparenten, insbesondere wirkungsorientierten Kriterien bemisst (z.B. Reduktion der CO₂-Emissionen, Verbesserung des Modal Split). Durch bundesweit einheitliche Vergabekriterien werden bundeslandweise unterschiedliche Regelungen vermieden – und damit eine Ungleichbehandlung der Städte. Regionalen Unterschieden z.B. bei der Finanzkraft muss Rechnung getragen werden. Insbesondere müssen alle Städte die für die Erfüllung ihrer gesetzlichen Pflichten (z.B. neu aus dem SFBG) erforderlichen Fördermittel erhalten. Eine unbürokratische Abwicklung der Finanzierung für die förderfähigen Investitionsprojekte ist geboten.

Zur Bedeckung der Investitionsbedarfe in den Städten und Gemeinden in Stadtregionen sollte anfänglich ein Fördervolumen auf 500 Mio. Euro p.a. aus dem Fonds. zur Verfügung stehen. Dieses soll nach Maßgabe des Zielpfads zur Mobilitätswende auf bis zu 1 Mrd. Euro p.a. angehoben werden.

Der Fonds könnte im Rahmen eines Vorwegabzuges im Finanzausgleichsgesetz oder über eine Zweckwidmung von Steueranteilen als ein selbstständiger Fonds dotiert werden. Die Bedeckung könnte durch Wegfall klimaschädlicher Subventionen erfolgen.

Der Österreichische Städtebund fordert die Einrichtung eines Investitionsfonds zur Finanzierung der ÖV-Infrastruktur:

- Einrichten eines Investitionsfonds, dessen Mittel nach bundesweit einheitlichen, transparenten und wirkungsorientierten Kriterien abgerufen werden können
- Der Fonds soll folgenden Zwecken dienen:
 1. Investitionen in den Kapazitätsausbau (Infrastruktur, Modernisierung Schienenverkehre, Fahrzeuge) und
 2. notwendige große Investitionen im Rahmen der Dekarbonisierung

Fazit

Der öffentliche Verkehr (ÖV) in den Städten und Stadtregionen steht kurzfristig und in den nächsten Jahren vor großen Herausforderungen. Wachsende Mobilität in Ballungsräumen und das Erreichen der Klimaziele erfordern die Dekarbonisierung der Mobilität und massive Verlagerungen vom MIV auf den ÖV. Voraussetzung ist der Ausbau von Infrastrukturen und Kapazität. Eine zentrale Rolle bei Ausbau und Verlagerung haben die Städte. Verlagerung und Antriebswende im ÖV werden nur gelingen, wenn Planung und Bau von Infrastrukturen für die spätestens bis zu den 2030er Jahren umzusetzenden Angebotsausweitungen jetzt beginnen. Erforderlich dafür ist zuallererst finanzielle Planungssicherheit. Die anstehenden Aufgaben werden zudem ohne angemessene Förderung zur Überforderung für die Städte, die Ziele sind dann nicht erreichbar. Die Republik riskiert damit die Verfehlung der Klimaziele, für die sie dann milliardenschwere Kompensationszahlungen und volkswirtschaftliche Folgekosten tragen muss.

Höhe und Struktur der ÖV-Finanzierung müssen somit weiterentwickelt werden. Der Städtebund fordert, die aktuelle „Spaghetti-Finanzierung“ durch ein ÖV-Finanzierungsgesetz abzulösen, das für die Städte die notwendige Planungssicherheit schafft. Dieses Vorgehen ist international erfolgreich. Die Finanzaufweisungen an die Städte und Länder müssen gesetzlich fixiert sein. Erforderlich ist die Erhöhung der Mittel. Die Höhe muss valorisiert sein sowie entsprechend dem Angebotsausbau dynamisiert werden. Der Städtebund fordert zwei Säulen, um die Finanzierung zukunftsfähig zu gestalten: Zuweisungen für die laufenden Betriebskosten und die Umstellungskosten der Dekarbonisierung sowie einen Fonds für Investitionen im stadtreionalen ÖPNV.